



Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969

11 JUNI 1969

WETSONTWERP

betreffende de verplichte aansprakelijkheids-
verzekering inzake motorrijtuigen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER VAN ROMPAEY.

INHOUDSTAFEL.

	Blz.
A. Algemene bespreking	2
I. Uitleenzetting van de Minister van Justitie	2
II. Enkele aspecten van het ontwerp in het vergelijkend recht	7
B. Bespreking van de artikelen	9
C. Tekst aangenomen door de Commissie	38
D. Bijlage — Concordantietabel van de artikelen	54

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer De Gryse.

A. — Leden: de heren Charpentier, De Gryse, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Duerinck, Lindemans, Saint-Remy, Van Rompaey, Willems. — de heren Baudson, Boel, De Keuleneir, Deruelles (Henri), Glinne, Hurez, Mathys. — de heren Claes (A.), Coulonvaux, Defraigne, Jeunehomme, Van Lidth de Jeude. — de heren Belmans, Leys. — de heer Laloux.

B. — Plaatsvervangers: de heren Chabert, Meyers, Remacle, Suykerbuyk. — de heren Geidolf, Juste, Nyffels, Radoux. — de heren Lerouge, Olivier, Pede. — de heer Raskin. — de heer Rouelle.

Zie:

262 (1968-1969): N° 1.

— N° 2 tot 5: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969

11 JUIN 1969

PROJET DE LOI

relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité
en matière de véhicules automoteurs.

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION DE LA JUSTICE (1)
PAR M. VAN ROMPAEY.

SOMMAIRE.

	Page
A. Discussion générale	2
I. Exposé du Ministre de la Justice	2
II. Quelques aspects du projet en droit comparé	7
B. Discussion des articles	9
C. Texte adopté par la Commission	38
D. Annexe — Tableau de concordance des articles	54

(1) Composition de la Commission:

Président: M. De Gryse.

A. — Membres: MM. Charpentier, De Gryse, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Duerinck, Lindemans, Saint-Remy, Van Rompaey, Willems. — MM. Baudson, Boel, De Keuleneir, Deruelles (Henri), Glinne, Hurez, Mathys. — MM. Claes (A.), Coulonvaux, Defraigne, Jeunehomme, Van Lidth de Jeude. — MM. Belmans, Leys. — M. Laloux.

B. — Suppléants: MM. Chabert, Meyers, Remacle, Suykerbuyk. — MM. Geldolf, Juste, Nyffels, Radoux. — MM. Lerouge, Olivier, Pede. — M. Raskin. — M. Rouelle.

Voir:

262 (1968-1969): N° 1.

— N° 2 à 5: Amendements.

DAMES EN HEREN,

A. — ALGEMENE BESPREKING.

I. — Uiteenzetting van de Minister van Justitie.

Het u ter goedkeuring voorgelegde wetsontwerp werd op 6 juli 1964 ingediend door de heren Vermeylen en Spinoy, op dat ogenblik Minister van Justitie resp. van Economische Zaken (Stuk n° 851/1 van 1963-1964).

Dit ontwerp was bestemd om de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te vervangen. Het werd ontworpen door dezelfde interministeriële werkgroep die een studie had gewijd aan de wet van 1 juli 1956. Achteraf stelde de Regering amendementen voor (Stuk n° 851/3). Het ontwerp nr. 851/1 werd een eerste maal van verval ontheven op 30 juni 1966.

De Regering stelde andermaal amendementen voor (Stuk nr. 365/2, 1966-1967), die de vorige amendementen vervangen.

De Commissie voor de Justitie van de Kamer besprak het ontwerp op grond van een concept-verslag, dat was opgesteld door de toenmalige verslaggever, de heer Lefère, die een gecoördineerde tekst van het ontwerp leverde, waarbij rekening werd gehouden met de laatste regerings-amendementen alsook met enkele amendementen die hij zelf voorstelde daarin op te nemen. Uw Commissie besteedde verscheidene vergaderingen aan de bespreking; haar werkzaamheden werden onderbroken door het ontslag van de Regering en de ontbinding van de Kamers op 1 maart 1968.

Het ontwerp werd een tweede maal van verval ontheven op 11 januari 1969.

* * *

Niemand betwist dat het nodig was te voorzien in een wet waarbij aan de automobilisten de verplichting werd opgelegd hun burgerlijke aansprakelijkheid te laten verzekeren; het land heeft dan ook met voldoening de inwerkingtreding van de wet van 1 juli 1956 begroet. De Regering stelt evenwel de opheffing van die wet voor; alleen artikel 15 blijft voorlopig van kracht om de volgende redenen :

1) Zoals in de Memorie van Toelichting van ontwerp nr. 851/1 wordt onderstreept, zijn sommige bepalingen van voornoemde wet nooit in werking getreden : artikel 13 (formaliteiten die moeten worden vervuld opdat het einde of de schorsing van het verzekeringscontract tegen benadeelden kan ingeroepen worden), de artikelen 17 en 18, § 2, eerste lid, en § 5, betreffende het invoeren van een verzekeringsrepertorium en de bewijzen waarvan de motorrijtuigen moesten voorzien zijn (die formaliteiten zijn te duur gebleken); die artikelen moesten de controle op het naleven van de verplichte verzekering mogelijk maken.

2) Mettertijd werd het bovendien duidelijk dat de wet sommige leemten of duisterheden bevat : zo b.v. de noodzaak om in de schadeloosstelling van de slachtoffers te voorzien in geval van faillissement van de verzekeraar. Het is onnodig eraan te herinneren dat de Wetgevende Kamers onlangs een wet tot voorlopige uitbreiding van de bevoegdheid van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds hebben goedgekeurd (wet van 24 december 1968). Die wet

MESDAMES, MESSIEURS,

A. — DISCUSSION GENERALE.

I. — Exposé introductif du Ministre de la Justice.

Le présent projet de loi a été déposé le 6 juillet 1964 par MM. Vermeylen et Spinoy, respectivement Ministre de la Justice et des Affaires économiques (doc. n° 851/1, de la session 1963-1964).

Ce projet destiné à remplacer la loi du 1^{er} juillet 1956 sur l'assurance automobile obligatoire, avait été préparé par le même groupe de travail interministériel qui avait étudié la loi du 1^{er} juillet 1956. Ultérieurement, le Gouvernement proposa des amendements (doc. n° 851/3). Le projet n° 851/1 fut relevé une première fois de caducité le 30 juin 1966.

Il fit l'objet de nouveaux amendements gouvernementaux (doc. 365/2, 1966-1967) remplaçant les amendements précédents.

La Commission de la Justice de la Chambre l'examina, sur base d'un projet de rapport établi par le rapporteur de l'époque, M. Lefère, qui dressa un texte coordonné du projet, en tenant compte des derniers amendements gouvernementaux et en y incluant quelques amendements qu'il proposait lui-même. Votre Commission lui consacra plusieurs séances; ses travaux furent interrompus par la démission du Gouvernement et la dissolution des Chambres le 1^{er} mars 1968.

Le projet fut une deuxième fois relevé de caducité le 11 janvier 1969.

* * *

Personne ne contestera qu'une loi imposant aux automobilistes l'obligation de garantir leur responsabilité civile était indispensable; le pays ne put que se féliciter de l'entrée en vigueur de la loi du 1^{er} juillet 1956. Toutefois, le Gouvernement propose d'abroger cette loi — seul l'article 15 restant provisoirement en vigueur — pour les motifs exposés ci-après :

1) Comme le souligne l'Exposé des motifs du projet 851/1, certaines dispositions de la loi précitée n'ont jamais été mises en vigueur : l'article 13 (formalités à remplir pour rendre opposable aux personnes lésées la fin ou la suspension du contrat d'assurance), les articles 17 et 18, § 2, al. 1, et § 5, relatifs à la création du répertoire-matricule d'assurance et aux certificats dont les véhicules devaient être munis (ces formalités s'étant avérées trop coûteuses); ces articles devaient permettre le contrôle de l'observation de l'obligation d'assurance.

2) D'autre part, l'écoulement du temps mit en évidence certaines lacunes ou obscurités de la loi : notamment la nécessité de prévoir l'indemnisation des victimes en cas de faillite de l'assureur. Il convient de rappeler que les Chambres législatives ont adopté récemment une loi étendant à titre provisoire les obligations du Fonds commun de garantie (loi du 24 décembre 1968). Cette loi ne concerne que les assureurs déclarés en faillite avant son entrée en vigueur.

heeft alleen betrekking op de vóór de inwerkingtreding ervan failliet verklaarde verzekeraars. Zij is slechts tijdelijk en werd, zoals in de Memorie van Toelichting wordt onderstreept, aan het Parlement slechts voorgelegd in afwachting van de goedkeuring van het thans besproken ontwerp.

Sedert de inwerkingtreding van de wet van 24 december 1968 loopt de automobilist opnieuw het gevaar dat hij, in geval van faillissement van zijn verzekeraar, zelf de slachtoffers van een ongeval, waarvoor hij verantwoordelijk is, moet vergoeden.

Artikel 20 van ontwerp n° 851/1 lost dat vraagstuk op; het voorziet in de tussenkomst van het Waarborgfonds in geval van faillissement van de verzekeraar.

3) Ten slotte bevat ontwerp n° 851/1 de toepassingsmaatregelen i.v.m. de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, die ondertekend is op 24 mei 1966, door de beide Kamers respectievelijk op 26 januari 1967 en 1 februari 1968 werd goedgekeurd en thans door Nederland en België bekrachtigd is. Zij zal in werking treden na de bekrachtiging door het Groothertogdom Luxemburg.

* * *

Welke nieuwigheden behelst ontwerp 851/1 t.o.v. de huidige wet?

Artikel 1 machtigt de Koning ertoe sommige aanhangwagens aan de verplichte verzekering te onderwerpen door ze met motorrijtuigen gelijk te stellen.

Artikel 2 bepaalt dat de Koning van de bestuurders van die voertuigen een internationaal verzekeringsbewijs mag — maar niet meer moet — eisen.

Nochtans dient het Bureau op te treden, zelfs indien de verplichting inzake verzekering niet in acht is genomen, in de gevallen waarin de Koning niet meer het bezit van een internationaal verzekeringsbewijs eist: het gaat hier om een maatregel ter uitvoering van de Benelux-overeenkomst. Thans grijpt het Bureau niet in wanneer er geen verzekering is, of het nu een in het buitenland dan wel een in België ingeschreven voertuig betreft. Artikel 16 van de wet van 1 juli 1956 voorziet enkel in de tussenkomst van het Waarborgfonds voor het herstel van de lichamelijke schade.

Paragraaf 1 van artikel 3 breidt de verplichte verzekering uit tot de aansprakelijkheid van de vervoerde personen.

Bovendien bevat § 1 nog een andere uitvoeringsmaatregel van de Benelux-overeenkomst: de verplichting om een verzekering aan te gaan niet alleen voor de in België, maar ook voor de in Luxemburg en Nederland veroorzaakte schade (in België bestrijkt de modelovereenkomst inzake autoverzekering gans West-Europa).

Paragraaf 2 sluit de schade uit die vergoed wordt overeenkomstig de wetgeving betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie. Die uitsluiting was nodig ingevolge de inwerkingtreding van de wet van 18 juli 1966 betreffende de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

De paragraaf werd aangevuld met een amendement dat door de toenmalige verslaggever werd voorgesteld m.b.t. de stoffelijke schade van nucleaire oorsprong in de zin van de voormelde wetgeving.

Artikel 6 vervangt artikel 17 van de wet van 1 juli 1956, dat nooit van kracht is geworden. Het reorganiseert de controle op de naleving van de verplichte verzekering door de inschrijving te koppelen aan de verzekering. Thans

Elle n'a qu'un caractère temporaire et ne fut d'ailleurs soumise au Parlement, comme le souligne son Exposé des motifs, qu'en attendant le vote du présent projet.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 décembre 1968, l'automobiliste est à nouveau exposé, en cas de faillite de son assureur, à devoir indemniser lui-même les victimes d'un accident dont il serait responsable.

L'article 20 du projet n° 851/1 résout ce problème; il prévoit l'intervention du Fonds de garantie en cas de faillite de l'assureur.

3) Enfin, le projet n° 851/1 contient les mesures d'application de la Convention Benelux sur l'assurance obligatoire, signée le 24 mai 1966, adoptée par les deux Chambres respectivement les 26 janvier 1967 et 1^{er} février 1968, et ratifiée à l'heure actuelle par les Pays-Bas et la Belgique. Elle entrera en vigueur dès la ratification par le Grand-Duché de Luxembourg.

* * *

Quelles sont les innovations du projet 851/1 par rapport à la législation actuelle?

L'article 1^{er} permet au Roi, en assimilant certaines remorques à des véhicules automoteurs, de les soumettre à l'obligation d'assurance.

L'article 2 précise que le Roi peut — mais ne doit plus — exiger des conducteurs de ces véhicules un certificat international d'assurance.

Toutefois, le Bureau a l'obligation d'intervenir, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, dans les cas où le Roi n'exige plus le port du certificat international d'assurance: il s'agit d'une mesure d'exécution de la Convention Benelux. Actuellement, en cas de non-assurance, que ce soit d'un véhicule immatriculé à l'étranger comme d'un véhicule immatriculé en Belgique, le Bureau n'intervient pas. L'article 16 de la loi du 1 juillet 1956 prévoit l'intervention du Fonds de garantie pour la répartition des dommages corporels seulement.

L'article 3, § 1, étend l'obligation d'assurance à la responsabilité des personnes transportées.

D'autre part, le § 1 comprend une deuxième mesure d'exécution de la Convention Benelux: l'obligation de contracter une assurance couvrant non seulement les dommages survenus en Belgique, mais aussi ceux survenus au Luxembourg et aux Pays-Bas (en fait, en Belgique le contrat-type automobile prévoit une couverture pour toute l'Europe occidentale).

Le § 2 contient une exclusion des dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire. Cette exclusion a été rendue nécessaire par l'entrée en vigueur de la loi du 18 juillet 1966 relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Le paragraphe a été complété par un amendement proposé par le rapporteur de l'époque visant les dommages matériels, d'origine nucléaire au sens de la législation précitée.

L'article 6 se substitue à l'article 17 de la loi du 1^{er} juillet 1956, article qui n'est jamais entré en vigueur. Il réorganise le contrôle du respect de l'obligation d'assurance en liant l'immatriculation à l'assurance. Actuellement la

wordt het bewijs van de verzekering geëist op het ogenblik dat het voertuig wordt ingeschreven. Maar de overeenkomst kan na enige tijd worden verbroken of vernietigd zonder dat de administratieve autoriteiten daarvan op de hoogte worden gebracht. Volgens de voorgestelde tekst zal de nummerplaat slechts afgeleverd worden indien het voertuig verzekerd is, zoals thans reeds het geval is, maar bovendien zal bedoelde plaat moeten teruggegeven worden zodra het voertuig niet meer door de verzekering gedekt is.

Artikel 15 organiseert, in overeenstemming met de Benelux-overeenkomst, een nieuwe dekkingsregeling voor het geval waarin het eigendomsrecht op het verzekerde voertuig overgedragen wordt.

Artikel 16 bepaalt, eveneens overeenkomstig de Benelux-overeenkomst, onder welke voorwaarden het verstrijken, de vernietiging of de verbreking van de verzekeringsovereenkomst tegen derden kunnen worden ingeroepen; het heft de mogelijkheid op om de schorsing van de overeenkomst in te roepen.

Artikel 17 organiseert de controle op de naleving van de verplichte verzekering voor de rijwielen met hulpmotor waarvoor in een speciale regeling wordt voorzien, wanneer zij niet moeten ingeschreven zijn.

Artikel 18 organiseert de op de opgeëiste voertuigen toepasselijke regeling.

De artikelen 19 en 20 behelzen een aantal nieuwe bepalingen in verband met het Waarborgfonds, waaronder enkele zeer belangrijke :

— toelating door de Koning (en mogelijke intrekking van die toelating). Eventueel, oprichting van een dergelijk Fonds door de Koning;

— hoofdelijke verplichting voor de verzekeraars om stortingen te doen aan het Fonds;

— verplichte uitkering door het Fonds in geval van faillissement van de verzekeraar;

— de Koning wordt gemachtigd om de verplichtingen van het Waarborgfonds binnen bepaalde grenzen uit te breiden tot de materiële schade, en wel in de drie volgende gevallen : wanneer geen verzekering is afgesloten, in geval van diefstal of geweldpleging en wanneer de verzekeraar zijn verplichtingen niet nakomt. Op dit ogenblik keert het Fonds slechts vergoedingen voor lichamelijke schade uit.

Artikel 23 maakt het de Koning mogelijk om maatregelen te nemen ter bescherming van de verzekerden en de bena-deelden, ingeval de toelating van een verzekeraar eindigt of wordt ingetrokken. Dit artikel bepaalt dat de Koning in sommige gevallen een uitzonderlijke bijdrage kan opleggen aan de verzekeringsbemiddelaars en, eventueel, aan de verzekerden (maximum $\frac{1}{4}$ van het commissieloon, één jaar-premie).

Deze laatste bepaling heeft tot doel het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, dat bestaat uit de verzekeraars die over generlei controle- of actiemiddelen beschikken om te voorkomen dat een van hen in gebreke blijft, in staat te stellen zijn bijdrage te matigen, door de verzekeringsbemiddelaars en de verzekerden van de gefailleerde maatschappij matig te straffen. Zij biedt de mogelijkheid om het tekort geheel te dekken, want, zoals in de verantwoording van de regeringsamendementen wordt verklaard : « daar het gewoonlijk voldoende is dat de verzekeraar beschikt over reserves gelijk aan 125 % van de jaarlijkse geïnde bedragen om zijn uitgestelde verplichtingen na te

preuve de l'assurance est exigée seulement au moment de l'immatriculation du véhicule. Or, le contrat peut être résilié ou annulé quelque temps après sans qu'aucune autorité administrative ne soit informée. D'après le texte proposé, la plaque d'immatriculation ne sera, comme c'est le cas actuellement, délivrée que si le véhicule est assuré, mais en outre elle devra être restituée dès qu'il n'y aura plus d'assurance.

L'article 15 organise, conformément à la Convention Benelux, un nouveau système de couverture en cas de transfert de propriété du véhicule assuré.

L'article 16 organise également en conformité avec la Convention Benelux, les conditions d'opposabilité aux tiers de l'expiration, de l'annulation ou de la résiliation du contrat d'assurance; il supprime l'opposabilité de la suspension.

L'article 17 organise le contrôle du respect de l'obligation d'assurance des vélomoteurs pour lesquels il y a lieu de prévoir un régime spécial lorsqu'ils ne sont pas soumis à immatriculation.

L'article 18 organise le régime applicable aux véhicules réquisitionnés.

Les articles 19 et 20 contiennent toute une série de dispositions nouvelles relatives au Fonds de garantie dont certaines sont des plus importantes :

— agrégation par le Roi (et retrait possible de cette agrégation). Création éventuelle d'un tel Fonds par le Roi;

— obligation solidaire des assureurs d'effectuer des versements au Fonds;

— obligation pour le Fonds d'intervenir en cas de faillite de l'assureur;

— le Roi est autorisé à étendre dans certaines limites aux dégâts matériels les obligations du Fonds de garantie, dans les trois cas suivants : défaut d'assurance, vol et violence, défaillance de l'assureur. Actuellement le Fonds n'intervient que pour l'indemnisation des dommages corporels.

L'article 23 permet au Roi de prendre des mesures de protection des assurés et des personnes lésées en cas de retrait ou de cessation d'agrégation. Cet article prévoit que le Roi peut imposer dans certains cas aux intermédiaires d'assurances et éventuellement aux assurés le paiement d'une contribution exceptionnelle (maximum $\frac{1}{4}$ de la commission, une prime annuelle).

Cette dernière disposition a pour objet de permettre au Fonds commun de garantie, lequel est formé par les assureurs qui ne disposent ni de moyens de contrôle ni de moyens d'action pour prévoir la défaillance de l'un d'eux, de tempérer son intervention, en sanctionnant modérément les producteurs d'assurance et les assurés de la compagnie faillie. Elle est de nature à permettre la couverture complète du découvert car, comme il est dit dans la justification des amendements gouvernementaux : « comme il suffit généralement à l'assureur de disposer des réserves atteignant 125 % de l'encaissement annuel pour faire face à ses engagements différés, il est peu probable que dans un régime

konen, is het weinig waarschijnlijk dat in een stelsel van gecontroleerde verzekering het tekort het bedrag van de jaarlijkse incassering zal overschrijden.

De inwerkingtreding van een dergelijke bepaling zal in de toekomst elke tussenkomst van de zijde van de Staat overbodig maken.

Artikel 34 bepaalt dat volkomen uitwerking zullen hebben de verdragen die de Koning zal sluiten om voertuigen die toebehoren aan vreemde Staten en overheidslichamen, tot het verkeer in België toe te laten, zonder dat zij door een verzekering zijn gedekt.

Het gaat hier om een uitvoeringsmaatregel van de Benelux-overeenkomst en van de Europese Overeenkomst van Straatsburg.

* * *

De Minister onderstreept de verschillende redenen waarom het onderhavige ontwerp dringend is en blijft :

1) de noodzakelijkheid om in de schadeloosstelling van de slachtoffers te voorzien en het geven van een garantie aan de verzekerde in geval van faillissement van de verzekeraar;

2) de verplichting om maatregelen te nemen tot toepassing van de Benelux-overeenkomst, welke reeds door België bekrachtigd is en in werking zal treden, zodra zij door het Groothertogdom Luxemburg is bekrachtigd.

Een van de voornaamste doeleinden van de Benelux-overeenkomst is de afschaffing van de controle op de groene kaart aan de interne Beneluxgrenzen en dus ook van de instelling van een gemeenschappelijke controle op de verzekering aan de buitengrenzen.

Zulks wordt mogelijk gemaakt door twee bepalingen die vervat zijn in de artikelen 2 en 3 van de bij de Overeenkomst gevoegde gemeenschappelijke bepalingen, namelijk :

1) de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor in de drie landen gestalde motorrijtuigen moet de schade dekken die veroorzaakt is door feiten die op het Benelux-grondgebied zijn voorgevallen;

2) de nationale Bureaus van elk der drie landen zullen de schade vergoeden die veroorzaakt wordt door een in de twee andere Beneluxlanden gestald voertuig, zelfs indien de verplichting tot verzekeren niet is nagekomen en zelfs indien de verzekering is afgelopen.

Alle Belgische autobestuurders bezitten een groene kaart — de modelpolis voorziet in een dekking die gans West-Europa bestrijkt — doch de meeste Nederlanders waren slechts verzekerd op het Nederlandse grondgebied en ontvingen alleen dan een groene kaart wanneer zij een aanvullende premie betaalden. Sedert 1 januari 1967 wordt de Benelux-overeenkomst feitelijk reeds gedeeltelijk toegepast, want vanaf die datum moeten de Nederlanders, krachtens de op hen toepasselijke wetgeving, een Beneluxverzekering sluiten en hebben de Belgische en Nederlandse Bureaus een overeenkomst gesloten krachtens welke zij al de schade dekken die veroorzaakt is door een in België, resp. Nederland ingeschreven voertuig, zelfs indien de verplichting tot verzekeren niet is nageleefd. Er zij op gewezen dat de Nederlander die geen Beneluxverzekering sluit, geen groene kaart ontvangt.

Derhalve kon de controle op de groene kaart worden afgeschaft aan de Belgisch-Nederlandse grens. Er zijn nog moeilijkheden in Luxemburg, waar enkele verzekeraars niet

d'assurance contrôlée, le découvert puisse dépasser le montant d'un encaissement annuel. »

L'entrée en vigueur d'une telle disposition permettra d'exclure dans l'avenir la nécessité de toute intervention de l'Etat.

L'article 34 précise que porteront leur plein et entier effet les traités que le Roi fera en vue d'autoriser l'accès du territoire, sans qu'ils soient couverts par une assurance, des véhicules appartenant à des Etats ou à des autorités publiques étrangères.

Cette disposition constitue une mesure d'exécution de la Convention Benelux et de la Convention européenne de Strasbourg.

* * *

Le Ministre a souligné les différents motifs pour lesquels le projet qui vous est soumis était et est resté urgent :

1) la nécessité de prévoir l'indemnisation des victimes, et la garantie de l'assuré en cas de faillite de l'assureur;

2) l'obligation de prendre des mesures d'application de la Convention Benelux, déjà ratifiée par la Belgique, et qui entrera en vigueur dès ratification par le Grand-Duché de Luxembourg.

Un des objets principaux de cette Convention Benelux est de permettre la suppression du contrôle de la carte verte aux frontières intérieures du Benelux et par conséquent l'instauration d'un contrôle commun de l'assurance aux frontières extérieures.

Ceci est rendu possible par deux dispositions figurant dans les articles 2 et 3 des dispositions communes annexées à la Convention :

1) l'obligation d'assurance de la responsabilité des véhicules automoteurs stationnés dans les trois pays doit couvrir les dommages causés par les faits survenus sur le territoire du Benelux;

2) les Bureaux nationaux de chacun des trois pays répareront les dommages occasionnés par un véhicule stationné dans les deux autres pays du Benelux, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée et même si l'assurance a pris fin.

Si les Belges sont tous porteurs d'une carte verte — la police-type comportant une couverture pour toute l'Europe occidentale — la plupart des Hollandais n'étaient assurés que pour le territoire des Pays-Bas et ne recevaient de carte verte que moyennant le versement d'une surprime. Depuis le 1^{er} janvier 1967, la Convention Benelux est en fait déjà partiellement mise en application, les Hollandais devant depuis cette date, en vertu de leur législation, souscrire la couverture Benelux, et les Bureaux belges et hollandais ayant conclu un accord en vertu duquel ils indemnisent tout sinistre causé par un véhicule immatriculé respectivement en Belgique ou en Hollande, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée. Il est à noter que le Hollandais qui ne souscrit que la couverture Benelux ne reçoit pas de carte verte.

Le contrôle de la carte verte a donc pu être supprimé à la frontière hollando-belge. Il y a encore des difficultés au Luxembourg où certains assureurs ne font pas partie

aangesloten zijn bij het Bureau. Deze kwestie wordt thans echter geregeld.

Nochtans worden de buitenlandse voertuigen krachtens artikel 2, § 2, van de wet van 1 juli 1956, in België slechts tot het verkeer toegelaten na overlegging van een groene kaart; de bestuurders van in Nederland ingeschreven voertuigen, die niet in het bezit zijn van een dergelijke kaart, zijn dus feitelijk in overtreding.

Die toestand mag niet voortduren en de Koning moet ontheffing van de groene kaart kunnen verlenen voor sommige buitenlandse voertuigen, zoals bepaald in artikel 2, § 2, met name voor de Nederlandse en de Luxemburgse voertuigen.

Er zij op gewezen dat de E. E. G. belang stelt in de Beneluxregeling en dat het niet uitgesloten is dat die tot onze andere E. E. G.-partners uitgebreid wordt.

Inschrijving en internationaal verkeer van de aanhangwagens (inclusief de caravans).

Sedert 1958 controleert het Bestuur der douanen of de motorvoertuigen zich wel op reglementaire wijze in ons land bevinden voordat zij in België ingeschreven zijn.

Het internationale motorrijtuigenverkeer kon, dank zij dat systeem, aanmerkelijk vereenvoudigd en bevorderd worden aangezien de douane de documenten voor de tijdelijke in- en uitvoer der voertuigen (plomberen van het rijtuig, document voorlopige uitvoer, douaneboekje enz.) heeft afgeschaft.

Daarentegen worden al die documenten nog steeds geëist voor het internationaal verkeer der aanhangwagens. De nationale en internationale toeristische verenigingen en het Bestuur der douanen hebben herhaaldelijk aangedrongen op de afschaffing van die douanedocumenten en op de invoering van een systeem van dezelfde aard als hiervoren is uiteengezet m.b.t. de motorrijtuigen.

Om aan die wens tegemoet te komen, zal het Ministerie van Verkeerswezen de aanhangwagens moeten inschrijven.

Daar dit wetsontwerp op de verzekering echter bepaalt dat de aanhangwagens voortaan zullen moeten gedekt zijn door een eigen verzekering en het inschrijvingsbewijs tevens het bewijs zal zijn van de verzekering, is het hoogst wenselijk de twee operaties gelijktijdig uit te voeren: inschrijving van de aanhangwagens en toezicht op de verzekering.

Indien de nieuwe wet op de verzekering pas na de inschrijving van de aanhangwagens zou goedgekeurd worden, zou men praktisch alles moeten overdoen, hetgeen zowel voor de betrokkenen als voor de overheidsdiensten ernstige bezwaren zou opleveren.

Bij de inschrijving van de aanhangwagens, waardoor het internationaal verkeer — voornamelijk van caravans — zal vergemakkelijkt worden, zijn meer dan 100 000 voertuigen betrokken.

Het uitwerken van een doeltreffend en permanent systeem van toezicht op de naleving van de verplichte verzekering.

De nummerplaat zal als « verzekeringsbewijs » dienen. Zoals thans zal zij alleen afgeleverd worden indien het voertuig verzekerd is, maar bovendien zal zij moeten teruggegeven worden zodra het voertuig niet meer door de verzekering gedekt is.

Het verkeer van niet verzekerde voertuigen zal daardoor praktisch onmogelijk worden gemaakt.

* * *

du Bureau. Ce problème est toutefois en voie d'arrangement.

Toutefois, en vertu de l'article 2, § 2, de la loi du 1^{er} juillet 1956, les véhicules étrangers ne sont admis à la circulation en Belgique que sur production d'une carte verte; aussi les conducteurs de véhicules immatriculés aux Pays-Bas, dépourvus d'une telle carte, sont en fait en infraction.

Cette situation ne peut se prolonger, et il est nécessaire que le Roi puisse dispenser du port de la carte verte certains véhicules étrangers comme le permet le nouvel article 2, § 2, en l'espèce les véhicules hollandais et luxembourgeois.

Il est à noter que la C. E. E. s'intéresse au système Benelux et qu'il n'est pas exclu qu'il ne soit étendu à nos autres partenaires de la C. E. E.

Immatriculation et circulation internationale des remorques (y compris les caravanes).

Depuis 1958 l'administration des douanes contrôle la présence licite dans le pays des véhicules à moteur avant leur immatriculation en Belgique.

Ce système a permis de simplifier et de favoriser grandement la circulation internationale des véhicules à moteur puisque la douane a pu supprimer les documents pour la sortie et l'entrée temporaire des véhicules (plombage du véhicule, document de libre-sortie provisoire, carnet de passage en douane, etc.)

Par contre, tous ces documents sont toujours exigés pour la circulation internationale des remorques. A plusieurs reprises les organisations nationales et internationales du tourisme et l'administration des douanes ont demandé la suppression des documents douaniers et l'instauration d'un système analogue à celui exposé ci-dessus pour les véhicules automoteurs.

Pour répondre à ces vœux, le Ministère des Communications devra procéder à l'immatriculation des remorques.

Cependant, étant donné d'autre part que le présent projet de loi sur l'assurance prévoit que les remorques devront dorénavant faire l'objet d'une assurance propre et que la plaque d'immatriculation constituera également la preuve de l'assurance, il est hautement souhaitable d'effectuer les deux opérations en même temps: immatriculation des remorques et contrôle de l'assurance.

Si le vote de la nouvelle loi sur l'assurance n'intervenait qu'après les opérations d'immatriculation des remorques, il faudrait pratiquement recommencer tout le travail, ce qui entraînerait de très graves inconvénients tant pour les usagers que pour l'administration.

L'immatriculation des remorques et les facilités de circulation internationale qui doivent en résulter, notamment pour les caravanes, concernent plus de 100.000 véhicules.

Mise sur pied d'un système efficace et permanent de contrôle de l'observation d'obligation d'assurances.

La plaque d'immatriculation constituera « le certificat d'assurances ». Elle continuera comme actuellement à n'être délivrée que si le véhicule est assuré, mais, en outre, elle devra être restituée dès qu'il n'y aura plus d'assurance.

Ceci empêchera pratiquement la circulation de véhicules qui ne sont pas assurés.

* * *

Ten slotte verstrekt de Minister nadere uitleg over het amendement op artikel 38, § 1, dat ertoe strekt de wet van 1 juli 1956, met uitzondering van artikel 15, op te heffen.

De ter uitvoering van dat artikel genomen maatregelen werden pas onlangs genomen ingevolge de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 5 juli 1967 betreffende de toelating van en de controle op de ondernemingen die de verzekering van motorrijtuigen uitoefenen.

Het niet geamendeerde ontwerp 851/1 bevatte enkele bepalingen betreffende het toezicht op de verzekeringsmaatschappijen, maar aangezien achteraf gebleken is dat die bepalingen niet strookten met de door de E. E. G. uitgewerkte richtlijn in verband met het toezicht op alle verzekeringsmaatschappijen, meende de Regering dat die artikelen dienden weggelaten te worden en dat de nodige schikkingen moesten getroffen worden ter uitvoering van genoemd artikel 15.

Waarschijnlijk zal de opheffing van artikel 15 worden voorgesteld wanneer voornoemde richtlijn van de E. E. G. van toepassing zal zijn.

II. — Enkele aspecten van het wetsontwerp in het vergelijkend recht.

1° Het beginsel van de verplichte verzekering.

Dit beginsel werd door de wetgevers van de meeste Westeuropese landen aanvaard. Alleen Griekenland, Italië en Portugal beschikken nog niet over een wetgeving waarbij de verplichte verzekering van de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake motorrijtuigen wordt opgelegd.

Er dient opgemerkt te worden dat in de andere landen de verplichte verzekering bestaat zowel ten opzichte van de onderhorigen als van de vreemdelingen.

2° Omvang van de opgelegde waarborg.

Indien men de regeling met betrekking tot de personenwagens nagaat, stelt men vast dat, zoals in België, de waarborg onbeperkt is in zeven andere Europese landen: Denemarken, Spanje, Finland, Groot-Brittannië, Ierland, Noorwegen, Tsjechoslowakije.

Terwijl echter in verschillende van deze landen de waarborg onbeperkt is per schadegeval, is hij wel beperkt per slachtoffer (Denemarken, Spanje, Noorwegen). In zekere gevallen bestaat er ook een beperking voor de materiële schade (Denemarken, Finland, Ierland en Noorwegen). In Spanje en in Groot-Brittannië wordt de herstelling van de materiële schade volledig uit de verplichte waarborg gesloten.

Naast deze zeven landen, kennen de andere Europese landen een beperking van de waarborg per schadegeval, welke beperking soms is gekoppeld aan een beperking per slachtoffer of voor de materiële schade.

Enkele voorbeelden :

- Frankrijk : 500 000 F per schadegeval.
- Groothertogdom Luxemburg : 6 000 000 F per schadegeval.
- Nederland : 400 000 Fl per schadegeval.
- Duitse Bondsrepubliek : 250 000 DM per schadegeval, 250 000 DM per slachtoffer, 50 000 DM voor materiële schade.
- Zwitserland : 500 000 ZF per schadegeval, 150 000 ZF per slachtoffer, 20 000 ZF voor materiële schade.

Enfin, le Ministre a donné une précision relative à l'amendement à l'article 38, § 1^{er}, tendant à abroger la loi du 1^{er} juillet 1956, à l'exception de l'article 15.

Les mesures d'exécution de cet article ne sont intervenues que récemment, par suite de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 5 juillet 1967 sur l'agrément et le contrôle des compagnies pratiquant l'assurance automobile.

Le projet n° 851/1 non amendé comportait des dispositions relatives au contrôle des compagnies d'assurances, mais comme il s'est avéré par la suite que celles-ci n'étaient pas conformes à la directive en élaboration au sein de la C.E.E. sur le contrôle de toutes les compagnies d'assurances, le Gouvernement a estimé qu'il convenait de supprimer ces articles et de faire le nécessaire pour assurer l'exécution dudit article 15.

Il est probable que d'abrogation de l'article 15 sera proposée, lorsque la directive de la C.E.E. précitée sera entrée en application.

II. — Quelques aspects du projet de loi en droit comparé.

1° Principe de l'assurance obligatoire.

Ce principe a été consacré par les législateurs de la plupart des pays d'Europe occidentale. Seuls la Grèce, l'Italie et le Portugal ne disposent pas encore d'une législation établissant l'obligation d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Il y a lieu de noter que dans les autres pays, l'obligation existe tant pour les ressortissants que pour les étrangers pénétrant sur le territoire national.

2° Etendue de la garantie imposée.

Si l'on considère les règles relatives aux voitures de tourisme, on peut constater que, tout comme en Belgique, la garantie est illimitée dans 7 autres pays d'Europe : Danemark, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Irlande, Norvège, Tchécoslovaquie.

Toutefois, si dans plusieurs de ces pays la garantie est illimitée par sinistre, elle est tempérée par une limitation par personne lésée (Danemark, Espagne, Norvège). Dans certains cas, une limitation existe aussi pour la garantie des dégâts matériels (Danemark, Finlande, Irlande et Norvège). En Espagne et en Grande-Bretagne, la réparation des dégâts matériels est complètement exclue de la garantie obligatoire.

Au contraire de ces 7 pays, les autres Etats d'Europe connaissent une limitation de la garantie par sinistre, laquelle est parfois même assortie d'une limitation par personne lésée ou pour les dégâts matériels.

A titre d'exemples, citons les pays suivants :

- France : 500 000 F par sinistre;
- Grand-Duché de Luxembourg : 6 millions de F par sinistre;
- Pays-Bas : 400 000 Fl par sinistre;
- République fédérale d'Allemagne : 250 000 DM par sinistre, 250 000 DM par victime, 50 000 DM pour les dégâts matériels;
- Suisse : 500 000 FS par sinistre, 150 000 FS par victime, 20 000 FS pour les dégâts matériels.

3° *Vrijstelling.*

Geen enkele West-Europese wetgeving legt een vrijstelling op.

Het beginsel volgens hetwelk de verzekerde gehouden is zelf een gedeelte van de vergoeding verschuldigd aan derden te betalen, maakt het voorwerp uit van contractuele clausules, hetzij impliciet hetzij expliciet toegelaten door de verschillende wetgevingen (Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Luxemburg, Zweden, Zwitserland).

In een aantal gevallen wordt het gebruik van deze clausules geïntegreerd in een systeem van personalisatie van het risico « bonus-malus » (Duitsland, Oostenrijk, Zweden).

In geen enkel geval is het toegelaten de vrijstelling tegen te werpen aan de benadeelde. In Frankrijk echter mag de vrijstelling tegengeworpen worden aan de slachtoffers indien het ongeval slechts materiële schade heeft veroorzaakt welke een door het Ministerie van Financiën vastgesteld bedrag niet overschrijdt.

4° *Controle van de verzekeringsverplichting verbonden aan de inschrijving der voertuigen.*

In Duitsland, Oostenrijk, Denemarken, Finland, Luxemburg, Noorwegen, Zweden, Zwitserland en in zekere mate in Engeland en Ierland, worden de inschrijving van het voertuig en de aflevering van het rijbewijs afhankelijk gesteld van de controle op de verplichte verzekering. Deze controle wordt over het algemeen versterkt dank zij een nauwe samenwerking tussen de overheid en de verzekeringsmaatschappijen wat de opsporing van de overtredingen en de bestraffing betreft.

5° *Rechtstreekse vordering van de benadeelden.*

De wetgevers van de meeste Europese landen hebben aan de benadeelde een rechtstreeks vorderingsrecht tegen de verzekeraar toegekend.

Enkele bijzonderheden dienen aangestipt te worden :

— Denemarken : de rechtstreekse vordering bestaat niet, maar de wet laat de subrogatie van het slachtoffer in de rechten van de verzekerde ten opzichte van de verzekeraar toe, wanneer de vergoeding is vastgesteld doch nog niet uitbetaald.

— Frankrijk : de rechtstreekse vordering vloeit voort uit een jurisprudentiële constructie : de rechtbanken leiden het principe van de rechtstreekse vordering af uit het wettelijk verbod opgelegd aan de verzekeraars vergoedingen uit te betalen aan andere personen dan aan de benadeelde derde.

— Engeland : de benadeelde derde heeft slechts een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar indien de verzekerde insolvent is.

6° *Gemeenschappelijk Waarborgfonds : opdracht, vorm.*

A) Geval van niet-verzekering of van vlucht van de verantwoordelijke.

Al de landen van West-Europa hebben in middelen voorzien om de vergoeding van de schade veroorzaakt door een niet verzekerd voertuig te waarborgen. In de meeste van deze landen is de waarborg uitgebreid tot de schade veroor-

3° *Franchise.*

Aucune législation d'Europe occidentale n'a imposé des franchises.

Le principe en vertu duquel l'assuré est tenu de payer lui-même une partie de l'indemnité due aux tiers lésés fait l'objet de clauses contractuelles, autorisées soit implicitement soit explicitement par les différentes législations (Allemagne, Autriche, France, Grande-Bretagne, Irlande, Luxembourg, Suède, Suisse).

Dans certains cas, l'usage de ces clauses est intégré dans un système de personnalisation du risque « bonus-malus » (Allemagne, Autriche, Suède).

En aucun cas, il n'est admis que la franchise puisse être opposée à la personne lésée. Toutefois, en France, lorsque l'accident n'a causé que des dégâts matériels ne dépassant pas le montant fixé par le Ministère des Finances, la franchise peut être opposée aux victimes.

4° *Contrôle de l'obligation d'assurance liée à l'immatriculation des véhicules.*

En Allemagne, en Autriche, au Danemark, en Finlande, au Luxembourg, en Norvège, en Suède, en Suisse et, dans une certaine mesure, au Royaume-Uni et en Irlande, l'immatriculation du véhicule et l'octroi du permis de conduire sont subordonnés au contrôle du respect de l'obligation d'être assuré. Ce contrôle est généralement renforcé grâce à une coopération étroite entre les autorités publiques et les compagnies d'assurances en ce qui concerne le dépistage et la sanction des infractions.

5° *Droit d'action directe des personnes lésées.*

Les législateurs de la plupart des pays d'Europe ont reconnu aux personnes lésées un droit de citation directe contre l'assureur.

Quelques particularités méritent d'être signalées :

— au Danemark : l'action directe n'existe pas, mais la loi autorise la subrogation de la victime dans les droits de l'assuré vis-à-vis de l'assureur lorsque l'indemnisation a été fixée mais n'a pas été payée;

— en France : l'action directe découle d'une construction jurisprudentielle : les tribunaux déduisent le principe de la citation directe de l'interdiction légale faite aux assureurs de payer des indemnités à une personne autre que le tiers lésé;

— au Royaume-Uni : le tiers lésé ne peut avoir recours à l'action directe contre l'assureur que si l'assuré est insolvable.

6° *Fonds commun de garantie : mission, forme.*

A) Cas de non-assurance ou de fuite des responsables.

Tous les pays d'Europe occidentale ont mis sur pied des moyens garantissant la réparation des dommages causés par un véhicule non assuré. Dans la plupart de ces pays cette garantie est étendue aux dommages causés par

zaakt door niet geïdentificeerde voertuigen. Dit is echter niet het geval in Ierland en in het Verenigd Koninkrijk.

Deze waarborg betreft over het algemeen de lichamelijke schade (Oostenrijk, Frankrijk, Zwitserland). Wanneer hij wordt uitgebreid tot de materiële schade, is de waarborg beperkt (Duitsland).

Deze waarborg wordt verleend :

- hetzij door de Staat (Spanje, Zwitserland);
- hetzij door de verzekeraars, solidair hiertoe gehouden (Oostenrijk, Denemarken, Noorwegen, Zweden);
- hetzij door een private of openbare instelling, gestijfd door de collectiviteit der verzekeraars en over het algemeen Waarborgfonds genoemd (Frankrijk, Verenigd Koninkrijk).

B) Geval van insolventie van de tot betaling der vergoeding gehouden verzekeraar.

In Spanje, Frankrijk, in het Verenigd Koninkrijk, in Ierland en Zweden wordt het risico van de insolventie van de verzekeraar gewaarborgd hetzij door de solidariteit van de verzekeraars, hetzij door het Waarborgfonds.

Bovendien gaat in Frankrijk sinds 1966 de tussenkomst van het waarborgfonds gepaard met de mogelijkheid aan de verzekerden van de in falings zijnde maatschappij het bedrag van één jaarlijkse premie terug te vorderen.

B. — BESPREKING VAN DE ARTIKELEN.

Artikel 1.

Een lid betreurde dat in dit artikel geen definitie van het begrip « rijwiel met hulpmotor » gegeven wordt, en enkel verwezen wordt naar het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Een dergelijke verwijzing bemoeilijkt alleen maar de taak van al degenen die deze wetgeving dienen in toepassing te brengen.

De Minister achtte het niet wenselijk een dergelijke definitie in de wet neer te schrijven; de gegeven begripsomschrijving zou wel eens al te spoedig ingevolge de technische vooruitgang kunnen achterhaald zijn. De aanpassing van een dergelijke begripsomschrijving zal veel sneller kunnen geschieden in een koninklijk besluit dan in een wet.

Een ander lid stelde de vraag waarom de term « verzekeringnemer » niet in dit ontwerp werd opgenomen.

De Minister antwoordde dat het begrip « verzekeringnemer » op zichzelf voldoende duidelijk is, zodat een vermelding in de wet als overbodig kan beschouwd worden.

Uw verslaggever stelde voor de laatste alinea van artikel 1, waarin een bepaling wordt gegeven van de « verzekeraar » weg te laten.

De oorspronkelijke bedoeling, aldus uw verslaggever, was niet een bepaling van de « verzekeraar » als dusdanig te geven, doch het Bureau gelijk te stellen met de verzekeraar. Deze gelijkstelling wordt gemakkelijk verwezenlijkt door het eerste lid van § 2 van artikel 2 aan te vullen met een nieuw lid, luidend als volgt :

« Voor de toepassing van deze wet wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld. »

Derhalve wordt de bepaling van de « verzekeraar » die voorkomt in het laatste lid van artikel 1, overbodig. Indien men zou willen beschikken over een volledige bepaling van de term « verzekeraar » volstaat de bepaling van artikel 1,

un véhicule non identifié. Ce n'est toutefois pas le cas en Irlande et au Royaume-Uni.

Cette garantie concerne généralement les dommages corporels (Autriche, France, Suisse). Lorsqu'elle est étendue aux dommages matériels, elle est limitée (Allemagne).

Cette garantie est accordée :

- soit par l'Etat (Espagne, Suisse);
- soit par les assureurs qui y sont tenus solidairement (Autriche, Danemark, Norvège, Suède);
- soit par un organisme privé ou public alimenté par la collectivité des assureurs et généralement appelé Fonds de garantie (France, Royaume-Uni).

B) Cas d'insolvabilité de l'assureur responsable du paiement des indemnités.

En Espagne, en France, au Royaume-Uni, en Irlande et en Suède, le risque d'insolvabilité de l'assureur est garanti soit par la solidarité des assureurs, soit par le Fonds de garantie.

De plus, en France, l'intervention du Fonds de garantie est assortie, depuis 1966, de la possibilité d'imposer aux assurés de la compagnie défailante un rappel d'une prime annuelle.

B. — DISCUSSION DES ARTICLES.

Article premier.

Un membre a regretté que cet article ne donne pas la définition des « cyclomoteurs », mais se borne à renvoyer au règlement général sur la police de la circulation routière. Ce renvoi ne fait que compliquer la tâche de tous ceux qui doivent appliquer la loi.

Le Ministre a estimé qu'il n'est pas souhaitable d'insérer cette définition dans la loi; en effet, la définition donnée risquerait trop rapidement d'être dépassée par suite des progrès techniques. L'adaptation d'une telle définition pourra se faire bien plus rapidement dans un arrêté royal que dans une loi.

Un autre membre a demandé pourquoi le terme « preneur d'assurance » n'avait pas été défini dans le projet actuel.

Le Ministre a répondu que la notion « preneur d'assurance » est suffisamment claire, de sorte qu'il est superflu de la définir dans la loi.

Votre rapporteur a proposé de supprimer le dernier alinéa de l'article premier qui contient une définition de l'« assureur ».

Votre rapporteur a déclaré que l'intention initiale n'était pas de donner une définition de l'« assureur » comme tel, mais de souligner que le Bureau doit être assimilé à l'assureur. Ce but d'assimilation se trouve facilement réalisé en complétant le premier alinéa du § 2 de l'article 2 par un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur. »

Dès lors, la définition de l'« assureur », telle qu'elle figure au dernier alinéa de l'article 1^{er}, devient superflue. D'ailleurs, pour disposer d'une définition complète du terme « assureur », la définition de l'article 1^{er}, dernier alinéa, est

laatste lid, niet. Mocht deze bepaling als wettelijke bepaling behouden blijven, dan bestaat er gevaar dat bijvoorbeeld, indien een benadeelde een rechtstreekse vordering zou instellen tegen een niet toegelaten verzekeraar, deze laatste zou kunnen opwerpen dat hij geen verzekeraar is zoals bepaald in het laatste lid van artikel 1

Deze wijziging werd eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigd artikel 1 werd eenparig aangenomen.

Art. 2.

Een lid heeft de vraag gesteld waarom de woorden « (verzekeringscontract)... en waarvan de uitwerking niet is geschorst » werden toegevoegd aan § 1, eerste lid van artikel 2 van de wet van 1 juli 1956.

Er werd gewezen op het belang van deze bepaling. Om tot het verkeer op de openbare weg toegelaten te worden, volstaat het niet dat er een verzekeringscontract bestaat : ook mag de uitwerking van dit contract niet om een of andere reden geschorst zijn.

In tegenstelling met de bepalingen van de wet van 1 juli 1956, zal volgens het voorgelegde ontwerp, t.a.v. de persoon die een motorvoertuig op de openbare weg in het verkeer brengt, de schorsing van het contract gelijk staan met het ontbreken van een verzekering.

Ingevolge de weglating van de oorspronkelijk voorgestelde bepaling van de verzekeraar in artikel 1, stelde uw verslaggever voor het eerste lid van § 2 aan te vullen met een nieuw lid luidende als volgt : « Voor de toepassing van deze wet wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld. »

Deze wijziging werd eenparig aangenomen.

Ter vervanging van het § 2, 2^e lid, van de oorspronkelijke tekst werd door de Regering een amendement voorgesteld (Stuk n^o 365/2, 1966-1967).

Dit amendement vindt zijn verantwoording in de bepaling van de nieuwe Beneluxovereenkomst.

Het aldus gewijzigd artikel 2 werd eenparig aangenomen.

Art. 3.

§ 1, eerste lid.

Er werd gewezen op het feit dat de Commissie bij het onderzoek van dit artikel tijdens de vorige legislatuur, had beslist de woorden « en van hen die het (voertuig) zonder geldige reden gebruiken, wetende dat men zich op die wijze daarover de macht heeft verschaft », te vervangen door de woorden « of heling ».

Naar het oordeel van de toenmalige Commissie, hebben die woorden een al te ruime en vage betekenis.

Een lid meende dat de oorspronkelijke tekst toch moet behouden worden, daar de voorgenomen wijziging tot gevolg zal hebben dat de burgerlijke aansprakelijkheid van de heler niet gedekt is.

De meerderheid van de leden was echter van oordeel dat de term « heling » dient opgenomen te worden in de tekst.

Er ontstond zich een discussie over het al dan niet uitsluiten van de verzekering van de burgerlijke aansprakelijkheid inzake gebruiksdiefstal. Een aantal leden waren van mening dat van de verzekering moeten uitgesloten blijven degenen die zich op bedrieglijke wijze van een voertuig meester maken om het tijdelijk te gebruiken.

incomplète. Si elle était maintenue comme définition légale, il existe un risque réel que, par exemple, lorsqu'une personne lésée intente une action directe contre un assureur non agréé, ce dernier puisse invoquer qu'il n'est pas un assureur aux termes du dernier alinéa de l'article 1^{er}.

Cette modification a été adoptée à l'unanimité.

L'article 1^{er}, ainsi modifié, a été adopté à l'unanimité.

Art. 2.

Un membre a demandé pourquoi les mots « (contrat d'assurance)... et dont les effets ne sont pas suspendus » ont été ajoutés au premier alinéa du § 1^{er} de l'article 2 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

L'importance de cette disposition a été mise en lumière. L'existence d'un contrat d'assurance ne suffit pas en ce qui concerne l'admission à la circulation sur la voie publique; il faut aussi que les effets de ce contrat ne soient pas suspendus pour une raison quelconque.

Contrairement aux dispositions de la loi du 1^{er} juillet 1956 actuellement en vigueur, le présent projet prévoit que la suspension du contrat est assimilée à l'absence d'assurance dans le chef de la personne qui met un véhicule automoteur en circulation sur la voie publique.

En raison de la suppression de la définition de l'assureur initialement proposée à l'article premier, votre rapporteur a proposé de compléter le premier alinéa du § 2 par un nouvel alinéa, libellé comme suit : « Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur. »

Cette modification a été adoptée à l'unanimité.

Le Gouvernement a présenté un amendement (Doc. n^o 365/2, 1966-1967) en vue de remplacer le § 2, 2^{me} alinéa, du texte initial.

Cet amendement trouve sa justification dans les dispositions de la nouvelle Convention Benelux.

L'article 2 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 3.

§ 1^{er}, premier alinéa.

Il a été souligné que, lors de l'examen de cet article au cours de la législature précédente, la Commission avait décidé de remplacer les mots « et de ceux qui utiliseraient le véhicule sans motif légitime sachant qu'on s'en est rendu maître de cette façon » par les mots « ou par recel ».

De l'avis de la Commission siégeant à l'époque, ces mots revêtent une signification trop large et trop vague.

Un membre a estimé que les mots du texte initial devaient être maintenus malgré tout, la modification envisagée ayant pour effet que la responsabilité civile du receleur ne sera pas couverte.

La majorité des membres a néanmoins estimé que le terme « recel » devait être repris dans le texte.

Une discussion s'est déroulée concernant l'exclusion ou le maintien de la couverture de la responsabilité civile en matière de vol d'usage. Un certain nombre de membre ont estimé qu'il fallait exclure de l'assurance ceux qui s'emparent frauduleusement d'un véhicule en vue d'un usage momentané.

Daartegenover oordeelden andere leden dat de gebruiks-diefstal door de verzekering dient gedekt te worden.

Tot staving van hun thesis voerden zij aan dat er een rechtspraak bestaat volgens welke gebruiks-diefstal geen diefstal is zoals bedoeld in artikel 3 van de wet van 1 juli 1956.

De Minister meende dat duidelijk blijkt uit artikel 461 van het Strafwetboek dat gebruiks-diefstal wordt gelijk-gesteld met diefstal.

Om tweërlei redenen zou de gebruiks-diefstal dienen uitgesloten te worden van de verzekering. Eerstens omdat het opnemen van de gebruiks-diefstal in de verzekering, ongetwijfeld een verhoging van de premie zal meebrengen, daar tot nog toe de verzekeringsmaatschappijen diefstal, met inbegrip van de gebruiks-diefstal, volledig uitsloten.

Vervolgens, omdat de dekking van de gebruiks-diefstal tot gevolg zal hebben dat in afwijking van artikel 461 van het Strafwetboek, de gebruiks-diefstal niet als diefstal zou aangezien worden, wat zou neer komen op een afwijking van het gemeenrecht door een bijzondere wet. Zulks zou een niet ongevaarlijk precedent scheppen.

Om een einde te maken aan de hoger bedoelde rechtspraak diende de heer Charpentier een amendement in strekkende tot uitsluiting van de dekking der burgerlijke aansprakelijkheid van hen die zich « door een van de handelingen voorzien bij artikel 461 van het Strafwetboek, door heling of door geweld de macht over het motorrijtuig hebben verschaft ».

De Minister achtte het amendement overbodig, en meende dat kan volstaan worden met uitdrukkelijk in het verslag te vermelden dat overeenkomstig artikel 461 van het Strafwetboek gebruiks-diefstal dient gelijkgesteld te worden met diefstal en dat zowel het ene als het andere van de verzekering uitgesloten wordt.

De heer Duerinck verdedigde de tegenovergestelde thesis volgens welke de gebruiks-diefstal toch dient gedekt te worden, en diende een amendement in tot invoering van de woorden « van het voertuig » na het woord « diefstal ».

Het amendement van de heer Charpentier werd verworpen met 10 stemmen tegen 2, dat van de heer Duerinck met 8 stemmen tegen 6.

Een lid stelde nog de vraag of het niet wenselijk is § 1, 1^o lid, derwijze aan te vullen dat de aansprakelijkheid zou gedekt worden indien een onvoorzichtigheid, zoals b.v. het achterlaten van de sleutels op het voertuig, de diefstal van het voertuig zou mogelijk gemaakt hebben.

Gezien de bestwisting ontstaan ingevolge een aantal arresten, dringt zich een aanvullende bepaling op, aldus het lid.

De Minister antwoordde dat de voorgestelde aanvulling overbodig is : de eigenaar of de bestuurder van het voertuig is gedekt zodra zijn aansprakelijkheid op het spel staat.

Het eerste lid van artikel 1, met vervanging van de woorden « en van hen die het zonder geldige reden gebruiken, wetende dat men zich op die wijze daarover de macht heeft verschaft », door de woorden « of heling », werd aangenomen met 12 stemmen tegen 2.

§ 1, tweede lid.

De eerste volzin van het tweede lid, § 1, werd bij wijze van amendement door de Regering door een nieuwe tekst vervangen (Stuk n^o 365/2).

Par contre, d'autres membres ont estimé que le vol d'usage doit être couvert par l'assurance.

Pour étayer leur thèse, ils ont invoqué qu'il existe une jurisprudence selon laquelle le vol d'usage d'un véhicule ne constitue pas un vol tel qu'il est visé à l'article 3 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Le Ministre estime qu'il ressort clairement de l'article 461 du Code pénal que le vol d'usage est assimilé à un vol.

Le vol d'usage d'un véhicule devrait être exclu de l'assurance pour deux raisons. Tout d'abord, parce que le fait d'inclure le vol d'usage dans l'assurance entraînerait certainement une majoration de la prime, les compagnies d'assurances excluant jusqu'à présent totalement le vol, y compris le vol d'usage.

Ensuite parce que la couverture du vol d'usage aurait pour effet que, par dérogation à l'article 461 du Code pénal, ce délit ne serait pas considéré comme un vol, ce qui équivaldrait à une dérogation au droit commun par une loi particulière. Il en résulterait un précédent qui ne serait pas sans danger.

Pour mettre fin à la jurisprudence n'excluant pas le vol d'usage M. Charpentier a présenté un amendement tendant à exclure de la couverture de la responsabilité civile ceux qui, « par un des actes prévus par l'article 461 du Code pénal, par recel ou par violence, se sont rendus maîtres du véhicule ».

Le Ministre a estimé que l'amendement est superflu; il a été d'avis qu'il suffit d'indiquer expressément dans le rapport que, conformément à l'article 461 du Code pénal, le vol d'usage doit être assimilé à un vol et que l'un comme l'autre sont exclus de l'assurance.

Défendant la thèse opposée, selon laquelle le vol d'usage doit être couvert, M. Duerinck a présenté un amendement insérant les mots « du véhicule » après le mot « vol ».

L'amendement de M. Charpentier a été rejeté par 10 voix contre 2, celui de M. Duerinck par 8 voix contre 6.

Un membre a encore demandé s'il ne serait pas souhaitable de compléter le § 1^{er}, premier alinéa, de manière que la responsabilité soit couverte au cas où une imprudence, tel que l'abandon des clés sur le véhicule, aurait permis le vol de ce dernier.

Le membre a estimé qu'étant donné les controverses apparues à la suite d'un certain nombre d'arrêts, une disposition complémentaire s'impose.

Le Ministre a répondu que la disposition complémentaire ainsi proposée est superflue : le propriétaire ou le conducteur du véhicule est couvert dès que sa responsabilité est engagée.

L'alinéa premier du § 1^{er} a été adopté par 12 voix contre 2, sous réserve de remplacer les mots « et de ceux qui utiliseraient le véhicule sans motif légitime, sachant qu'on s'en est rendu maître de cette façon » par les mots « ou ensuite d'un recel ».

§ 1^{er}, alinéa 2.

La première phrase du deuxième alinéa du § 1^{er} a été remplacée par un texte nouveau à la suite d'un amendement du Gouvernement (Doc. n^o 365/2).

Het doel van dit amendement is de uitvoering van artikel 3, § 2, van de gemeenschappelijke bepalingen van de Beneluxovereenkomst; het maakt de afschaffing van de controle van de verzekering aan de binnengrenzen van de Beneluxlanden mogelijk.

Voor België betekent zulks alleen de bekrachtiging van een feitelijke toestand, aangezien het modelcontract betreffende de autoverzekering reeds die landen en zelfs andere landen dekt.

Bij de bespreking tijdens de vorige legislatuur had de Commissie het woord: « omvatten » vervangen door het woord « waarborgen »; deze wijziging werd ook thans door de Commissie aangenomen.

Evenals bij de bespreking tijdens de vorige legislatuur, lokten de woorden « overeenkomstig de eigen wet » ook thans enige discussie uit. De volgende hypothese werd gesteld: twee Belgen worden in Nederland in een verkeersongeval betrokken; de ene is de verantwoordelijke, de andere het slachtoffer. Volgens de voorliggende tekst zou men kunnen denken dat de Nederlandse wetgeving van toepassing is, wat zou neerkomen op een beperking van de waarborg tot 3,5 miljoen.

De Minister antwoordde dat dit misverstand gemakkelijk zou kunnen vermeden worden, door de woorden: « overeenkomstig de eigen wet » weg te laten. Dientengevolge zouden de Belgen verplicht zijn een onbeperkte waarborg voor het grondgebied van Nederland en Luxemburg te onderschrijven.

Aldus zou België, niet alleen de Beneluxovereenkomst hebben uitgevoerd, maar ook aan zijn onderhorigen een zwaardere last opleggen dan deze waarin de Beneluxovereenkomst heeft voorzien.

De tekst van het 2° lid van § 1, met weglating van de woorden « overeenkomstig de eigen wet », werd eenparig aangenomen.

§ 2.

De Commissie besliste de tekst van § 1 in twee delen te splitsen, zodat artikel 3 nu drie paragrafen telt:

§ 2 begint met de woorden « De dekking moet onbeperkt zijn »; de vroegere § 2 wordt nu § 3.

Met betrekking tot het begrip « stoffelijke schade », legde de Minister er de nadruk op dat de lichamelijke schade onbeperkt moet gedekt zijn, terwijl de stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, ten belope van ten minste 10 miljoen moet gedekt zijn.

De Minister stelde nog voor de tweede alinea van § 2 te wijzigen als volgt: « Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, kan de dekking, dat een hogere dekking waarborgt, echter worden beperkt tot het bedrag van ten minste tien miljoen frank per schadegeval ».

De heer Defraigne stelde voor in § 2, het eerste lid te vervangen door: « De dekking kan worden beperkt tot een miljard frank » en in bijkomende orde het tweede lid van § 2 aan te vullen als volgt: « hetzij 1 miljard frank per ongeval wat betreft de lichamelijke en de stoffelijke schade veroorzaakt ter gelegenheid van een autowedstrijd ».

Dit amendement werd als volgt gestaafd: België is het enige land van de Gemeenschappelijke Markt waar de onbeperkte verzekeringswaarborg inzake motorrijtuigen verplichtend is. Deze toestand veroorzaakt moeilijkheden bij het organiseren van autowedstrijden. Inderdaad, de Engelse verzekeringsmaatschappijen weigeren risico's te dekken indien de waarborg onbeperkt is. Voor deze maatschappijen heeft het geen belang of de waarborg hoog is en in ieder geval de eventuele schade dekt. Zij wensen alleen dat er een

Cet amendement est destiné à assurer l'exécution de l'article 3, § 2, des dispositions communes de la Convention Benelux; il permet la suppression du contrôle de l'assurance aux frontières internes du Benelux.

En ce qui concerne la Belgique, il s'agit tout au plus de la confirmation d'une situation de fait, étant donné que la couverture du contrat-type en matière d'assurance automobile s'étend déjà à ces pays et même à d'autres pays.

Lors de la discussion au cours de la précédente législature, la Commission avait remplacé le mot « comprendre » par le mot « garantir »; cette modification est maintenue par la Commission.

Tout comme lors des débats au cours de la législature précédente, les mots « conformément à la loi nationale » ont donné lieu à discussion. Ainsi a été avancée l'hypothèse suivante: deux Belges sont impliqués dans un accident de roulage aux Pays-Bas; l'un est le responsable, l'autre la victime. En vertu du texte proposé, on pourrait croire que c'est la législation néerlandaise qui est applicable, ce qui équivaut à une limitation de la garantie à 3,5 millions.

Le Ministre a répondu que ce malentendu pourrait être évité facilement par la suppression des mots « conformément à la loi nationale ». Cette mesure aurait pour effet d'obliger les Belges à souscrire une garantie illimitée pour le territoire des Pays-Bas et du Luxembourg.

Ce faisant, non seulement la Belgique aurait mis à exécution la Convention Benelux, mais imposerait également à ses ressortissants des charges plus lourdes que celles qui sont prévues par cette Convention.

Le texte du 2° alinéa du § 1^{er} a été adopté à l'unanimité, sous réserve de la suppression des mots « conformément à la loi nationale ».

§ 2.

La Commission a décidé de scinder le texte du § 1^{er} en deux parties, l'article 3 comptant ainsi trois paragraphes.

Le § 2 débute par les mots: « La garantie doit être illimitée »; l'ancien § 2 devient à présent le § 3.

En ce qui concerne la notion « dommages matériels », le Ministre a insisté sur le fait que les dommages corporels doivent être couverts d'une façon illimitée, tandis que les dommages matériels provoqués par une incendie ou par une explosion doivent être couverts à concurrence de 10 millions au moins.

Le Ministre a encore proposé de remplacer le deuxième alinéa du § 2 comme suit: « En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut être limitée à une somme de 10 millions de francs au moins ».

M. Defraigne a proposé de remplacer le premier alinéa du § 2 par les mots: « La garantie peut être limitée à 1 milliard de francs », et subsidiairement, de compléter le deuxième alinéa du paragraphe 2 par ce qui suit: « soit la somme de 1 milliard de francs par sinistre en ce qui concerne les dommages corporels et les dommages matériels causés à l'occasion d'une compétition automobile ».

Cet amendement a été justifié comme suit par son auteur: « La Belgique est le seul pays du Marché commun où la garantie assurance automobile est obligatoirement illimitée. Cette situation n'a pas manqué de créer des difficultés lors de l'organisation de courses automobiles. En effet, les sociétés anglaises de réassurances n'acceptent pas de couvrir les risques si la garantie est illimitée. Il importe peu pour elles que la garantie soit limitée à un niveau extraordinairement élevé et qui soit susceptible de couvrir

grens zou bepaald worden. Een ongeval zoals dit van Le Mans heeft slechts een vergoeding van 150 000 000 F met zich gebracht. Rekening houdende met de belangrijkheid van de autowedstrijden voor de economische bedrijvigheid, is het wenselijk een beperking van de waarborg in te voeren. Deze beperking kan algemeen zijn (hoofdamendement) of beperkt voor autowedstrijden (subsidiar amendement). In dit laatste geval kan men bovendien zeggen dat de slachtoffers een risico hebben genomen.

De Minister stelde voor het tweede lid van § 2 aan te vullen met de volgende bepaling: « Voor de gevallen bedoeld in artikel 7, mag de dekking worden beperkt tot 500 000 000 F ten minste per schadegeval. » Hij deed daarbij opmerken dat de beperking voorzien voor de gevallen bedoeld door artikel 7, niet mag gecombineerd worden met de beperking van de materiële schade voorzien door de tweede alinea van § 2.

Het gehele aldus gewijzigde artikel werd eenparig aangenomen.

§ 3.

Deze paragraaf werd aangevuld met een tekst welke destijds door de vroegere verslaggever werd voorgesteld. Deze tekst werd echter lichtjes gewijzigd als volgt: « Voor de stoffelijke schade die niet door deze wetgeving gedekt is en voortvloeit uit de gevolgen van een kernenergieongeval in de zin van artikel 1, a, i) van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960, wordt de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, beperkt tot het bedrag van ten minste tien miljoen frank per schadegeval. »

§ 3 werd eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigd artikel 3 werd eenparig aangenomen.

Art. 4.

§ 1.

De Regering stelde bij wijze van amendement voor in § 1, 2°, de woorden: « Hij die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt het motorrijtuig bestuurt » weg te laten.

§ 1, 2°, luidt nu als volgt: « iedere verzekerde die tot vergoeding van de schade kan worden aangesproken ».

Dit houdt derhalve in dat de schade geleden door de bestuurder, die niet valt onder de uitsluitingsgevallen voorzien door artikel 4, zal begrepen zijn in de waarborg wanneer het ongeval te wijten is aan de fout van de verzekerde persoon.

Dit amendement werd eenparig aangenomen.

Een lid vroeg zich af of de uitsluiting van schadeloosstelling van de echtgenoot, zoals bepaald onder 3° en van de bloed- en aanverwanten, zoals voorzien onder 4°, geen al te strenge maatregel is. Uitsluiting wegens een lichte fout van een der echtgenoten achtte het lid niet verantwoord.

De Minister deed opmerken dat de thans voorgelegde tekst nagenoeg dezelfde is als deze van de wet van 1 juli 1956, zowel wat de echtgenoot als de bloed- en aanverwanten in rechte lijn betreft.

Deze uitsluitingen hebben tot doel zoveel mogelijk elke heimelijke verstandhouding tegen te gaan. Indien een minderjarig kind zou schadeloos gesteld worden, en deze bedragen — conform de wet — aan de vader uitbetaald, zou dit wel eens aanleiding kunnen geven tot misbruiken.

Een ander lid achtte dit gevaar niet zo groot, daar ingevolge de wet op de jeugdbescherming kan verhinderd worden dat de vader het geld zou opstrijken.

toute possibilité de dommages éventuels. Les réassureurs souhaitent seulement l'existence d'une limitation. Signalons qu'un accident comme celui du Mans n'a pas entraîné plus de 150 000 000 de F d'indemnisation. En raison de l'importance que présentent les courses automobiles pour l'activité économique, l'introduction d'une limitation de garantie s'impose. Cette limitation peut être générale (amendement principal) ou limitée aux courses automobiles (amendement subsidiaire). En l'espèce on peut d'ailleurs dire que les victimes ont accepté un risque. »

Le Ministre a proposé de compléter le deuxième alinéa du paragraphe 2 par la disposition suivante: « Pour les cas prévus à l'article 7, la couverture peut être limitée à 500 millions de francs par sinistre au moins ». A ce sujet, Il a fait observer que la limitation prévue pour les cas visés à l'article 7 ne peut être combinée avec la limitation des dégâts matériels prévue par le deuxième alinéa du § 2.

L'ensemble de l'article ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

§ 3.

Ce paragraphe a été complété par un texte qui avait été proposé à l'époque par le rapporteur précédent. Toutefois ce texte a été légèrement modifié comme suit: « En ce qui concerne les dommages matériels non visés par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie est, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre au moins. »

Le § 3 a été adopté à l'unanimité.

L'article 3 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 4.

§ 1^{er}.

Par voie d'amendement, le Gouvernement a proposé de supprimer au § 1^{er}, 2°, les mots: « la personne qui assume la conduite du véhicule au moment où le dommage est occasionné ainsi que ».

Le § 1^{er}, 2°, est ainsi libellé comme suit: « tout assuré dont la responsabilité est engagée dans la réparation du dommage; »

Il en résulte donc que le dommage subi par le conducteur qui ne se trouve pas dans les conditions d'exclusion prévues par l'article 4 sera également couvert par l'assurance lorsque l'accident a été causé par la faute de la personne assurée.

Cet amendement a été adopté à l'unanimité.

Un membre s'est demandé si l'exclusion du bénéfice d'une indemnisation prévue au 3° en ce qui concerne le conjoint et prévue au 4° pour ce qui est des parents et alliés ne constitue pas une mesure par trop sévère. Ce membre a estimé injustifiée l'exclusion en raison d'une faute légère de l'un des conjoints.

Le Ministre a fait observer que le texte actuellement proposé correspond à peu près à celui de la loi du 1^{er} juillet 1956 tant en ce qui concerne le conjoint qu'en ce qui concerne les parents et alliés en ligne directe.

Ces exclusions tendent à empêcher, autant que possible, les collusions. Si, une indemnisation ayant été accordée à un enfant mineur, le montant de cette indemnisation était liquidée au père de cet enfant conformément à la loi, il pourrait parfois en résulter des abus.

Un autre membre a estimé que ce risque n'était pas tellement grand puisque la loi sur la protection de la jeunesse permet d'empêcher le père de dépenser cet argent.

De meerderheid in de Commissie was van oordeel dat de voorliggende tekst van het 3° en 4° diende behouden te worden. Het staat de partijen altijd vrij bijkomende contracten af te sluiten ter dekking van de bij deze wet uitgesloten waarborgen.

Een amendement van de heer Coulonvaux strekkende tot weglating van het 3° en het 4°, werd verworpen met 12 stemmen tegen 4.

De heer Duerinck diende een amendement in er toe strekkende na het 4° van § 1 de volgende bepaling in te voegen : « De uitsluiting kan echter niet worden voorzien in de gevallen vermeld onder 1° tot 4°, wanneer het motorrijtuig bestuurd wordt door een persoon die geen bloed- of aanverwant in de rechte lijn is van de verzekeringnemer of van de eigenaar van het motorrijtuig. »

Dit amendement werd als volgt gemotiveerd :

Na een auto-ongeval waarbij de zoon van de verzekeringnemer de dood vond, terwijl zijn vriend het voertuig bestuurde, had de vader van het slachtoffer slechts verhaal tegen de bestuurder. Ofschoon die bestuurder verzekerd was door het contract dat het betrokken voertuig dekte, kon de vader de door de verzekering uit te keren vergoeding niet bekomen wegens de uitsluitingen die overeenkomstig de wet waren bedongen; hij heeft dan ook de gevolgen moeten dragen van de insolventie van de vriend die de schade veroorzaakte.

Door dit amendement zou een dergelijk euvel verholpen worden.

De Minister was van oordeel dat, alhoewel er op dit stuk een leemte bestaat, het amendement om tweeërlei redenen niet kan aanvaard worden :

1° het heeft een te ruime strekking; het zou moeten beperkt worden tot de lichamelijke schade, zo niet zal geheime verstandhouding onvermijdelijk zijn;

2° de uitsluiting moet in ieder geval kunnen blijven gelden indien het voertuig door een aangestelde wordt bestuurd.

Derhalve stelt de Minister voor na het 4° van § 1 de volgende bepaling in te voegen :

« De uitsluiting kan evenwel niet worden bedongen met betrekking tot lichamelijke letsels, in de gevallen voorzien onder 1°, 3° en 4°, wanneer het motorrijtuig bestuurd wordt door een persoon die noch de aangestelde noch de bloed- of aanverwant in rechte lijn is van de benadeelde ».

De heer Duerinck trok zijn amendement in; het sub-amendement van de Regering werd eenparig aangenomen.

Een lid wenste te vernemen welke de juiste bedoeling is van de bepalingen voorzien in het 5°.

De Minister antwoordde dat dank zij deze bepalingen de gevallen van verhaal tussen de verzekeraars zullen vermeden worden.

De schaduwzijde van deze bepalingen, aldus een ander lid, is gelegen in het feit dat het voor het slachtoffer moeilijk is te weten wat dient gevorderd te worden van de verzekeraar-wet en wat van de verzekeraar der burgerlijke aansprakelijkheid, dan wanneer deze berekeningen gemakkelijk door de verzekeraars kunnen gemaakt worden.

§ 1 werd eenparig aangenomen.

§ 2.

Uit de lezing van de tekst van § 2 zou men, aldus een lid, a contrario kunnen besluiten dat van de verzekering niet kan uitgesloten worden de schade, die voortvloeit uit het deelnemen aan wedstrijden, waartoe van overheidswege geen toelating is verleend.

La majorité de la Commission a estimé qu'il convenait de maintenir tel quel le texte proposé des 3° et 4°. Il sera toujours loisible aux parties de conclure des contrats subsidiaires en vue de couvrir les risques exclus par la présente loi.

Un amendement de M. Coulonvaux tendant à supprimer les 3° et 4° a été rejeté par 12 voix contre 4.

M. Duerinck a présenté un amendement tendant à insérer, après le 4° du § 1, la disposition suivante : « Toutefois, l'exclusion ne peut être prévue dans les cas visés aux 1° à 4° lorsque le véhicule automoteur est conduit par une personne qui n'est pas parente ou alliée en ligne directe du preneur d'assurance ou du propriétaire du véhicule automoteur. »

Cet amendement a été motivé comme suit :

Après un accident automobile, au cours duquel le fils du preneur d'assurance a trouvé la mort, alors que son ami conduisait le véhicule, le père de la victime ne disposait que du recours à l'égard du conducteur. Bien que celui-ci fût assuré par le contrat couvrant le véhicule en cause, le père n'a pu bénéficier des indemnités d'assurance à cause des exclusions stipulées conformément à la loi; il a dû par conséquent supporter l'insolvabilité de l'ami, auteur du dommage.

Cet amendement remédierait à cette lacune.

Le Ministre a estimé que, malgré la lacune existant sous ce rapport, l'amendement ne pouvait être admis pour un double motif :

1° la portée est trop générale; il devrait être limité aux dommages corporels, sans quoi les collusions seraient inévitables.

2° l'exclusion devrait en tout cas pouvoir être maintenue lorsque le véhicule est conduit par un préposé.

En conséquence, le Ministre a proposé d'insérer, après le 4° du § 1^{er}, la disposition suivante :

« Toutefois, l'exclusion ne peut être stipulée pour les lésions corporelles, dans les cas prévus aux 1°, 3° et 4°, lorsque le véhicule automoteur est conduit par une personne qui n'est ni le préposé, ni le parent ou l'allié en ligne directe de la partie lésée ».

M. Duerinck a retiré son amendement; le sous-amendement du Gouvernement a été adopté à l'unanimité.

Un membre a désiré connaître la portée exacte des dispositions prévues au 5°.

Le Ministre a répondu que, grâce à ces dispositions, les cas de recours entre les assureurs seront évités.

Un autre membre a déclaré que l'inconvénient de ces dispositions réside dans la difficulté pour la victime de savoir ce qu'elle doit réclamer à l'assureur-loi et à l'assureur de la responsabilité civile, alors que lesdits calculs peuvent aisément être faits par les assureurs.

Le § 1^{er} a été adopté à l'unanimité.

§ 2.

Un membre a déclaré qu'il serait possible de déduire « a contrario » de la lecture du texte du § 2 que ne peuvent être exclus de l'assurance les dommages qui découlent de la participation à des concours non autorisés.

Daarom stelde het lid voor de laatste zinsnede aan te vullen als volgt : « zelfs wanneer daartoe van overheidswege verlof is verleend ».

Voortgaande op het onderscheid tussen enerzijds de met de vereiste toelating gehouden wedstrijden waarvoor een speciale polis wordt onderschreven, en anderzijds wedstrijden gehouden door jongelieden buiten elke organisatie om, oordeelde een lid dat ook in het laatste geval derden zouden dienen beschermd te worden, zij het dan mits een verhaalrecht in hoofde van de verzekeraar ten opzichte van de persoon die het ongeval veroorzaakte.

Ten einde elk misverstand uit de weg te ruimen, werd voorgesteld aan § 2 de woorden toe te voegen « overeenkomstig artikel 7 ».

Wat de wedstrijden betreft ingericht zonder toelating, deze vormen een inbreuk op artikel 7.

Al de Commissieleden waren het er over eens dat zuiver toeristische rally's niet van de verzekering moeten uitgesloten worden.

§ 2 aangevuld met de woorden « overeenkomstig artikel 7 », werd eenparig aangenomen.

Het gewijzigd artikel 4 werd eenparig aangenomen.

Art. 5.

Eenparig aangenomen.

Art. 6.

De Commissie besliste eenparig de oorspronkelijke tekst te vervangen door het amendement van de Regering (Stuk n° 365/2, 1966-1967).

Een lid drukte de wens uit dat de verplichte aansprakelijkheidsverzekering zou uitgebreid worden tot de wielrijders.

Een ander lid vroeg dat de verplichting uitgebreid wordt tot alle wielrijders, met inbegrip van de kinderen, die geen rijwielbelasting dienen te betalen en aan wie geen rijwielplaat wordt afgeleverd.

De Minister antwoordde dat een desbetreffende wetsontwerp ter studie is.

Op de vraag of onder de term « rijwiel met hulpmotor » ook moet begrepen worden de fiets met hulpmotor werd bevestigend geantwoord.

Artikel 6 werd eenparig aangenomen.

Art. 7.

Eenparig aangenomen.

Art. 8.

Uw verslaggever stelde voor in het eerste lid, eerste en tweede regel, de woorden : « schadegeval dat hun aansprakelijkheid in het gedrang kan brengen » te vervangen door de woorden « schadegeval waarbij het voertuig betrokken is ». De woorden « schadegeval dat hun aansprakelijkheid in het gedrang kan brengen » kunnen verwarring stichten. Uit deze woorden zou verkeerdelijk kunnen besloten worden dat alleen die schadegevallen dienen aangegeven te worden waarvoor men zou kunnen verantwoordelijk gesteld worden, dan wanneer de schadegevallen waarvoor men kennelijk niet verantwoordelijk is, niet zouden dienen aangegeven te worden. Deze wijziging werd eenparig aangenomen.

Pour cette raison, le membre a proposé de compléter la dernière phrase par ce qui suit : « même s'ils ont été autorisés ».

Se basant sur la distinction entre, d'une part, les concours ayant lieu avec l'autorisation requise et pour lesquels une police spéciale a été souscrite et, d'autre part, les concours auxquels participent des jeunes gens en dehors de toute organisation, un membre a estimé qu'il y avait lieu de protéger également le tiers dans le dernier cas, quitte à prévoir un droit de recours dans le chef de l'assureur contre la personne ayant occasionné l'accident.

Afin d'éviter tout malentendu, il a été proposé d'ajouter au § 2 les mots « conformément à l'article 7 ».

Quant aux concours organisés sans autorisation, il convient de signaler qu'ils constituent une infraction à l'article 7.

Tous les membres de la Commission ont été d'avis qu'il n'y a pas lieu d'exclure les rallyes uniquement touristiques de l'assurance.

Le § 2, complété par les mots « conformément à l'article 7 », a été adopté à l'unanimité.

L'article 4 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 5.

L'article 5 a été adopté à l'unanimité.

Art. 6.

La Commission a décidé à l'unanimité de remplacer le texte initial par l'amendement du Gouvernement (Doc. n° 365/2, 1966-1967).

Un membre a souhaité que l'assurance obligatoire de la responsabilité soit étendue aux cyclistes.

Un autre membre a demandé que cette obligation soit étendue à tous les cyclistes, y compris les enfants, qui ne doivent pas acquitter de taxe sur les vélocipèdes et auxquels il n'est pas délivré de plaque de bicyclette.

Le Ministre a répondu qu'un projet de loi portant sur ce sujet est à l'étude.

Une réponse affirmative a été donnée à la question de savoir si dans les « cyclomoteurs » il faut également comprendre les « vélomoteurs ».

L'article 6 a été adopté à l'unanimité.

Art. 7.

Cet article a été adopté à l'unanimité.

Art. 8.

Votre rapporteur a proposé de remplacer, à la première et à la deuxième ligne du premier alinéa, les mots : « sinistres pouvant mettre leur responsabilité en cause » par les mots : « sinistres dans lesquels le véhicule est impliqué ». Les mots : « sinistres pouvant mettre leur responsabilité en cause » peuvent prêter à confusion. Il pourrait être conclu erronément de ces mots qu'il y a lieu de déclarer exclusivement les sinistres pour lesquels on pourrait être rendu responsable, tandis que les sinistres pour lesquels on n'est manifestement pas responsable ne devraient pas être déclarés. Cette modification a été adoptée à l'unanimité.

De Regering diende een amendement in (Stuk nr. 262/2) strekkende tot aanvulling van artikel 8 met de volgende alinea :

« De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de verzekerden, de vorm en de wijze van aangifte aan de verzekeraar en het model van de daartoe aan te wenden bescheiden die de verzekerde bij zich moet hebben ».

Ter verantwoording deed de Minister opmerken dat dit amendement de Koning de mogelijkheid moet bieden om de verzekerden er toe te verplichten naar aanleiding van zekere ongevallen in een boekje de omstandigheden van het ongeval en de veroorzaakte schade op te tekenen.

Door het gebruik van dit document, waarin de partijen ter plaatse hun bevindingen neerschrijven, zal de verzekeraar de verklaring van beide partijen onmiddellijk kennen en zal de schaderegeling bespoedigd worden. Bovendien zal de taak van politie en rijkswacht gevoelig verlicht worden.

Een lid opperde de volgende bezwaren tegen dit amendement :

1) Doorgaans zijn de versies van de feiten gegeven door de betrokken partijen, uiteenlopend. Het is derhalve ondoeltreffend dat de verplichting tot tegensprekelijke vaststelling van het ongeval zou opgelegd worden.

2) Vele weggebruikers zijn niet bekwaam om een behoorlijke en volledige verklaring op te stellen. Meestal zullen deze verklaringen niet volstaan om de verantwoordelijkheid vast te leggen, terwijl de processen-verbaal opgesteld door rijkswacht en politie doorgaans nauwkeurig zijn.

3) De taak van de rechtsmachten zal aanzienlijk verzaamd worden. Wegens de onvolledigheid en de onduidelijkheid van de door de partijen opgestelde verklaringen, zal het aantal onderzoeksmaatregelen, zoals getuigenverhooren en plaatsbezoeken, in een niet geringe mate toenemen.

4) Een aantal zware overtredingen zullen onbestraft blijven.

Een ander lid meende dat het door de Regering ingediende amendement voorbarig is, nu gewerkt wordt aan een hervorming van de strafrechtspleging. Dit probleem kan best terug ter sprake gebracht worden wanneer de voornoemde hervorming aan het Parlement wordt voorgelegd.

Een ander lid meende dat :

1) het voorgestelde amendement zal aanleiding geven tot verklaringen die in onderlinge verstandhouding tussen partijen bedrieglijk worden opgesteld;

2) een aantal schadegevallen onvergoed zullen blijven bij gebreke aan een deugdelijk bewijs.

Dit amendement, aldus de Minister, moet een wettelijke basis verschaffen voor het nemen van een koninklijk besluit. In het verleden werd in verband met deze aangelegenheid aan de Raad van State een koninklijk besluit voorgelegd, waarvan de wet van 1 augustus 1899 betreffende het verkeersreglement de wettelijke basis was. De Raad van State oordeelde dat de wettelijke basis van het bedoeld koninklijk besluit niet aangepast was. Nadien werd een tweede koninklijk besluit uitgewerkt, hetwelk naar alle waarschijnlijkheid om identieke redenen hetzelfde lot zal ondergaan.

Het amendement nog nader toelichtend, verklaarde de Minister :

1) dat van het boekje voor tegensprekelijke vaststelling van een ongeval alleen gebruik zal mogen worden gemaakt in geval van materiële schade;

Le Gouvernement a présenté un amendement (Doc. n° 262/2) tendant à compléter l'article 8 par l'alinéa suivant :

« Le Roi peut fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les assurés, la forme et les modalités de la déclaration à l'assureur, et le modèle des documents qui doivent être utilisés à ces fins et dont l'assuré doit être porteur ».

En guise de justification, le Ministre a fait observer que cet amendement a pour but de permettre au Roi d'imposer aux assurés de constater, dans certains cas d'accidents, les circonstances de ceux-ci et les dégâts qui en résultent, au moyen d'un carnet.

L'utilisation de ce document, qui relèvera les déclarations des parties sur les lieux de l'accident, doit permettre un règlement plus rapide des sinistres en mettant directement l'assureur en possession des déclarations des deux parties. En outre, la tâche de la police et de la gendarmerie sera sensiblement allégée.

Un membre a formulé les objections suivantes contre cet amendement :

1) En général, les versions des faits données par les parties intéressées sont discordantes. Il est, dès lors, inefficace d'imposer l'obligation de procéder au constat contradictoire de l'accident.

2) Bon nombre d'usagers de la route ne sont pas à même d'établir une déclaration complète et convenable. Le plus souvent, ces déclarations ne suffiront pas à déterminer la responsabilité alors que les procès-verbaux établis par la police et la gendarmerie sont généralement précis.

3) La tâche des tribunaux sera considérablement alourdie. Les déclarations rédigées par les parties étant incomplètes et peu claires, le nombre des mesures d'instruction, telles que les auditions de témoins et les visites sur les lieux, connaîtra une augmentation sensible.

4) Un certain nombre d'infractions graves resteront impunies.

Etant donné qu'une réforme de la procédure criminelle est sur le métier, un autre membre a estimé que l'amendement présenté par le Gouvernement était prématuré. Ce problème peut très bien être examiné lorsque la réforme précitée sera soumise au Parlement.

Un autre membre a estimé que :

1) l'amendement présenté donnera lieu à des déclarations qui seront établies frauduleusement, les parties étant de connivence;

2) un certain nombre de sinistres ne seront pas indemnisés par manque de preuve valable.

Selon le Ministre, cet amendement doit fournir la base légale permettant de prendre un arrêté royal. Dans le passé, un arrêté royal portant sur cette matière a été soumis au Conseil d'Etat, arrêté royal dont la base légale était la loi du 1^{er} août 1899 sur la police du roulage. Le Conseil d'Etat a estimé que la base légale de cet arrêté royal faisait défaut. Un deuxième arrêté royal a ensuite été élaboré et, selon toute vraisemblance, il subira le même sort, pour les mêmes raisons.

Le Ministre a poursuivi son commentaire de l'amendement en déclarant :

1) que le carnet de constat contradictoire d'un accident ne pourra être utilisé qu'en cas de dommages matériels;

2) dat een beroep op politie of rijkswacht altijd mogelijk blijft voor partijen;

3) dat het niet noodzakelijk is dat de versies van de partijen overeenstemmen;

4) dat misbruik altijd mogelijk is; zulks neemt echter niet weg dat de proef zou kunnen gewaagd worden, ten einde de taak van de politie en van het gerecht enigszins te verlichten.

Dat het boekje alleen in geval van materiële schade kan aangewend worden, blijkt niet duidelijk uit de voorgestelde tekst, aldus een lid; deze bezigt alleen de term « ongeval ». Indien de partijen niet verplicht worden tot een tegensprekelijke vaststelling, zag een ander lid het nut niet in van de voorgestelde bepaling.

Meerdere leden zagen in het invoeren van het boekje wel een voordeel: het kan een gemakkelijk bewijsmiddel voor de partijen zijn; zij meenden echter dat het gebruik ervan niet verplichtend mocht gesteld worden.

Ter vervanging van het voorgestelde systeem suggereerde een ander lid dat de partijen een afschrift van de aan hun verzekeraar gedane ongevalsangifte zouden uitwisselen.

De Minister vreesde echter dat indien het tijdsverloop tussen het ongeval en het opstellen van de ongevalsangifte te groot is, de verbeelding en het eigen belang de ongevalsverklaring al te sterk zullen beïnvloeden, waarop een lid antwoordde dat een tegensprekelijke vaststelling onmiddellijk na het ongeval, eveneens met een zeker voorbehoud dient genomen te worden, daar partijen zich op dat ogenblik meestal in een ongewone toestand bevinden.

De heer Charpentier diende een subamendement in (Stuk nr. 262/3) strekkende tot aanvulling van artikel 8) en luidende als volgt:

« Ten einde de vaststelling op tegenspraak van de ongevallen te vergemakkelijken, kan de Koning voorschrijven dat de verzekerden een formulier bij zich moeten hebben waarvan Hij de tekst voorstelt. Het gebruik van dat formulier is niet verplicht ».

De heer Charpentier meende dat dit subamendement noodzakelijk is, gezien de tekst van het Regeringsamendement het beroep op politie of rijkswacht uitsluit.

De Minister herhaalde dat zulks niet het geval is.

Uiteindelijk wijzigde de heer Charpentier zijn subamendement in die zin dat de tekst van het Regeringsamendement aangevuld wordt met de volgende bepaling: « De vaststelling door de verzekerden is niet verplicht indien een van hen vraagt dat zij door de politie wordt gedaan ».

Het aldus gewijzigd artikel 8 werd aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Art. 9.

§ 1.

Een lid verklaarde in principie geen bezwaar te hebben tegen het feit dat de Staat als zijn eigen verzekeraar zou optreden voor de voertuigen welke hem toebehoren of op zijn naam zijn ingeschreven. Hij kon zich echter niet akkoord verklaren met de wijze waarop in het verleden de Staat doorgaans de schadegevallen regelde. Na de rechterlijke uitspraak verlopen er meestal 7 tot 8 maanden alvorens tot de uitvoering van het vonnis of arrest wordt overgegaan. Doorgaans gebeurt de betaling in driemaal: eerst de hoofdsom, enkele tijd later de intresten, en vervolgens de gerechtskosten.

De Minister beloofde deze kwestie aan de Regering voor te leggen.

2) que les parties conservent la faculté de demander l'intervention de la police ou de la gendarmerie;

3) qu'il n'est pas nécessaire que les versions des parties concordent;

4) que des abus sont toujours possibles; il n'empêche que l'expérience pourrait être tentée afin d'alléger quelque peu la tâche de la police et des tribunaux.

Selon un membre, il ne ressort pas clairement du texte proposé que le carnet ne peut être utilisé qu'en cas de dommages matériels, le texte n'usant que du seul terme « accident ». Si les parties ne sont pas tenues de procéder à une constatation contradictoire, un autre membre ne voit pas très bien l'utilité de la disposition qui est proposée.

Plusieurs membres ont vu un avantage incontestable dans la création de ce document: il peut constituer un instrument de preuve commode pour les parties; ils ont toutefois estimé que l'usage ne pouvait en être rendu obligatoire.

Un autre membre a suggéré, en remplacement du système proposé, que les parties échangent une copie de la déclaration d'accident qu'elles adressent à leur assureur.

Le Ministre a toutefois exprimé la crainte que, si la période entre l'accident et la déclaration d'accident devait être trop longue, cette dernière ne soit fortement influencée par l'imagination et l'intérêt de l'assuré. Un membre a répliqué que tout constat contradictoire, intervenant immédiatement après l'accident, doit également être accueilli avec certaines réserves, parce qu'à cet instant les parties se trouvent généralement dans un état d'esprit inhabituel.

M. Charpentier a présenté un sous-amendement (Doc. n° 262/3) tendant à compléter l'article 8 et libellé comme suit:

« En vue de faciliter la constatation contradictoire des accidents, le Roi peut imposer aux assurés le port d'un formulaire dont Il détermine le texte; l'usage de ce formulaire est facultatif ».

M. Charpentier a estimé que ce sous-amendement était indispensable, étant donné que l'amendement gouvernemental exclut le recours à la police ou à la gendarmerie.

Le Ministre a répété qu'il n'en était pas ainsi.

Finalement, M. Charpentier a modifié son sous-amendement en ce sens que le texte de l'amendement gouvernemental est complété par la disposition suivante: « La constatation par les assurés n'est pas obligatoire si l'un d'eux demande un constat de police ».

L'article 8 ainsi modifié a été adopté par 13 voix et 1 abstention.

Art. 9.

§ 1^{er}.

Un membre a déclaré ne pas avoir d'objection de principe contre le fait que l'Etat serait son propre assureur pour les véhicules qui lui appartiennent ou sont immatriculés à son nom. Mais il n'a pu marquer son accord sur la manière dont, d'une façon générale, l'Etat a, par le passé, effectué le règlement des sinistres. Dans la plupart des cas, il s'écoule de 7 à 8 mois après la décision judiciaire avant qu'il soit procédé à l'exécution du jugement ou de l'arrêt. Il est courant que le paiement se fasse en trois fois: d'abord le principal, un peu plus tard les intérêts, et ensuite les frais judiciaires.

Le Ministre a promis de soumettre cette question au Gouvernement.

Ten einde artikel 9 in overeenstemming te brengen met artikel 3, § 1, werden de woorden in fine van § 1 « dan wel het motorrijtuig zonder geldige reden gebruikt, wetende dat men zich op die wijze daarover de macht heeft verschaft » weggelaten en vervangen door de woorden « of heling ».

Het aldus gewijzigde artikel 9 werd eenparig aangenomen.

Art. 10.

De tekst van dit artikel stemt volkomen overeen met deze van artikel 6 van de wet van 1 juli 1956.

Artikel 10 werd eenparig aangenomen.

Art. 11.

Dit artikel werd eenparig aangenomen.

Art. 12.

Door een lid werd de vraag gesteld waarom in artikel 12 de bepaling van de voorlaatste alinea van artikel 9 van de wet van 1 juli 1956 is weggelaten, volgens welke de verzekeraar alleen dan in de zaak kan betrokken worden wanneer de verzekeringnemer, indien deze niet tevens de verzekerde is, in het geding is geroepen.

De Minister antwoordde dat de aanwezigheid van de verzekeringnemer bij de debatten, wanneer hij niet de verzekerde is, meestal geen enkel nut oplevert. De verplichting om de verzekeringnemer in het geding te roepen geeft dikwijls aanleiding tot allerlei verwickelingen en node-loze kosten. Het volstaat in de mogelijkheid te voorzien om de verzekeringnemer in het geding te roepen. Overigens behoudt de verzekeringnemer steeds het recht om vrijwillig tussen te komen.

Voornoemd lid bleef toch aandringen om de bepaling van artikel 9, voorlaatste alinea, van de wet van 1 juli 1956 terug op te nemen ten einde de verzekeringnemer meer garanties te bieden. Zijns inziens zijn de belangen van de verzekeringnemer onvoldoende gewaarborgd in geval van vordering tot verhaal. In strafzaken is het vonnis erga omnes tegenstelbaar, dus ook aan de verzekeringnemer; deze zal niet in de mogelijkheid zijn om zich te verdedigen.

Ter voorkoming van dit euvel, stelde een ander lid voor in de tekst te bepalen dat wanneer de verzekeringnemer niet in het geding was geroepen, de verzekeraar zich niet tegen de verzekeringnemer zou kunnen keren.

Een ander lid deed opmerken dat de verzekeringnemer aangifte moet doen van het ongeval, zodat hij de toedracht van zaken kent. Het is bekend dat thans een groot aantal vorderingen onontvankelijk worden verklaard, omdat werd nagelaten de verzekeringnemer in het geding te roepen.

Het is derhalve wenselijk de desbetreffende alinea van artikel 9 van de wet van 1 juli 1956 weg te laten.

Deze stelling werd bijgetreden door een ander lid, dat nogmaals benadrukte dat de bedoelde bepaling van artikel 9 van de wet van 1 juli 1956 steeds een bron van verwarring is geweest, terwijl de mogelijkheden tot tussenkomst vanwege de verzekeraar er door beknot werden.

De heer Coulonvaux diende een amendement in er toe strekkende § 2 met een vierde alinea aan te vullen, luidende als volgt : « De verzekeraar kan alleen dan verhaal

Afin de mettre l'article 9 en concordance avec l'article 3, § 1^{er}, les mots « ou utilise le véhicule sans motif légitime sachant qu'on s'en est rendu maître de cette façon » figurant in fine du § 1^{er} ont été supprimés et remplacés par les mots « ou ensuite d'un recel ».

L'article 9 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 10.

Le texte de cet article concorde parfaitement avec celui de l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

L'article 10 a été adopté à l'unanimité.

Art. 11.

Cet article a été adopté à l'unanimité.

Art. 12.

Un membre a demandé pourquoi l'article 12 ne reprend pas l'avant-dernier alinéa de l'article 9 de la loi du 1^{er} juillet 1956, selon lequel l'assureur ne peut être mis en cause que pour autant que le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, ait été appelé à la cause.

Le Ministre a répondu que la présence aux débats du preneur d'assurance, lorsqu'il ne s'agit pas de l'assuré, n'est généralement d'aucune utilité. L'obligation d'appeler le preneur d'assurance à l'instance suscite souvent toutes sortes de complications et de frais inutiles. Il suffit de prévoir la possibilité d'appeler le preneur d'assurance à l'instance. Par ailleurs, le preneur d'assurance conserve toujours le droit d'intervenir librement.

Le même membre a cependant insisté pour reprendre la disposition de l'article 9, avant-dernier alinéa de la loi du 1^{er} juillet 1956, afin de donner davantage de garanties au preneur d'assurance. Il estime que les intérêts du preneur d'assurance sont insuffisamment garantis en cas d'action récursoire. En matière pénale, le jugement est opposable « erga omnes », donc également au preneur d'assurance; ce dernier n'aura pas la possibilité de se défendre.

Pour prévenir cet inconvénient, un autre membre a proposé de préciser dans le texte que, lorsque le preneur d'assurance n'a pas été appelé à l'instance, l'assureur ne peut se retourner contre lui.

Un autre membre a fait observer que le preneur d'assurance doit déclarer l'accident, de sorte qu'il connaît les circonstances de l'affaire. Il est notoire qu'un grand nombre d'actions sont actuellement déclarées irrecevables parce qu'il a été omis d'appeler le preneur d'assurance à l'instance.

Dès lors, il est souhaitable de supprimer l'alinéa précité de l'article 9 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Cette thèse a été appuyée par un autre membre, qui a souligné, une fois encore, que la disposition visée de l'article 9 de la loi du 1^{er} juillet 1956 a toujours constitué une source de confusion, les possibilités d'intervention de l'assureur s'en trouvant diminuées.

M. Coulonvaux a présenté un amendement tendant à compléter le § 2 par un 4^e alinéa, libellé comme suit : « L'assureur ne peut se retourner contre le preneur d'as-

nemen op de verzekeringnemer, wanneer deze in het geding betrokken is. »

De Minister stelde de volgende tekst voor : « De verzekeraar kan alleen dan verhaal nemen tegen de verzekeringnemer wanneer deze in het geding voor het strafrecht is betrokken geweest. »

Een lid wenste het advies van de Commissie te kennen omtrent de draagwijdte van de bepalingen van artikel 12 : zijns inziens is het zo dat de verzekeraar niet solidair kan veroordeeld worden met de verzekerde, met andere woorden, het vonnis is alleen tegenstelbaar aan de verzekeraar.

Dit was ook de mening van de Commissie, die zulks uitdrukkelijk wenste te onderstrepen, gezien de tegenstrijdige rechtspraak terzake.

§ 1 werd eenparig aangenomen.

§ 2 werd eenparig aangenomen.

Artikel 12 werd eenparig aangenomen.

Art. 13.

§ 1.

De heer Duerinck verdedigde een amendement (Stuk n° 365/4) ertoe strekkend de verjaringstermijn van drie jaar op vijf jaar te brengen.

Een lid leverde kritiek op de naar zijn oordeel al te vage term « onderhandeling ». Een meer preciese formulering dringt zich op ten einde elke betwisting omtrent de stuiting van de verjaring te vermijden. De term « onderhandeling » dient, aldus een ander lid, in zijn breedste betekenis verstaan te worden, nl. in de zin van onderhandelingen zowel over de uitgebreidheid van de verantwoordelijkheid als over de omvang van de vergoedingen, m.a.w. onderhandelingen over de omvang van de respectievelijke verplichtingen en de gevolgen ervan, met het doel tot een akkoord te komen.

Daarentegen meende een ander lid dat de tweede alinea van § 1 kon weggelaten worden, vermits er geen stuiting van de verjaring meer nodig is, wanneer men vijf jaar tijd heeft om te onderhandelen.

Deze mening werd bestreden door meerdere leden die van oordeel waren dat de mogelijkheid tot stuiting van de verjaring diende gehandhaafd te blijven. In sommige gevallen, wanneer de onderhandelingen eindeloos gerokken worden, zou de termijn van vijf jaar niet volstaan.

Een lid achtte het noodzakelijk duidelijk te preciseren tijdens welke periode de verjaring niet zou lopen. Het gebeurt dikwijls dat er tussen de raadslieden wordt onderhandeld bij middel van confidentiële brieven. Dit kan aanleiding geven tot ernstige en vervelende moeilijkheden.

In de Franse tekst van de tweede alinea werd het woord « notifier » vervangen door het woord « signifier ».

§ 1, met inbegrip van het amendement van de heer Duerinck, werd eenparig aangenomen.

§ 2 werd eenparig aangenomen.

§ 3.

De vraag werd gesteld waarom hier alleen sprake is van het geding tegen de verzekeraar met uitsluiting van het geding tegen de verzekerde. Zal dit geen aanleiding geven tot een nieuwe controverse? Voorgesteld werd de woorden « en tegen de verzekerde » in de tekst in te voegen.

De meerderheid van de Commissie gaf er evenwel de voorkeur aan de woorden « tegen de verzekeraar » zonder

surance que lorsque ce dernier est mis en cause dans le procès. »

Le Ministre a proposé le texte suivant : « L'assureur ne peut exercer de recours contre le preneur d'assurance que si celui-ci a été à la cause devant la juridiction répressive. »

Un membre a désiré connaître l'avis de la Commission quant à la portée des positions de l'article 12. A son sens, l'assureur ne peut être condamné solidairement avec l'assuré : en d'autres termes, le jugement n'est opposable qu'à l'assureur.

Tel était également l'avis de la Commission, laquelle a souhaité le souligner expressément, étant donné la jurisprudence contradictoire en la matière.

Le § 1^{er} a été adopté à l'unanimité.

Le § 2 a été adopté à l'unanimité.

L'article 12 a été adopté à l'unanimité.

Art. 13.

§ 1^{er}.

M. Duerinck a défendu un amendement (Doc. n° 365/4) tendant à porter le délai de la prescription de trois à cinq ans.

Un membre a critiqué le terme « pourparlers » qui, à son avis, est beaucoup trop vague. Une formulation plus précise s'impose afin d'éviter toute discussion concernant l'interruption de la prescription. Selon un autre membre, le terme « pourparlers » doit être compris dans son sens le plus large; ces pourparlers portent aussi bien sur l'étendue de la responsabilité que sur l'importance des indemnités; en d'autres termes, ces « pourparlers » concernent donc l'étendue des obligations respectives et leurs conséquences et ont pour but de parvenir à un accord.

Un autre membre a estimé par contre que le deuxième alinéa du § 1^{er} pouvait être supprimé puisqu'une interruption de la prescription ne s'impose plus si l'on dispose de cinq ans pour les pourparlers.

Ce point de vue a été contesté par plusieurs membres qui ont été d'avis qu'il y a lieu de maintenir la possibilité d'interrompre la prescription. Dans certains cas, lorsque les pourparlers sont prolongés indéfiniment, le délai de cinq ans serait insuffisant.

Un membre a émis l'avis qu'il est nécessaire de préciser clairement durant quelle période la prescription ne court pas. Il arrive souvent que les conseils négocient par voie de lettres confidentielles. Ceci peut donner lieu à des difficultés, à la fois graves et désagréables.

Dans le texte français du deuxième alinéa, le mot : « notifié » a été remplacé par le mot : « signifié ».

Le § 1^{er}, y compris l'amendement de M. Duerinck, a été adopté à l'unanimité.

Le § 2 a été adopté à l'unanimité.

§ 3.

Il a été demandé pourquoi il n'est question ici que de l'instance contre l'assureur, à l'exclusion de l'instance contre l'assuré. Cela ne donnera-t-il pas lieu à une nouvelle controverse? Il a été proposé d'insérer dans le texte les mots : « et contre l'assuré ».

La majorité de la Commission a néanmoins préféré supprimer sans plus les mots « contre l'assureur ». Ainsi, le

meer weg te laten. Aldus wordt de tekst van § 3 uitgebreid zowel tot de acties tegen de verzekeraar als tegen de verzekerde.

De tekst van § 3 werd eenparig aangenomen in de volgende gewijzigde vorm :

« Indien de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen, ontvanke-lijk gedurende dertig jaar na de uitspraak. »

Het gewijzigde artikel 13 werd eenparig aangenomen.

Art. 14.

Artikel 14 werd eenparig aangenomen.

Art. 15.

Een lid betreurde dat niet zonder meer de bepalingen van artikel 12 van de wet van 1 juli 1956 werden overgenomen. Deze tekst is zeer eenvoudig : « In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig moet de verzekeringnemer daarvan binnen acht dagen mededeling doen aan de verzekeraar. »

Krachtens de voorgestelde tekst, is het onder zich houden van de nummerplaat een vermoeden van verzekering, wat wel een eigenaardig systeem is.

De Minister antwoordde dat de voorliggende tekst van technische aard is, en werd opgesteld door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen. Deze tekst biedt dit groot voordeel dat de benadeelde een maximale dekking geniet.

Artikel 15 werd eenparig aangenomen.

Art. 16.

Op de vraag van een lid omtrent de betekenis van de termijn van zestien dagen, antwoordde de Minister dat algemeen aangenomen wordt dat er een tijdsperiode van zestien dagen nodig is om de nummerplaat aan de Dienst voor het Verkeer terug te zenden.

Met betrekking tot de uitvoeringsbesluiten die de kwestie der kennisgeving van de nietigverklaring of de ontbinding van de verzekeringsovereenkomst zullen regelen, verklaarde de Minister dat deze uitvoeringsbesluiten onmiddellijk na de publicatie van de wet kunnen genomen worden.

Artikel 16 werd eenparig aangenomen.

Art. 17.

Algemeen werd de wens uitgedrukt dat een duidelijker tekst zou voorgelegd worden.

Door de Regering werd een nieuwe tekst voorgelegd welke eveneens uit twee paragrafen bestaat; de eerste paragraaf luidt als volgt :

« De artikelen 15 en 16 zijn niet van toepassing op rijwielen met hulpmotor. Deze zijn aan de hiernavolgende bepalingen onderworpen :

« 1. De verzekeraar die het bewijs afgegeven heeft waarvan sprake in artikel 6, § 1, en dat vereist wordt voor de uitreiking van de provinciale plaat, dekt, ten opzichte van de benadeelde, de schade die voor het einde van het jaar dat op de provinciale plaat voorkomt, veroorzaakt wordt door het rijwiel met hulpmotor dat van die plaat voorzien is, met toestemming van de houder ervan.

texte du § 3 est étendu aux actions, intentées tant contre l'assureur que contre les assurés.

Le texte du § 3 a été adopté à l'unanimité dans la version modifiée reproduite ci-après :

« Si la décision mettant fin à l'instance est passée en force de chose jugée et admet des réserves, la demande tendant à faire statuer sur leur objet sera recevable pendant trente ans à partir du prononcé. »

L'article 13 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 14.

L'article 14 a été adopté à l'unanimité.

Art. 15.

Un membre a regretté que les dispositions de l'article 12 de la loi du 1^{er} juillet 1956 n'aient pas été reprises telles quelles. Ce texte est très clair : « En cas de transfert de propriété du véhicule, le preneur d'assurance ou ses ayants droit doivent, dans les huit jours, en aviser l'assureur ».

En vertu du texte proposé, la détention de la marque d'immatriculation constitue une présomption d'assurance, ce qui est, certes, un curieux système.

Le Ministre a répondu que le texte considéré revêt un caractère technique; il a été rédigé par les services du Ministère des Communications. Ce texte offre le grand avantage de faire bénéficier la personne lésée d'une couverture maximale.

L'article 15 a été adopté à l'unanimité.

Art. 16.

A un membre qui s'était inquiété de la signification du délai de seize jours, le Ministre a répondu qu'il est généralement admis qu'un délai de seize jours est nécessaire pour renvoyer la marque d'immatriculation à l'Office de la circulation.

En ce qui concerne les arrêtés d'exécution qui régleront la question de la notification de l'annulation ou de la résiliation du contrat d'assurance, le Ministre a déclaré que ces arrêtés pourront être pris immédiatement après la publication de la loi.

L'article 16 a été adopté à l'unanimité.

Art. 17.

La Commission a exprimé le vœu de voir présenter un texte plus clair.

Le Gouvernement a présenté un nouveau texte, se composant de deux paragraphes, dont le premier est libellé comme suit :

Les articles 15 et 16 ne sont pas applicables aux cyclo-moteurs. Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

« 1. L'assureur qui a délivré l'attestation prévue à l'article 6, § 1^{er}, exigée pour la délivrance de la plaque provinciale, couvre à l'égard de la personne lésée les dommages causés avant la fin de l'année dont la plaque provinciale porte le millésime, par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire.

De verzekeraar kan echter alleen tot meer dan het bepaalde in het verzekeringscontract gehouden zijn bij het ontbreken van een andere verzekering in overeenstemming met deze wet, die werkelijk de schade dekt. »

Een lid deed opmerken dat de tekst de gevallen niet dekt waarbij de schade zich manifesteert enige tijd na het ongeval, bijvoorbeeld na het einde van het jaar. Een concreet voorbeeld : een ongeval gebeurt op het einde van het jaar, ogenschijnlijk werd er geen schade veroorzaakt. Enkele dagen later, tijdens het nieuwe jaar, openbaart zich de schade. De dekking is verstreken op het einde van het vorige jaar.

Ter vervanging van het eerste lid van de bovenvermelde tekst stelde de heer Defraigne de volgende tekst voor :

« Heeft de verzekeraar het bewijs afgegeven dat vereist wordt voor de uitreiking van de provinciale plaat, dan dekt hij ten opzichte van de benadeelde, de schade ontstaan uit een feit voorgevallen vóór het einde van het op de plaat voorkomende jaar en veroorzaakt door het rijwiel met hulpmotor dat van die plaat voorzien is met toestemming van de houder ervan. »

Deze tekst werd eenparig aangenomen.

De laatste zinsnede van het tweede alinea van § 1, « die werkelijk de schade dekt », werd als overbodig beschouwd en bij eenparige beslissing weggelaten.

De nieuwe door de Regering voorgestelde tekst van § 2 luidt als volgt :

« 2. Wat de rijwielen met hulpmotor betreft, waarvan de gewone standplaats zich in het buitenland bevindt, houden de verplichtingen van de verzekeraar tegenover de benadeelde op, niettegenstaande gelijk welk andersluidend beding, zestien dagen na de eindvervaldag van het in de Belgische zetel van een toegelaten verzekeraar gesloten verzekeringscontract. »

De heer Defraigne meende dat de bedoelde tekst de indruk zou kunnen wekken dat geen enkele overeenkomst is toegestaan, waarbij de termijn met 16 dagen wordt vermeerderd, daarom stelde hij voor de tekst te wijzigen als volgt :

« 2. Voor de rijwielen met hulpmotor waarvan de gewone standplaats zich in het buitenland bevindt, houden de verplichtingen van de verzekeraar tegenover de benadeelde, niettegenstaande gelijk welk andersluidend beding, eerst op 16 dagen na de eindvervaldag van het in de Belgische zetel van een toegelaten verzekeraar gesloten verzekeringscontract. »

Deze nieuwe tekst, waarin eveneens de woorden « niettegenstaande gelijk welk andersluidend beding » werden weggelaten, werd eenparig aangenomen.

Het aldus gewijzigd artikel 17 werd eenparig aangenomen.

Art. 18.

De heer Defraigne achtte de eerste alinea van artikel 18 overbodig, en diende een amendement in (Stuk n° 262/4) er toe strekkende deze tekst te vervangen door wat volgt :

« Wanneer een motorrijtuig door een burgerlijke of militaire autoriteit in eigendom of in huur wordt opgeëist, dekt de publiekrechtelijke persoon, door het feit dat hij het

Toutefois, l'assureur ne peut être tenu au-delà des dispositions du contrat d'assurance qu'en l'absence d'une autre assurance conforme à la présente loi et couvrant effectivement les dommages. »

Un membre a fait observer que le texte ne couvre pas les cas où les dommages se manifestent quelque temps après l'accident, par exemple après la fin de l'année. Exemple concret : un accident se produit à la fin de l'année, apparemment sans dommages; quelques jours plus tard, au cours de l'année nouvelle, les dommages se manifestent : la couverture est prescrite depuis la fin de l'année précédente.

En remplacement du premier alinéa de ce texte, M. Defraigne a proposé le texte suivant :

« Si l'assureur a fourni l'attestation exigée pour la délivrance de la plaque provinciale, il couvre à l'égard de la personne lésée les dommages dont le fait générateur est survenu avant la fin de l'année reprise au millésime de la plaque provinciale et qui sont causés par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire. »

Ce texte a été adopté à l'unanimité.

Le dernier membre de phrase du deuxième alinéa du § 1^{er} « et couvrant effectivement les dommages » a été considéré comme superflu et supprimé à l'unanimité.

Le nouveau texte du § 2 proposé par le Gouvernement est libellé comme suit :

« 2. En ce qui concerne les cyclomoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, les obligations de l'assureur cessent à l'égard de la personne lésée nonobstant toute disposition contraire, 16 jours après l'échéance du terme du contrat d'assurance conclu auprès du siège belge d'un assureur agréé. »

M. Defraigne, estimant que le texte en question pourrait donner l'impression qu'aucune convention augmentant le délai de 16 jours n'est permise, a proposé de modifier le texte comme suit :

« 2. Pour les cyclomoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, les obligations de l'assureur ne cessent à l'égard de la personne lésée, nonobstant toute disposition contraire, que 16 jours après l'échéance du terme du contrat d'assurance conclu auprès du siège belge d'un assureur agréé. »

Ce nouveau texte, dans lequel les mots « nonobstant toute disposition contraire » ont été supprimés, a été adopté à l'unanimité.

L'article 17 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 18.

M. Defraigne, estimant superflu le premier alinéa de l'article 18, a présenté un amendement (Doc. n° 262/4) tendant à remplacer cet article par le texte suivant :

« Lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, la personne publique couvre seule, par le fait de

voertuig voor zijn rekening neemt, de aansprakelijkheid waartoe het opgeëiste motorrijtuig aanleiding kan geven. »

Een lid vroeg zich af of de oorspronkelijke verzekering herleeft wanneer de opeising ophoudt. De Minister antwoordde bevestigend, de oorspronkelijke verzekering is immers slechts geschorst.

Door de Regering werd de volgende nieuwe tekst voorgesteld :

« Wanneer een motorrijtuig door een burgerlijke of militaire autoriteit in eigendom of in huur wordt opgeëist, dekt de publiekrechtelijke persoon, in wiens naam de opeising plaats had, alleen en volgens de regels van artikel 9, § 1, de verantwoordelijkheid waartoe het opgeëiste voertuig aanleiding kan geven. »

Een lid betreurde dat in de tekst de woorden « het feit dat hij het voertuig voor zijn rekening neemt » niet werden opgenomen. In dit verband werd verwezen naar het amendement van de heer Defraigne (Stuk nr. 262/4).

Een ander lid deed opmerken dat in de nieuwe tekst niet duidelijk tot uiting komt wanneer de bestaande verzekering van de eigenaar eindigt en de waarborg van de opeisende macht een aanvang neemt, noch wanneer de waarborg van de opeisende macht een einde neemt.

Een aantal leden meenden dat als criterium van overgang de opeising dient genomen te worden.

Andere leden achtten dit criterium onvoldoende daar er, enerzijds tussen de opeising en de werkelijke inbezitneming door de overheid geruime tijd kan verlopen, en het anderzijds kan voorkomen dat tijdens de opeising de ene dag het voertuig gebruikt wordt door de overheid en de andere dag door de eigenaar van het voertuig.

Een lid stelde voor de eerste alinea van artikel 18 te laten wegvallen en alleen de tweede alinea te behouden.

Daar deze oplossing volgens de meeste leden nog geen voldoende klaarheid bracht, diende de heer Charpentier een amendement in er toe strekkende in de nieuwe door de Regering voorgestelde tekst de woorden « door dat feit zelf en voor de duur van de ingebruikneming » in te voegen na de woorden « in wiens naam de opeising plaats had ».

Het aldus gewijzigde artikel 18 werd eenparig aangenomen.

Art. 19.

§ 1.

Een lid stelde de vraag waarom, nu er sinds meer dan tien jaar een Gemeenschappelijk Waarborgfonds bestaat, aan de uitvoerende macht nog de mogelijkheid moet gegeven worden om een dergelijk Waarborgfonds op te richten.

De heer Defraigne diende een amendement in (Stuk nr. 262/4) er toe strekkende de tekst van § 1 te vervangen als volgt :

« De Koning laat, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, een Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe. Hij keurt de statuten van dit Fonds goed, regelt het toezicht op de werking ervan en bepaalt welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

De toelating wordt ingetrokken indien het Fonds niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

la prise en charge, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu. »

Un membre a demandé si l'assurance initiale reprend cours lorsque la réquisition cesse. Le Ministre a répondu affirmativement; en effet, l'assurance initiale n'est que suspendue.

Le Gouvernement a présenté le nouveau texte suivant :

« Lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu couvre seule et selon les règles de l'article 9, § 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu. »

Un membre a regretté que les mots « par le fait de la prise en charge » n'ont pas été retenus dans le texte. A cet égard, il a renvoyé à l'amendement de M. Defraigne (Doc. n° 262/4).

Un autre membre a fait observer qu'il n'apparaît pas clairement du texte actuel quel est le moment auquel l'assurance en vigueur au nom du propriétaire prend fin et auquel la garantie de l'autorité de réquisition prend cours, ni le moment auquel l'assurance de l'autorité de réquisition vient à son tour à son terme.

Certains membres étaient d'avis que c'est la réquisition qui doit être prise en considération en tant que critère du transfert.

D'autres membres ont estimé que ce critère est insuffisant puisque, d'une part, il peut s'écouler un laps de temps considérable entre la réquisition et la prise de possession effective par l'autorité et que, d'autre part, il peut se faire qu'au cours de la période de réquisition, le véhicule soit utilisé alternativement un jour sur deux par l'autorité et par le propriétaire du véhicule.

Un autre membre a proposé de supprimer le premier alinéa de l'article 18 et de maintenir uniquement le second.

La plupart des membres ayant estimé que cette solution n'apporte pas encore suffisamment de clarté, M. Charpentier a présenté un amendement tendant à insérer, dans le texte nouveau proposé par le Gouvernement, après les mots « au nom de laquelle la réquisition a eu lieu couvre seule » les mots « par ce fait et pour la durée de la prise en charge ».

L'article 18 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 19.

§ 1^{er}.

Un membre a demandé pour quel motif, le Fonds commun de Garantie existant actuellement depuis plus de dix ans déjà, il s'impose encore de doter le Pouvoir exécutif de la possibilité de créer un tel Fonds.

M. Defraigne a présenté un amendement (Doc. n° 262/4) tendant à remplacer le texte du § 1^{er} par ce qui suit :

« Le Roi agréé, aux conditions qu'il détermine, un Fonds commun de garantie. Il en approuve les statuts, réglemente le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

L'agrément est retirée si le Fonds n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

Zo nodig richt de Koning een Gemeenschappelijk Waarborgfonds op. »

Dit amendement werd eenparig aangenomen.

§ 3.

Volgens een lid is het gevaar niet denkbeeldig dat de opdracht van de speciale vereffenaar in conflict zou komen met de opdracht van de vereffenaar van het Fonds in zijn geheel. Om die reden zou hetzelfde lid de voorkeur gegeven hebben aan een bepaling waarbij de Koning een vereffenaar benoemt die met de gehele vereffening belast is.

Dit voorstel werd niet weerhouden.

Het gewijzigd artikel 19 werd eenparig aangenomen.

Art. 20.

§ 1.

Door de Regering werd een amendement ingediend (Stuk n° 365/2) ter vervanging van de eerste volzin van § 1 door de volgende tekst :

« § 1. — De benadeelde kan van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding bekomen van de schade voortvloeiende uit lichamelijke letsels die door een motorrijtuig worden veroorzaakt. »

Dit amendement werd verantwoord als volgt :

De eerste paragraaf van artikel 20 vermeldt in zijn eerste lid de benadeelde aan wie door een motorrijtuig lichamelijke schade is veroorzaakt. Deze geeft dus in bepaalde gevallen, die in het ontwerp worden opgesomd, recht op vergoeding van zijn schade door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. De wijze waarop de tekst is gesteld kan echter twijfel laten bestaan omtrent de aanspraak op schadeloosstelling van een benadeelde die het slachtoffer is van onrechtstreekse schade (b. v. de weduwe).

Er wordt dan ook ter vermijding van dubbelzinnigheid een nieuwe lezing voorgesteld die aansluit bij die van artikel 1 van het koninklijk besluit van 5 januari 1957 tot bepaling van de toekenningsvoorwaarden en van de omvang der rechten van de benadeelde tegenover het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, bedoeld bij de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Het amendement werd eenparig aangenomen.

§ 1, 3°.

Na het woord « geweldpleging » werden de woorden « of heling » ingevoegd, zulks in overeenstemming met de beslissing welke genomen werd naar aanleiding van de bespreking van artikel 3, § 1.

§ 1, 4°.

De Regering stelde bij wijze van amendement voor de tekst van het 4° te vervangen door wat volgt :

« 4° wanneer de verzekeraar, schuldenaar der vergoedingen in staat van faillissement wordt verklaard of wanneer het een onderneming betreft waarop de bepalingen van Boek III van het Wetboek van Koophandel niet van toepassing zijn, wanneer haar staking van betaling overeenkomstig de door de Koning gestelde regels is vastgesteld. »

Dit amendement werd gemotiveerd als volgt :

De Regering erkent dat er betwisting zou kunnen bestaan omtrent de draagwijdte van de tekst onder § 1, 4°, van arti-

Au besoin, le Roi crée un Fonds commun de garantie.

Cet amendement a été adopté à l'unanimité.

§ 3.

Un membre est d'avis que le risque de voir le liquidateur spécial entrer en conflit, dans l'accomplissement de sa mission, avec le liquidateur de l'ensemble du Fonds n'est nullement imaginaire. C'est la raison pour laquelle ce membre aurait préféré que soit insérée une disposition prévoyant que le Roi nomme un liquidateur chargé de la liquidation d'ensemble. Cette proposition n'a pas été retenue.

L'article 19 ainsi amendé a été adopté à l'unanimité.

Art. 20.

§ 1^{er}.

Le Gouvernement a présenté un amendement (Doc. n° 365/2) tendant à remplacer la première phrase du § 1^{er} par ce qui suit :

« § 1^{er}. — La personne lésée peut obtenir du Fonds commun de garantie la réparation des dommages résultant de lésions corporelles causées par un véhicule automoteur. »

Cet amendement a été justifié comme suit :

Le § 1^{er} de l'article 20 mentionne dans son premier alinéa la personne lésée à laquelle un dommage corporel a été causé par un véhicule automoteur, ce qui lui permet d'obtenir du Fonds commun de garantie la réparation de son dommage dans certains cas énumérés par le projet. Cette rédaction est susceptible de susciter un doute quant à la possibilité pour une personne lésée victime d'un dommage indirect (exemple la veuve) de réclamer également réparation de son préjudice.

Aussi, la rédaction nouvelle, conforme à celle de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 5 janvier 1957 déterminant les conditions d'octroi et l'étendue des droits des personnes lésées à l'égard du Fonds commun de garantie prévu par la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, est-elle suggérée pour éviter cette possibilité d'équivoque.

L'amendement a été adopté à l'unanimité.

§ 1^{er}, 3°.

Les mots « ou de recel » ont été insérés après le mot « violence », conformément à la décision qui avait été prise lors de la discussion de l'article 3, § 1^{er}.

§ 1, 4°.

Le Gouvernement a proposé, par voie d'amendement, de remplacer le texte du 4° par ce qui suit :

« 4° lorsque l'assureur, débiteur des indemnités, est déclaré en faillite, ou, s'il s'agit d'une entreprise à laquelle les dispositions du Livre III du Code de Commerce ne sont pas applicables, lorsque l'état de cessation de paiement de celle-ci a été reconnu conformément aux règles déterminées par le Roi. »

Cet amendement a été justifié comme suit :

Le Gouvernement reconnaît qu'il pourrait y avoir une divergence d'opinion au sujet de la portée du texte figurant

kel 20, in bijzonder wat betreft de vraag of de tussenkomst van het Fonds in werking kan treden vanaf de faillietverklaring van de verzekeringsmaatschappij.

De tekst werd in feite opgemaakt zonder nauwkeurige verwijzing naar de staat van het faillissement opdat hij ter zelfder tijd zou slaan op de ondernemingen die niet aan die rechtspleging zijn onderworpen nl. de onderlinge verzekeringsverenigingen (burgerlijke maatschappijen) en op de Belgische bijhuizen van de buitenlandse maatschappijen.

Ten einde iedere twijfel weg te nemen, stelt de Regering een tekst voor welke deze beide hypothesen in het daglicht stelt en welke beoogt de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Fonds afhankelijk te maken van de officiële erkenning van de staking van betaling door de verzekeraar.

Wat de ondernemingen betreft die niet in staat van faillissement kunnen worden verklaard, zal de Koning de regels bepalen welke het zullen mogelijk maken die staat vast te stellen en te erkennen; deze rechtspleging zal vanzelfsprekend alleen uitwerking kunnen hebben wat de toepassing van dit artikel betreft.

Een lid maakte ernstig voorbehoud ten overstaan van dit amendement, dat naar zijn oordeel een belangrijke innovatie invoert. De uitzondering — tussenkomst vanwege het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ingeval van faillissement van de verzekeraar — wordt nu de regel. Men kan zich de vraag stellen aldus het lid, welke de terugslag zal zijn van een dergelijke tekst op het beheer van de verzekeringsmaatschappijen.

Het lid herinnerde tevens aan de kritiek welke van vele zijden werd uitgebracht toen het Parlement onlangs om sociale redenen een uitzonderingswet heeft goedgekeurd ten einde het nadeel te verminderen dat werd geleden door een aantal personen ingevolge de faling van twee verzekeringsmaatschappijen.

De Minister antwoordde dat de tekst van het 4^o van artikel 20 in overeenstemming is met het inmiddels geratificeerd Beneluxverdrag; men kan dus moeilijk van een innovatie spreken. De bedoelde bepaling moet gezien worden in het raam van het systeem van terugvorderingen van premies en van commissielonen.

De vrees omtrent de terugslag van deze bepaling is niet verantwoord omdat het zoëven vermelde financieringssysteem nagenoeg volstaat. De financiering door het Fonds zelf gebeurt slechts in bijkomende orde en is praktisch onbeduidend.

Het hogergenoemd lid verklaarde niet te begrijpen waarom men dan dit subsidiaire financieringssysteem wil handhaven. Het stelde voor dat alleen het systeem van terugvordering van premies en commissielonen zou behouden worden. Desnoods zou de mogelijkheid tot terugvordering kunnen uitgebreid worden.

Een ander lid deed opmerken dat de vrees omtrent de terugslag van de voorliggende tekst zou kunnen weggenomen worden, mocht men er in slagen de Commissie ervan te overtuigen dat de controle op de verzekeringsmaatschappijen doeltreffend is.

De Minister herinnerde er aan dat de wet van 1 juli 1956 in controlemaatregelen voorzag. Jammer genoeg heeft het meer dan 10 jaar geduurd alvorens het koninklijk besluit ter uitvoering van voornoemde wet is verschenen: het betreft het koninklijk besluit van 5 juli 1967 dat het bestaande toezicht op de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering nopens sommige motorrijtuigen uitbreidde tot alle motorrijtuigen. Het is duidelijk dat de resultaten van deze controle slechts over een aantal jaren zullen merkbaar zijn. Op dit ogenblik bevinden wij ons, aldus de Minister, in een overgangstoestand. Normaliter zou de situatie binnen afzienbare tijd moeten gesaneerd zijn. Overigens moet men het bedoelde koninklijk besluit met de grootste omzichtigheid toepassen: de intrekking van de erkenning b.v. kan

au § 1^{er}, 4^o, de l'article 20, notamment quant à savoir si l'intervention du Fonds peut être déclenchée dès la déclaration en faillite d'une société d'assurance.

En fait, le texte a été conçu sans référence précise à l'état de faillite afin de pouvoir couvrir en même temps les entreprises qui sont soustraites à cette procédure, c'est-à-dire les associations d'assurances mutuelles (sociétés civiles) et les succursales belges de sociétés étrangères.

Afin de dissiper tout doute, le Gouvernement propose un texte qui met en évidence ces deux hypothèses et qui vise à subordonner l'intervention du Fonds commun à la reconnaissance officielle de l'état de cessation de paiements de l'assureur.

En ce qui concerne les entreprises non susceptibles de faillite, le Roi déterminera les règles qui permettront de constater et de reconnaître cet état; cette procédure ne pourra évidemment avoir d'effets qu'en ce qui concerne l'application du présent article.

Un membre a émis de sérieuses réserves à l'égard de cet amendement qui, à son avis, instaure une innovation importante. L'exception — intervention du Fonds commun de garantie en cas de faillite de l'assureur — devient la règle. Il est permis de se demander, estime ce membre, quelle sera l'incidence de ce texte sur la gestion des sociétés d'assurance.

Le membre s'est également fait l'écho des critiques émises dans de nombreux milieux lorsque, pour des motifs sociaux, le Parlement a récemment adopté une loi d'exception en vue d'atténuer le préjudice subi par un certain nombre de personnes par suite de la faillite de deux sociétés d'assurance.

Le Ministre a répondu que le texte du 4^o de l'article 20 est en concordance avec la Convention Benelux qui a été ratifiée entre-temps; dès lors, il est difficile de dire qu'il s'agit d'une innovation. La disposition en cause doit être vue dans le cadre du système des rappels de primes et de commissions.

Il ne se justifie guère de redouter les conséquences que peut avoir cette disposition, étant donné que le système de financement visé ci-dessus sera suffisant, à peu de chose près. Le financement par le Fonds lui-même n'intervient qu'en ordre subsidiaire et est pratiquement insignifiant.

Le membre a déclaré ne pas comprendre pourquoi on entend maintenir ce système de financement subsidiaire. Il a proposé de ne garder que le système de rappel de primes et commissions. Si nécessaire, la possibilité de rappel pourrait être étendue.

Un autre membre a fait observer que si l'on parvenait à convaincre la Commission de l'efficacité du contrôle sur les sociétés d'assurance, il serait possible d'effacer toute appréhension quant aux conséquences que le présent texte peut avoir.

Le Ministre a rappelé que la loi du 1^{er} juillet 1956 prévoyait des mesures de contrôle. Il est cependant très regrettable que plus de 10 ans se soient écoulés avant la publication de l'arrêté royal d'exécution de la loi précitée: il s'agit de l'arrêté royal du 5 juillet 1967 étendant à tous les véhicules automoteurs le contrôle existant sur l'assurance de la responsabilité civile pour certains véhicules automoteurs. Il est évident que les résultats de ce contrôle ne seront perceptibles que dans un certain nombre d'années. En ce moment, déclare le Ministre, nous nous trouvons dans une situation transitoire. Normalement, la situation devrait être assainie dans un laps de temps assez court. D'autre part, il faut appliquer l'arrêté royal en question avec la plus grande circonspection: le retrait de l'agrément,

in bepaalde gevallen het faillissement in de hand werken. Het voorstel om te verzaken aan de financiering door het Fonds en uitsluitend het systeem van terugvordering van premies toe te passen gaat niet op. Immers, de oorzaak van het faillissement moet niet altijd gezocht worden in de lage premies; ook wanbeheer kan tot faillissement leiden.

Een lid verdedigde het voorgestelde systeem. Nu in een afdoende controle op de verzekeraars is voorzien, zal het risico van faillissementen niet meer zo groot zijn als dit op heden het geval was. Wat voorgesteld wordt, betekent zoveel als een veiligheidsklep waarvan in uitzonderlijke omstandigheden gebruik zal gemaakt worden. Volgens het lid zullen de ernstige verzekeringsmaatschappijen geen bezwaar hebben tegen de invoering van een dergelijk systeem. In elk geval zullen deze maatschappijen liever stortingen doen aan het Waarborgfonds dan bloot te staan aan nationalisatiemaatregelen.

Door Uw verslaggever werd bij wijze van amendement voorgesteld na het 4^o van § 1, een nieuw lid in te voegen luidende als volgt :

« Onverminderd de bepalingen geldende tussen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en de verzekeraar, kan de benadeelde zijn recht zowel op de gehele als op de gedeeltelijke vergoeding van de schade voortvloeiende uit lichamelijke letsels in de gevallen zoals hoger voorzien doen gelden ten opzichte van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. »

Dit amendement werd ingegeven door de bekommernis een einde te maken aan een weliswaar waarschijnlijk alleenstaande, doch foutieve rechtspraak volgens welke in geval van verdeling van verantwoordelijkheid tussen een aansprakelijke in wiens verbintenissen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in de plaats is gesteld en een derde, het Gemeenschappelijk Waarborgfonds niet dient tussen te komen. Als voorbeeld werd aangehaald een vonnis verleend door de rechtbank van eerste aanleg te Turnhout dd. 2 juni 1965 betreffende een geval waarin een niet geïdentificeerde wagen, een motor en een handkar waren betrokken en bij welk vonnis ieder van de partijen voor $\frac{1}{3}$ verantwoordelijk werd gesteld, terwijl het gedagvaarde Gemeenschappelijk Waarborgfonds niet diende tussen te komen vermits de motorrijder vergoeding kon bekomen van de begeleider van de handkar die samen met de niet-geïdentificeerde voerder van de wagen in solidum was gehouden. Daar bij genoemd vonnis het Gemeenschappelijk Waarborgfonds buiten zake werd gesteld, diende de begeleider van de handkar ten onrechte het gedeelte van de verantwoordelijkheid van de niet-geïdentificeerde voerder te dragen. Zo kwam men tot de grote onbillijkheid dat iemand die niet onderworpen is aan het stelsel van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering — in casu de voerder van de handkar — het aandeel moest dragen welke normaal ten laste komt van het niet-geïdentificeerde voertuig, dat wel onderworpen is aan het stelsel van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering.

Waarschijnlijk vond deze rechtspraak haar oorsprong in de bestaande regeling tussen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en de er bij aangesloten verzekeraars volgens welke een aangesloten verzekeraar ingeval van een verdeling van de verantwoordelijkheid, geen beroep doet op de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, echter vergetende dat deze regeling niet kan tegengeworpen worden aan derden.

De Minister was eveneens van oordeel dat het aangehaalde vonnis op een verkeerde grondslag berust en voorzeker als een geïsoleerd geval dient beschouwd te worden. Inderdaad, alle bestaande rechtspraak stelt het Waarborgfonds gelijk met een verzekeraar. In het onderhavige geval heeft de rechtbank ten onrechte het statuut van het Waar-

par exemple, peut, dans certains cas, contribuer à la faillite. La proposition de renoncer au financement par le Fonds et d'appliquer exclusivement le système du rappel de primes est inacceptable. D'ailleurs, il ne faut pas toujours attribuer la faillite aux primes trop basses; elle peut aussi être due à une mauvaise gestion.

Un membre a défendu le système proposé. Maintenant qu'il est prévu un contrôle efficace des assureurs, le risque de faillites ne sera plus aussi grand qu'il ne l'était jusqu'à présent. Ce qui est proposé constitue, en quelque sorte, une soupape de sécurité dont il sera fait usage dans des circonstances exceptionnelles. De l'avis du membre, les compagnies d'assurances sérieuses ne feront aucune objection à l'instauration d'un tel régime. En tout cas, ces sociétés préféreront faire des versements au Fonds de garantie plutôt que d'être exposées à des mesures de nationalisation.

Par voie d'amendement, votre rapporteur a proposé d'insérer, après le 4^o du § 1^{er}, un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Sous réserve des dispositions en vigueur entre le Fonds commun de garantie et les assureurs, la personne lésée peut, dans les cas prévus ci-dessus, faire valoir à l'égard du Fonds commun de garantie son droit sur tout ou partie de la répartition des dommages résultant de lésions corporelles. »

Cet amendement a été inspiré par le souci de mettre un terme à une jurisprudence se résumant — il est vrai — à un cas unique, mais néanmoins erronée, et en vertu de laquelle le Fonds commun de garantie n'est pas tenu à intervention en cas de partage de la responsabilité entre un responsable, dans les obligations duquel le Fonds commun de garantie est subrogé, et un tiers. À titre d'exemple, il a été fait état d'un jugement prononcé à la date du 2 juin 1965 par le tribunal de première instance de Turnhout concernant un cas dans lequel étaient impliqués un véhicule non identifié, une moto et une charrette à bras; ce jugement avait rendu chacune des parties responsable pour $\frac{1}{3}$, le Fonds commun de garantie, qui avait été cité, n'étant pas tenu à l'intervention, puisque le motocycliste pouvait obtenir une indemnisation à charge du conducteur de la charrette à bras, lequel était rendu solidairement responsable avec le chauffeur non identifié du véhicule. Le jugement cité ayant mis hors cause le Fonds commun de garantie, le conducteur de la charrette à bras a été tenu à tort de supporter la part de responsabilité du conducteur du véhicule non identifié. A ainsi été perpétrée une grave iniquité consistant à faire assumer par une personne non assujettie au régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité — en l'occurrence, le conducteur de la charrette à bras — la part venant normalement à charge du titulaire du véhicule non identifié qui est, lui, assujetti au régime de l'assurance obligatoire couvrant la responsabilité.

Cette jurisprudence a probablement pour origine la réglementation qui est en vigueur entre le Fonds commun de garantie et les assureurs y affiliés et aux termes de laquelle un assureur affilié ne sollicite pas l'intervention du Fonds commun de garantie en cas de partage des responsabilités, oubliant toutefois à cette occasion que cette réglementation n'est pas opposable aux tiers.

Le Ministre a été également d'avis que le jugement ainsi cité était fondé sur un point de vue erroné et qu'il convient, certes, de le considérer comme un cas unique. Toute la jurisprudence existante assimile en effet le Fonds de garantie à un assureur. Dans le cas en question, c'est à tort que le tribunal a fait application du statut du Fonds de garan-

borgfonds toegepast als een wet. Gezien de beslissing van de Commissie om deze kwestie toe te lichten in het verslag, trok Uw verslaggever zijn amendement in.

De heer Defraigne diende een amendement in er toe strekkende :

1) In § 1, eerste lid, het 4° en 5° te vervangen door wat volgt :

4° — Indien de toegelaten verzekeraar, schuldenaar der vergoedingen, die zijn toelating verzaakt heeft of op wie de in artikel 15, § 1, bedoelde maatregel van intrekking van toelating is toegepast, zijn verplichtingen niet naleeft.

5° — Indien de toegelaten verzekeraar in staat van faillissement verklaard is of, wanneer het een buitenlandse onderneming betreft, indien zij in haar land van herkomst aan een regime onderworpen is dat overeenstemt met dat van de faillissementsverklaring.

2) In dezelfde § 1, laatste lid, eerste regel de woorden : « In de gevallen bedoeld onder 2°, 3° en 4° » te vervangen door de woorden « In de gevallen bedoeld onder 2°, 3°, 4° en 5° ».

Dit amendement werd als volgt verantwoord :

De oorspronkelijke tekst van 4° voorziet enerzijds het geval van faillissement voor die verzekeraars waarop de bepalingen van boek III van het Wetboek van Koophandel van toepassing zijn en anderzijds het geval van staking van betaling voor die verzekeraars waarop voornoemde bepalingen niet van toepassing zijn. Dit schept het probleem van de bepaling van het begrip « staking van betaling » en heeft tot gevolg dat de uitvoerende macht zal bepalen wanneer er staking van betaling is; zulks is niet wenselijk. Ten einde hieraan te verhelpen ware het beter in een nieuw 4° te bepalen dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zal tussenkomen wanneer de verzekeraar niet meer is toegelaten zonder dat hij in faling is verklaard — de intrekking van de toelating kan dan het gevolg zijn van het niet nakomen der verbintenissen door de verzekeraar — en in een nieuw 5° het geval van het faillissement te voorzien. Deze wijziging zou voor de slachtoffers van verkeersongevallen een bijkomende waarborg betekenen. Deze stelling werd bijgetreden door een ander lid.

De Minister gaf toe dat er inderdaad bezwaar kan zijn tegen de erkenning van de staking der betaling door de uitvoerende macht en achtte de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds wel wenselijk wanneer een verzekeraar, op wie de bepalingen van boek III van het Wetboek van Koophandel niet toepasselijk is, zijn verbintenissen niet meer uitvoert nadat de toelating werd ingetrokken.

Het bewijs van de niet uitvoering der verbintenissen van de verzekeraar zal blijken uit het overleggen van een niet uitgevoerd vonnis. Anderzijds onderstreepte de Minister dat de verzaking van de verzekeraar aan de toelating, niet noodzakelijkerwijze betekent dat hij in moeilijkheden verkeert : deze verzaking kan haar oorsprong vinden in het feit dat de verzekeraar geen belang meer stelt in de verzekeringsstak « auto ». Vervolgens deed de Minister opmerken dat het voorgestelde 5° niet slaat op de niet toegelaten verzekeraar die zijn activiteit onwettelijk uitoefent of op de verzekeraar wiens toelating werd ingetrokken. Uiteindelijk vestigde de Minister er de aandacht op dat de faling van een vreemde onderneming die in België een bijhuis heeft, niet noodzakelijkerwijze automatisch de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds met zich moet brengen. Het kan inderdaad gebeuren dat dit bijhuis al zijn verplichtingen opgelegd door de Belgische wetgeving, vervult. Het voorgestelde 4° zal aan het Fonds toelaten tussen te komen in geval van noodzakelijkheid.

tie comme s'il s'agissait d'une loi. Etant donné la décision de la Commission d'explicitier cette question dans le présent rapport, votre rapporteur a retiré son amendement.

M. Defraigne a présenté un amendement tendant :

1) au § 1^{er}, 1^{er} alinéa, à remplacer les 4° et 5° par ce qui suit :

4° — Lorsque l'assureur agréé, débiteur des indemnités, ayant renoncé à l'agrément ou ayant fait l'objet de la mesure de retrait d'agrément prévue à l'article 15, § 1^{er}, est en défaut d'exécuter ses obligations.

5° — Lorsque l'assureur agréé a été déclaré en faillite ou, s'il s'agit d'une entreprise étrangère, lorsqu'elle est soumise dans son pays d'origine à un régime analogue à celui de la déclaration en faillite.

2) au même § 1^{er}, dernier alinéa, 1^{re} ligne, à remplacer les mots « Dans les cas prévus aux 2°, 3° et 4°, » par les mots « Dans les cas prévus aux 2°, 3°, 4° et 5°, ».

Cet amendement a été justifié comme suit :

Le texte initial du 4° prévoit, d'une part, le cas de faillite pour les assureurs auxquels les dispositions du livre III du Code de commerce sont applicables et, d'autre part, le cas de cessation de paiement en ce qui concerne les assureurs auxquels les dispositions précitées ne sont pas applicables. Cela crée le problème de la définition de la notion de « cessation de paiement » et a pour conséquence que le Pouvoir exécutif décidera quand il y a cessation de paiement, chose qui n'est pas souhaitable. Afin d'y remédier, il serait préférable de prévoir, dans un nouveau 4°, que le Fonds commun de garantie interviendra lorsque l'assureur ne sera plus agréé sans qu'il ait été déclaré en faillite — le retrait de l'agrément peut être la conséquence de l'inobservation des obligations par l'assureur — et de prévoir le cas de la faillite dans un nouveau 5°. Cette modification constituerait une garantie supplémentaire pour les victimes d'accidents de la circulation. Un autre membre se rallie à cette thèse.

Le Ministre a concédé que la reconnaissance par le Pouvoir exécutif de la cessation du paiement pouvait donner lieu à quelques objections et il a estimé que l'intervention du Fonds commun de garantie était, certes, souhaitable lorsqu'un assureur, auquel les dispositions du livre III du Code de commerce ne sont pas applicables, ne remplissait plus ses obligations, après le retrait de l'agrément.

La preuve de l'inexécution des engagements de l'assureur résultera de la production d'un jugement non exécuté. D'autre part, le Ministre a mis l'accent sur le fait que la renonciation de l'assureur à l'agrément ne signifie pas nécessairement qu'il est en difficulté : cette renonciation peut trouver son origine dans le fait que l'assureur ne s'intéresse plus à la branche d'assurance « automobile ». Le Ministre fait encore observer que le 5° proposé ne s'applique pas à l'assureur non agréé qui exerce son activité illégalement ou à l'assureur dont l'agrément a été retiré. Enfin, le Ministre a attiré l'attention sur le fait que la faillite d'une entreprise étrangère qui a une succursale en Belgique ne doit pas nécessairement entraîner automatiquement l'intervention du Fonds commun de garantie. Il peut se faire, en effet, que cette succursale remplisse toutes les obligations qui lui sont imposées par la législation belge. Le 4° qui est proposé permettra au Fonds d'intervenir en cas de nécessité.

De heer Duerinck diende een amendement in er toe strekkende de woorden in fine van 4° « zijn verplichtingen niet naleeft » weg te laten. De tekst van het amendement van de heer Defraigne, aldus het lid, regelt niet alle gevallen, zoals b.v. het concordat. Het is duidelijk dat de schuldeisers zullen aarzelen het concordat toe te staan als het Waarborgfonds niet tussenkomt in een dergelijk geval. Derhalve zou het Waarborgfonds moeten tussenkomen in de twee gevallen: verzaking aan de toelating en intrekking van de toelating.

Dit subamendement werd eenparig aangenomen.

Daar de buitenlandse ondernemingen nu vallen onder toepassing van 4°, werd bij eenparigheid de tekst van het 5° aangenomen dat als volgt luidt « indien de verzekeraar in staat van faillissement verklaard is ».

De aldus gewijzigde § 1 van artikel 20 werd eenparig aangenomen.

§ 2.

De Regering stelde bij wijze van amendement voor het laatste lid van § 2 aan te vullen met de volgende tekst:

« Een vrijstelling kan bovendien door de Koning bepaald worden; in dit geval staat voor het Fonds verhaal tegen de aansprakelijke persoon open tot het beloop van deze vrijstelling ».

Deze wijziging zal derhalve de slachtoffers en de personen verzekerd bij verzekeraars welke in de toekomst failliet verklaard worden met een gelijkaardig regime begunstigen als dit voorzien door de wet van 24 december 1968 en het koninklijk besluit van 20 januari 1969. Deze wijziging werd eenparig aangenomen.

§ 4.

Door Uw verslaggever werd voorgesteld, in fine van het eerste lid van § 4, de woorden « die het Fonds tegen de verzekerden of de verzekeringnemer in het bij § 1, 4°, bedoeld geval kan doen gelden » te vervangen door de woorden « die het Fonds tegen de aansprakelijke persoon of eventueel tegen zijn verzekeraar kan doen gelden ».

Volgens de huidige tekst, aldus de verslaggever, « het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die het Fonds tegen de verzekerde of de verzekeringnemer in het bij § 1, 4°, bedoeld geval kan doen gelden » zou a contrario de strafrechtsmacht wel uitspraak kunnen doen over de rechten van het Fonds ten opzichte van de aansprakelijke persoon in de gevallen voorzien door § 1, 1°, 2° en 3°. Het is echter niet de bedoeling deze geschillen door het strafgerecht te laten beslechten.

Dit amendement werd eenparig aangenomen.

Het aldus geamendeerde artikel 20 werd eenparig aangenomen.

Art. 21.

In antwoord op een vraag van een lid werd verklaard dat in dit artikel bedoeld wordt het bureau opgericht door de verzekeraars vóór de wet van 1 juli 1956 was goedgekeurd.

Een amendement van de Regering (Stuk 365/2) tot wijziging van het laatste lid van § 1 werd eenparig aangenomen. Volgens de tekst van deze alinea hadden de slachtoffers een vordering niet alleen tegen het bureau, maar ook tegen enige hoofdelijke borg, wat niet beantwoordt aan het opzet van die bepaling. Er kunnen in elk geval maatregelen voor de medewerking van alle verzekeraars aan de verplichtingen van het bureau worden getroffen in het raam

M. Duerinck a présenté un amendement tendant à supprimer, in fine du 4°, les mots « est en défaut d'exécuter ses obligations ». Le membre estime que le texte de l'amendement de M. Defraigne ne règle pas tous les cas, comme le concordat, par exemple. Il est évident que les créanciers hésiteront à accorder le concordat si le Fonds de garantie n'intervient pas dans ce cas. Dès lors, le Fonds de garantie devrait intervenir dans les deux cas de renonciation à l'agrément et de retrait de l'agrément.

Ce sous-amendement a été adopté à l'unanimité.

Etant donné que les entreprises étrangères tombent sous l'application du 4°, le texte du 5° a été adopté à l'unanimité; ce texte est libellé comme suit: « lorsque l'assureur a été déclaré en faillite. »

L'article 20, § 1^{er}, ainsi modifié, a été adopté à l'unanimité.

§ 2.

Le Gouvernement a proposé, par voie d'amendement, de compléter le dernier alinéa du § 2 par ce qui suit:

« En outre, une franchise peut être fixée par le Roi; dans ce cas, le Fonds peut exercer un recours contre la personne responsable dans les limites de cette franchise. »

Cette modification permettra donc aux victimes et aux personnes assurées auprès des assureurs qui, à l'avenir, seront déclarés en faillite de bénéficier d'un régime identique à celui qui est prévu par la loi du 24 décembre 1968 et par l'arrêté royal du 20 janvier 1969. Cette modification a été adoptée à l'unanimité.

§ 4.

Votre rapporteur a proposé de remplacer, in fine du premier alinéa du § 4, les mots: « que le Fonds peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur à l'assurance dans l'éventualité prévue par le § 1^{er}, 4° » par les mots: « que le Fonds peut faire valoir contre la personne responsable ou, éventuellement, contre son assureur ».

Le rapporteur ajoute que selon le texte actuel — « sans que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que le Fonds peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur à l'assurance dans l'éventualité prévue par le § 1^{er}, 4° » —, la juridiction répressive pourrait statuer sur les droits du Fonds en ce qui concerne la personne responsable, dans les cas prévus par le § 1^{er}, 1°, 2° et 3°. Cependant, le but visé n'est pas de faire régler ces litiges par la juridiction répressive.

Cet amendement a été adopté à l'unanimité.

Le texte de l'article 20 ainsi amendé a été adopté à l'unanimité.

Art. 21.

En réponse à la question d'un membre, le Ministre a déclaré qu'il s'agit dans cet article du bureau fondé par les assureurs avant l'adoption de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Un amendement du Gouvernement (Doc. n° 365/2), tendant à supprimer le dernier alinéa du § 1, a été adopté à l'unanimité. Le texte de cet alinéa permettrait aux victimes d'intenter leur action, non seulement contre le bureau, mais aussi contre l'une ou l'autre caution solidaire, ce qui ne correspond pas au but poursuivi par la disposition. En tout cas, des mesures qui garantissent la participation de tous les assureurs aux obligations du bureau peuvent être

van de reglementering op de controle van de verzekeringsmaatschappijen.

Uw verslaggever stelde voor het laatste lid van § 2: « Zolang de vereffening duurt, blijft § 1, vierde lid, van toepassing » weg te laten. Ingevolge de aanvaarding van het amendement van de Regering (Stuk n° 365/2) waardoor de laatste alinea van § 1 komt weg te vallen, moet ook de laatste alinea van § 2 welke naar de weggevalen alinea van § 1 verwijst, geschrapt worden.

Dit amendement werd eenparig aangenomen.

Het gewijzigd artikel 21 werd eenparig aangenomen.

Art. 22.

De Regering stelde voor (Stuk n° 262/2) dit artikel met een nieuw lid aan te vullen luidende als volgt: « De bij niet toegelaten verzekeraars onderschreven contracten zijn nietig. »

Dit amendement gaf aanleiding tot een uitvoerige bespreking. De meerderheid in de Commissie was van oordeel dat een dergelijke bepaling in de eerste plaats de verzekerde zal treffen. Men kan zich immers de vraag stellen wat er zal gebeuren, mocht de verzekerde in een ongeval betrokken worden.

Er werden verschillende oplossingen naar voren gebracht, met name:

1° voorzien in de mogelijkheid schadevergoeding toe te kennen aan de verzekerde;

2° het Regeringsamendement zonder meer verwerpen en de rechtbanken laten oordelen;

3° de tekst van het amendement aanvullen met een bepaling krachtens welke de verzekeraars ertoe gehouden zijn hun verplichtingen na te komen tot op het ogenblik waarop de verzekerde een contract heeft gesloten met een toegelaten verzekeraar (subamendement van de heer Charpentier, Stuk n° 262/5).

Uiteindelijk ging de voorkeur van de Commissie naar deze laatste oplossing.

Het subamendement van de heer Charpentier werd eenparig aangenomen.

Door de Regering werd dan een nieuwe tekst ingediend, luidende als volgt:

« Niemand mag als verzekeraar contracten sluiten tot verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld in artikel 2, § 1, zo hij niet door de Koning is toegelaten.

De lijst van de toegelaten verzekeringsondernemingen wordt ten minste eenmaal per jaar in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Het is ieder agent, makelaar of tussenpersoon verboden het sluiten van een contract ter verzekering van de in artikel 2, § 1, bedoelde burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij een niet toegelaten verzekeraar voor te stellen, een zodanig contract te doen sluiten of bij het sluiten daarvan op te treden.

De bij niet toegelaten verzekeraars onderschreven contracten zijn nietig. De verzekeraar blijft er echter toe gehouden de verplichtingen na te komen die hij op zich genomen heeft, tot op het ogenblik dat de verzekeringnemer bij een toegelaten verzekeraar een verzekeringscontract gesloten heeft waardoor de bij deze wet bedoelde burgerrechtelijke aansprakelijkheid gedekt wordt.

De Koning kan alle maatregelen nemen die nodig zijn om de goede uitvoering te waarborgen van de verplichtingen van de verzekeraar tegenover de verzekeringnemer, de verzekerden en de benadeelden. Hij kan ondermeer de bij artikel 26 bedoelde maatregelen nemen. »

prises dans le cadre de la réglementation sur le contrôle des entreprises d'assurance.

Votre rapporteur a proposé de supprimer le dernier alinéa du § 2: « Pendant la durée de la liquidation, le § 1^{er}, alinéa 4, reste d'application ». A la suite de l'adoption de l'amendement du Gouvernement (Doc. n° 365/2) supprimant le dernier alinéa du § 1^{er}, il y a lieu également de supprimer le dernier alinéa du § 2, lequel se réfère à l'alinéa supprimé du § 1^{er}.

Cet amendement a été adopté à l'unanimité.

L'article 21, ainsi modifié, a été adopté à l'unanimité.

Art. 22.

Le Gouvernement a proposé (Doc. n° 262/2) de compléter cet article par un nouvel alinéa, libellé comme suit: « Les contrats souscrits auprès d'assureurs non agréés sont nuls. »

Cet amendement a donné lieu à une longue discussion. La majorité de la Commission a estimé que l'assuré serait la première victime de cette disposition. En effet, il est permis de se demander ce qu'il adviendrait si l'intéressé était impliqué dans un accident.

Plusieurs solutions ont été proposées, notamment:

1° prévoir la possibilité d'accorder une indemnisation à l'assuré;

2° rejeter, sans plus, l'amendement du Gouvernement et laisser la question à l'appréciation des tribunaux;

3° compléter l'amendement par une disposition selon laquelle les assureurs sont tenus de remplir leurs obligations, jusqu'au moment où l'assuré a souscrit un contrat auprès d'un assureur agréé (sous-amendement de M. Charpentier, Doc. n° 262/5).

Finalelement la Commission s'est prononcée en faveur de cette dernière solution.

Le sous-amendement de M. Charpentier a été adopté à l'unanimité.

Le Gouvernement avait présenté un nouveau texte, libellé comme suit:

« Nul ne peut souscrire, en qualité d'assureur, des contrats d'assurance de la responsabilité civile prévue à l'article 2, § 1^{er}, s'il n'est agréé par le Roi.

La liste des entreprises d'assurances agréées est publiée au moins une fois l'an au *Moniteur belge*.

Il est interdit à tout agent, courtier ou intermédiaire, de proposer la souscription d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile visée par l'article 2, § 1^{er}, auprès d'un assureur non agréé, de faire souscrire un tel contrat ou d'intervenir à sa souscription.

Les contrats souscrits auprès d'assureurs non agréés sont nuls. Toutefois, l'assureur reste tenu de remplir les obligations qu'il a contractées jusqu'au moment où le preneur a souscrit auprès d'un assureur agréé un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile visée par la présente loi.

Le Roi peut prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la bonne exécution des obligations de cet assureur à l'égard des preneurs, des assurés et des personnes lésées. Il peut notamment prendre les mesures visées à l'article 26. »

De nieuwe tekst bevat :

1° de tekst van het eerste lid van het oorspronkelijk artikel 22.

2° het Regeringsamendement (stuk n° 262/2) betreffende de nietigheid van de contracten onderschreven bij niet toegelaten verzekeraars;

3° het subamendement ingediend door de heer Charpentier (stuk n° 262/5) strekkende tot het koppelen aan de nietigheid van het contract van de verplichting voor de verzekeraar zijn verbintenissen ten opzichte van de verzekeringnemer, de verzekerde en de benadeelde na te komen.

4° onder alinea 5 : een nieuwe tekst welke noodzakelijk wordt geacht ingevolge de gunstige beslissing die door de Commissie werd genomen ten aanzien van het subamendement van de heer Charpentier.

Inderdaad, wanneer de wet zekere verbintenissen ten laste legt van de niet toegelaten verzekeraars ten opzichte van de verzekerden en de benadeelden, past het ook de degelijke uitvoering van die verbintenissen te waarborgen.

Vermits voor de toegelaten verzekeraars een dergelijk objectief kan bereikt worden dank zij de Staatscontrole, is het niet meer dan redelijk dat de niet toegelaten verzekeraars eveneens aan zulke controle worden onderworpen. De bevoegde overheid zal er derhalve kunnen over waken dat er voldoende waarborgen voorhanden zijn om de rechten van de benadeelden te vrijwaren.

Voor het geval de insolventie van de niet toegelaten verzekeraar onherstelbaar zou zijn, zullen de maatregelen voorzien in artikel 23 (terugbetaling van premies en commissieloon) kunnen toegepast worden in dezelfde voorwaarden als voor de verzekeraars wier toelating is ingetrokken.

Een lid verklaarde principieel niet gekant te zijn tegen het subamendement van de heer Charpentier, doch moeilijk te kunnen aanvaarden dat de verzekeraar in aeternum zou gebonden blijven. Er zou een maximumduur moeten bepaald worden.

Een ander lid wees er op dat het doel van deze tekst is er over te waken dat de slachtoffers in elk geval een verzekeraar zouden vinden tot wie zij zich kunnen wenden; voor de niet toegelaten verzekeraar kan de verplichting tot betalen als een sanctie beschouwd worden.

De Minister vestigde er nog de aandacht op dat de voorliggende teksten alleen een overgangstoestand regelen. Wanneer eenmaal de wet volkomen effect zal sorteren, zal het niet meer mogelijk zijn, behoudens vergissing vanwege de administratie, een nummerplaat te bekomen wanneer een verzekering is afgesloten bij een niet toegelaten verzekeraar.

De heer Defraigne diende een amendement in ten einde tussen het tweede en het derde lid van artikel 22 een nieuw lid in te voegen luidende als volgt :

« De voorwaarden inzake de toelating, de intrekking van de toelating en het toezicht op de verzekeraars worden door de Koning bepaald. Het vennootschappelijk kapitaal van de vennootschappen op aandelen, het maatschappelijk kapitaal der coöperatieve verenigingen of het aanvangskapitaal van de verenigingen voor onderlinge verzekering mag niet minder bedragen dan 10 000 000 F en dient minstens ten belope van een vijfde volgestort te zijn. Als werkelijke inbreng met betrekking tot de onderschrijving van het vennootschappelijk of maatschappelijk kapitaal worden niet beschouwd onlichamelijke vastleggingen of elementen waarvan de waarde praktisch niet kan worden bepaald. De toegelaten verzekeraar moet op ieder ogenblik een toereikende

Le nouveau texte englobe :

1° le texte du premier alinéa de l'article 22 initial;

2° l'amendement du Gouvernement (Doc. n° 262/2) relatif à la nullité des contrats souscrits auprès d'assureurs non agréés;

3° le sous-amendement présenté par M. Charpentier (Doc. n° 262/5) tendant à rattacher à la nullité du contrat, l'obligation pour l'assureur de remplir ses obligations envers le preneur d'assurance, l'assuré et les personnes lésées.

4° à l'alinéa 5 : un nouveau texte jugé nécessaire à la suite de la décision favorable prise par la Commission au sujet du sous-amendement de M. Charpentier.

En effet, lorsque la loi met à charge des assureurs non agréés certaines obligations envers des assurés et des personnes lésées, il convient de garantir également l'exécution effective de ces engagements.

Etant donné qu'en ce qui concerne les assureurs agréés un tel objectif peut être atteint grâce au contrôle de l'Etat, il n'est que normal que les assureurs non agréés soient également soumis à un tel contrôle. Dès lors, les autorités compétentes seront en mesure de veiller à ce qu'il y ait suffisamment de garanties pour sauvegarder les droits des personnes lésées.

Au cas où l'insolvabilité de l'assureur non agréé serait irrémédiable, les mesures prévues par l'article 23 (remboursement des primes et commissions) pourraient être appliquées dans les mêmes conditions qu'à l'égard des assureurs dont l'agrément est retirée.

Un membre a déclaré ne pas avoir d'objection de principe quant au sous-amendement de M. Charpentier, mais il lui est difficile d'admettre que l'assureur reste lié éternellement. Il conviendrait de fixer une durée maximale.

Un autre membre a signalé que ce texte a pour but de donner aux victimes la certitude qu'elles trouveront, en tout cas, un assureur auquel elles pourront s'adresser; en ce qui concerne l'assureur non agréé, l'obligation de payer peut être considérée comme une sanction.

Par ailleurs, le Ministre a attiré l'attention sur le fait que les textes en discussion ne règlent qu'une situation transitoire. Lorsque la loi prendra pleinement effet, il ne sera plus possible, sauf erreur de l'administration, d'obtenir une plaque d'immatriculation lorsque l'assurance aura été souscrite auprès d'un assureur non agréé.

M. Defraigne a présenté un amendement tendant à insérer, entre le 2° et le 3° alinéa de l'article 22, un nouvel alinéa, libellé comme suit :

« Les conditions d'agrément, de retrait d'agrément et de contrôle des assureurs sont déterminées par le Roi. Le capital social des sociétés par actions ou le fonds social des sociétés coopératives ou le fonds initial des associations d'assurances mutuelles ne peut être inférieur à 10 000 000 de francs et doit être libéré à concurrence d'un cinquième au moins. Ne sont pas considérés comme des apports effectifs relativement à la souscription du capital ou du fonds social ou du fonds initial les immobilisations incorporelles ou des éléments de valeur pratiquement indéterminable. L'assureur agréé doit disposer à tout moment d'une marge de solvabilité suffisante, déterminée par rapport à tous ses engagements. Les entreprises d'assurance étrangères sont

graad van solventie hebben die bepaald wordt in verhouding tot zijn verplichtingen. De buitenlandse verzekeringsmaatschappijen moeten in België dezelfde graad van solventie hebben.

De toelating is met name ondergeschikt aan de aansluiting van de verzekeraar bij een Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat eveneens erkend is door de Koning.

De Koning kan ook de toelating ondergeschikt maken aan de aansluiting van de verzekeraar bij het bureau dat overeenkomstig artikel 2, § 2, belast is met de vereffening van de schade die in België is veroorzaakt door de motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland gestald zijn.

Ter uitvoering van deze wet kan de Koning het Gemeenschappelijk Waarborgfonds belasten met een adviserende opdracht welke Hij nader zal omschrijven.

Alle activa van de erkende verzekeraar worden bij algemeen voorrecht aangewend tot het vereffenen van de verzekeringsverrichtingen die betrekking hebben op de in deze wet bedoelde risico's. Desniettemin doet dat algemeen voorrecht, dat van welke inschrijving ook is vrijgesteld, geen afbreuk aan het algemeen voorrecht van de gerechtskosten, aan het voorrecht dat is ingesteld bij de wetten welke de arbeidsongevallen, de levensverzekering, de hypotheaire leningen, de kapitalisaties en het bediendenpensioen regelen, aan de bij andere wetten ingestelde bijzondere voorrechten betreffende de meubilering en de onroerende goederen noch, in verband met de onroerende goederen, aan de rechten en voorrechten welke voortvloeien uit een wettelijk georganiseerde reclame en welke zijn verkregen door bona fide derden krachtens een formaliteit die is vervuld voor de aankoop van die onroerende goederen door de toegelaten verzekeraar. De vervreemding of de hypotheaire aanwending van een onroerend goed ofwel de vervreemding of het nantissement van een hypotheaire lening die door een toegelaten verzekeraar zonder de voorafgaande toelating van de Minister van Economische zaken of diens gemachtigde is uitgevoerd, is ongeldig.

De verzekeraar kan er toe gehouden zijn de rechtvaardigingen te verstrekken betreffende zijn gezamenlijke operaties in België alsmede betreffende zijn algemene financiële toestand ».

Ter verantwoording van zijn amendement onderstreepte de heer Defraigne dat omwille van het recente faillissement van twee grote verzekeringsmaatschappijen, het noodzakelijk is bijkomende garantiemaatregelen te nemen en de controle te herstructureren, dit alles ter bescherming van de rechten van de slachtoffers van verkeersongevallen.

Sinds 1957 dragen de verzekeringsmaatschappijen door hun bijdrage aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de last van de vergoeding van de lichamelijke schade van de slachtoffers in die gevallen waarbij het betrokken voertuig niet verzekerd is conform de bepaling van de wet, wanneer de voerder zich van het voertuig heeft meester gemaakt door diefstal of geweld en wanneer het bewezen is dat het ongeval werd veroorzaakt door een niet geïdentificeerd motorrijtuig.

Anderzijds dienen aan de verzekeraars en aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de nodige middelen ter hand gesteld te worden om de gevolgen van het faillissement van een toegelaten verzekeraar te dragen. Derhalve wordt voorgesteld: 1° een algemeen voorrecht op alle activa van de verzekeraar in te voeren tot het bedrag van de vergoedingen verschuldigd aan de benadeelde personen en van de gedeelten van de door de verzekeringnemer bij voorbaat betaalde premies; 2° het Waarborgfonds in de rechten te stellen van de slachtoffers van de gefailleerde verzekeraar en de verantwoordelijkheid van het Fonds uit te breiden door dit organisme de consultatieve taak toe te vertrouwen waarvan sprake in artikel 15 van de wet van 1 juli 1956.

tenues de disposer en Belgique de la même marge de solvabilité.

L'agrément est notamment subordonnée à l'affiliation de l'assureur à un Fonds commun de garantie, lui-même agréé par le Roi.

Le Roi peut également subordonner l'agrément de l'affiliation de l'assureur au bureau chargé, conformément à l'article 2, § 2, du règlement des dommages causés en Belgique par les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Aux fins de l'exécution de la présente loi, le Roi peut charger le Fonds commun de garantie d'une mission consultative dont Il précisera l'étendue.

Tous les actifs de l'assureur agréé sont affectés par privilège général à la liquidation des opérations d'assurance relatives aux risques visés par la présente loi. Toutefois, ce privilège général, dispensé de toute inscription, ne porte pas préjudice au privilège général des frais de justice, aux privilèges instaurés par les lois qui régissent les accidents de travail, l'assurance-vie, les prêts hypothécaires, les capitalisations et la pension des employés, aux privilèges spéciaux sur les meubles et sur les immeubles instaurés par d'autres lois ni, en ce qui concerne les immeubles, aux droits et privilèges résultant d'une publicité légalement organisée, et acquis par des tiers de bonne foi en vertu d'une formalité accomplie avant l'acquisition de ces immeubles par l'assureur agréé. L'aliénation ou l'affectation en hypothèque d'un immeuble ou l'aliénation ou le nantissement d'un prêt hypothécaire, fait par un assureur agréé sans autorisation préalable du Ministre des Affaires économiques ou de son délégué, est nulle.

L'assureur peut être tenu de fournir des justifications sur l'ensemble de ses opérations en Belgique, ainsi que sur sa situation financière générale. »

En guise de justification de son amendement, M. Defraigne a souligné la nécessité, en raison de la récente faillite de deux grandes compagnies d'assurances, de prendre des mesures de garantie supplémentaires et de restructurer le contrôle, toutes ces mesures étant destinées à protéger les droits des victimes des accidents de circulation.

Depuis 1957, les assureurs automobiles supportent, par le truchement du Fonds commun de garantie, l'indemnisation des dommages corporels des personnes lésées dans les cas où le véhicule en cause ne fait pas l'objet d'une assurance conforme aux dispositions de la loi, lorsqu'on s'est emparé du véhicule par vol ou violence et lorsqu'il est établi que l'accident a été causé par un véhicule automoteur non identifié.

Par ailleurs, il faut donner aux assureurs et au Fonds commun de garantie les moyens requis pour supporter les conséquences de la faillite d'un assureur agréé, à savoir: 1° instaurer un privilège général sur tous les actifs de l'assureur, à concurrence des indemnités dues aux personnes lésées et des fractions de primes payées anticipativement par les preneurs d'assurance; 2° substituer le Fonds commun de garantie dans tous les droits des victimes d'un assureur déclaré en faillite et étendre la responsabilité du Fonds commun de garantie en lui conférant la mission consultative dont question à l'article 15 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

De Minister antwoordde dat de auteur van het amendement uit het oog verliest dat artikel 15 van de wet van 1 juli 1956 gehandhaafd blijft en dat aldus het amendement gedeeltelijk zijn doel mist.

De heer Defraigne trok zijn amendement in.

De Commissie achtte het echter niet wenselijk de wet van 1 juli 1956 alleen in haar artikel 15 te laten voortbestaan, en besliste eenparig de tekst van artikel 15 van bedoelde wet op te nemen in artikel 22.

Duidelijkheidshalve werd de oorspronkelijke tekst van artikel 22 ondergebracht in § 1 en de tekst van artikel 15 van de wet van 1 juli 1956 in § 2.

Deze laatste tekst luidt als volgt :

§ 2. — De voorwaarden voor de toelating en voor de intrekking van de toelating der verzekeraars, alsmede de regeling van het toezicht op de verzekeraars worden door de Koning bepaald.

De toelating is onder meer afhankelijk van de toetreding van de verzekeraar tot een Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat eveneens door de Koning is toegelaten.

De Koning kan eveneens de toelating afhankelijk maken van de toetreding van de verzekeraar tot het bureau dat, overeenkomstig artikel 2, § 2, belast is met de afwikkeling van de schade veroorzaakt in België door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

De Koning kan ter uitvoering van deze wet een commissie van advies oprichten of met dat doel bevoegdheid verlenen aan een krachtens de bestaande wetten opgerichte commissie, waarvan hij de opdracht zal omschrijven.

De sommen en waarden, die door de ter uitvoering van deze wet toegelaten verzekeringsondernemingen als zekerheid en als technische reserves in de Deposito- en Consignatiekas en in de depositobanken zijn neergelegd, zijn bij bijzonder voorrecht bestemd voor de betaling van de schadeloosstelling die aan de benadeelden verschuldigd is. Met hetzelfde doel kan de Koning voorzieningen treffen ten opzichte van andere voor bovenbedoelde zekerheid en reserves bestemde goederen.

De verzekeraar wiens bedrijf niet beperkt is tot de door deze wet bedoelde risico's, moet voor de verrichtingen betreffende deze risico's een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding inrichten. De vreemde verzekeraar moet bovendien een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding inrichten voor de verrichtingen betreffende de risico's door deze wet bedoeld en de risico's waarvan de premies in België betaalbaar zijn. De verzekeraar kan verplicht worden verantwoording te verstrekken omtrent het geheel van zijn verrichtingen in België en omtrent zijn algemene financiële toestand.

De kosten van het toezicht worden door de toegelaten verzekeraars gedragen tot een beloop van ten hoogste 3 p. m. van de premies, geïnd voor de verzekering door deze wet bedoeld. Op het einde van elk dienstjaar wordt de verdeling der kosten onder de toegelaten verzekeraars bij ministerieel besluit vastgesteld naar evenredigheid van het bedrag der geïnde premies.

Het aldus gewijzigd artikel 22 werd aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Er zij opgemerkt dat er nog andere wijzigingen zijn aangebracht bij de behandeling van artikel 23.

Art. 23.

(Art. 26 van het wetsontwerp).

De Regering stelde voor (Stuk n° 262/2) het eerste lid met de volgende tekst aan te vullen :

« De contracten gesloten bij verzekeraars waarvan de toelating is ingetrokken of die ze hebben verzaakt, zijn van

Le Ministre a répondu que l'auteur de l'amendement avait perdu de vue que l'article 15 de la loi du 1^{er} juillet 1956 subsiste et que l'amendement manque ainsi en partie son but.

M. Defraigne a retiré son amendement.

La Commission n'a cependant pas estimé souhaitable de conserver la loi du 1^{er} juillet 1965 uniquement en son article 15; elle a décidé à l'unanimité d'insérer le texte de l'article 15 de cette loi in fine de l'article 22. Pour des raisons de clarté, le texte initial de l'article 22 a été placé sous le § 1^{er} et le texte de l'article 15 de la loi du 1^{er} juillet 1956 sous le § 2.

Ce dernier texte est libellé comme suit :

« § 2. Les conditions d'agrément, de retrait d'agrément et de contrôle des assureurs sont déterminées par le Roi.

L'agrément est notamment subordonnée à l'affiliation de l'assureur à un Fonds commun de garantie, lui-même agréé par le Roi.

Le Roi peut également subordonner l'agrément à l'affiliation de l'assureur au bureau chargé, conformément à l'article 2, § 2, du règlement des dommages causés en Belgique par les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Le Roi peut, aux fins de l'exécution de la présente loi, créer une commission consultative ou donner compétence à cet effet à une commission créée en vertu des lois existantes, dont il précisera la mission.

Les sommes et valeurs affectées au cautionnement et aux réserves techniques, déposées à la Caisse des Dépôts et Consignations et dans les banques de dépôt par les entreprises d'assurances agréées aux fins d'exécution de la présente loi sont affectées, par privilège spécial, au paiement des indemnités dues aux personnes lésées. Dans le même but, le Roi peut prendre des dispositions à l'égard des autres biens affectés au cautionnement et aux réserves ci-dessus visés.

L'assureur dont l'activité n'est pas limitée aux risques visés par la présente loi doit établir une gestion et une comptabilité distinctes des opérations relatives à ces risques. L'assureur étranger doit établir en outre une gestion et une comptabilité distinctes des opérations relatives aux risques visés par la présente loi et dont les primes sont payables en Belgique. L'assureur peut être tenu de fournir des justifications sur l'ensemble de ses opérations en Belgique, ainsi que sur sa situation financière générale.

Les frais de contrôle sont supportés par les assureurs agréés, à concurrence de 3 p. m. au plus des primes encaissées pour l'assurance visée par la présente loi. Un arrêté ministériel fixe, à la fin de chaque exercice, la répartition des frais entre les assureurs agréés au prorata du montant des primes encaissées. »

L'article 22 ainsi modifié a été adopté par 12 voix et 2 abstentions.

Il est à noter que d'autres modifications ont été introduites lors de l'examen de l'article 23.

Art. 23.

(Art. 26 du projet de loi).

Le Gouvernement a proposé (Doc n° 262/2) de compléter le premier alinéa par le texte suivant :

« Les contrats souscrits auprès d'assureurs dont l'agrément est retirée ou qui renoncent à l'agrément sont résiliés

rechtswege ontbonden de dertigste dag volgend op de bekendmaking van het koninklijk besluit van intrekking of verzaking.

De eigenaar van een motorrijtuig gedekt door een verzekeraar die niet meer is toegelaten, wordt tijdens die termijn, overeenkomstig artikel 2 van deze wet, geacht verzekerd te zijn.

De premie wordt door de verzekeraar na aftrek van 25 % terugbetaald naar verhouding van het niet gedekte gedeelte van het risico. »

Dit amendement werd verantwoord als volgt :

Wanneer de toelating van een verzekeringsonderneming eindigt, dienen de verzekeringnemers zich conform artikel 2 van het wetsontwerp, een nieuw contract bij een toegelaten verzekeraar te onderschrijven. Dienvolgens is het onontbeerlijk dat er op burgerlijk gebied op een geldige manier een einde aan het eerste contract kan worden gemaakt. Te dien einde wordt voorgesteld te bepalen dat deze contracten van rechtswege ontbonden zijn na een termijn die volstaat om de verzekerden toe te laten een nieuw contract te onderschrijven. Het is van belang dat de verzekerden gedurende deze termijn gevrijwaard blijven van elke strafvordering op grond van de artikelen 2 en 33 van het wetsontwerp. Te dien einde wordt bepaald dat te hunne gunste een vermoeden bestaat.

Het amendement werd eenparig aangenomen.

Een ander amendement van de Regering vult het eerste lid aan met een nieuwe tekst die luidt als volgt :

« Hij kan met name aan de natuurlijke of rechtspersonen die de verzekeringsmakelarij uitoefenen en door wier tussenkomst bij een in het eerste lid van dit artikel bedoelde verzekeraar, contracten werden aangegaan die een verzekering tegen de in artikel 2, § 1, van de wet genoemde schade omvatten en die op enig ogenblik binnen twaalf maanden voor de dagtekening van de vereffening van de bewerkingen van de verzekeraar lopende zijn geweest, opleggen bij het Waarborgfonds of aan ieder door de Koning aangewezen persoon een vierde te storten van het bedrag van de commissielonen die, op welke grond ook, naar aanleiding van deze contracten binnen de twaalf voornoemde maanden werden ontvangen. Dezelfde bepaling is toepasselijk op iedere persoon die, zonder aan de verzekeraar door een arbeidscontract te zijn gebonden, in gelijkwaardige omstandigheden commissieloon heeft ontvangen. De volledige opbrengst van deze stortingen wordt voor de schadeloosstelling van de benadeelde persoon gebruikt.

In de mate waarin de stortingen voor de schadeloosstelling van de genoemde personen niet volstaan, kan de Koning bovendien aan de ondertekenaars van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde contracten een uitzonderlijke bijdrage opleggen. Deze bijdrage mag verschillen naarmate de contracten oud zijn, zonder echter het jaarlijks bedrag van de laatste premie of vervallen bijdrage voor de verzekering van de schade bedoeld in artikel 2, § 1, van de wet te mogen te boven gaan.

Deze uitzonderlijke bijdrage wordt rechtstreeks door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of enig ander door de Koning aangewezen persoon als verzekeringspremie of bijdrage zonder de tussenkomst van een agent of makelaar geïnd en ingevorderd. Die bijdrage geeft geen aanleiding tot enig commissieloon. Nochtans mogen voor de invordering administratiekosten worden aangerekend.

De Koning bepaalt hoe het eventueel saldo van de bijdrage wordt aangewend. »

de plein droit le trentième jour qui suit la publication de l'arrêté royal de retrait ou de renonciation.

Pendant ce délai, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur couvert par un assureur ne bénéficiant plus de l'agrément, est réputé assuré conformément à l'article 2 de la présente loi.

La prime est remboursée par l'assureur, sous déduction de 25 %, au prorata de la partie non couverte du risque. »

Cet amendement a été justifié comme suit :

Lorsque l'agrément d'une entreprise d'assurance prend fin, les assurés doivent, conformément à l'article 2 du projet de loi, souscrire un nouveau contrat auprès d'un assureur agréé. Dès lors, il est indispensable que, sur le plan civil, il puisse être valablement mis fin au premier contrat. A cet effet, il est proposé de stipuler que ces contrats seront résiliés de plein droit après un délai suffisant pour permettre aux assurés de souscrire un nouveau contrat. Il est important que pendant ce délai les assurés soient à l'abri de poursuites pénales fondées sur les articles 2 et 33 du projet de loi. C'est pourquoi une présomption est établie à leur profit.

L'amendement a été adopté à l'unanimité.

Un autre amendement du Gouvernement complète le premier alinéa par un nouveau texte, libellé comme suit :

« Il peut notamment imposer aux personnes physiques ou morales exerçant le courtage d'assurance et par l'intermédiaire desquelles ont été souscrits auprès d'un assureur visé au premier alinéa du présent article des contrats qui comportent la garantie des dommages visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi et qui ont été en vigueur à un moment quelconque au cours des douze mois précédant la date de la mise en liquidation des opérations de l'assureur, de verser au Fonds de garantie ou à toute autre personne désignée par le Roi le quart du montant des commissions encaissées à quelque titre que ce soit, à l'occasion de ces contrats, au cours des douze mois précités. La même disposition s'applique à toute personne qui, sans être liée à l'assureur par un contrat d'emploi, a perçu des commissions dans les mêmes conditions. Le produit de ces versements est intégralement affecté à l'indemnisation des personnes lésées.

Dans la mesure où ces versements sont insuffisants pour indemniser ces personnes, le Roi peut en outre imposer aux souscripteurs des contrats visés au deuxième alinéa du présent article une contribution exceptionnelle. Cette contribution peut être fixée à des taux différents suivant l'ancienneté des contrats, sans pouvoir excéder le montant annuel de la dernière prime ou cotisation échue correspondant à la garantie des dommages visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi.

Cette contribution exceptionnelle est perçue et recouvrée directement par le Fonds commun de garantie ou par toute autre personne désignée par le Roi, comme une prime d'assurance ou cotisation sans intervention d'agent ou courtier. Cette contribution est exclusive de toute commission. Toutefois, les frais d'administration pour le recouvrement de la contribution, peuvent être imputés sur celle-ci.

L'affectation du solde éventuel de la contribution est déterminée par le Roi. »

Op deze tekst diende de Regering een subamendement in waarbij de woorden « een vierde te storten van het bedrag » vervangen worden door de woorden « het bedrag ». De Regering was van oordeel dat de terugvordering van slechts een vierde van het jaarlijks commissieloon toegekend aan de tussenpersoon der verzekeraars, onvoldoende is.

Dit subamendement werd eenparig aangenomen.

Een lid verklaarde niet te kunnen aanvaarden dat de ernstige verzekeringsmaatschappijen het deficit van weinig scrupuleuze verzekeraars moeten helpen dekken. Er is gezegd, aldus het lid, dat dit deficit nagenoeg kan gedekt worden bij toepassing van het systeem van terugvordering van één jaar premie en commissielonen. Waarom dan de terugvordering beperken tot het bedrag van een jaarlijkse premie ?

Het lid stelde voor uit de tekst de zinsnede weg te laten : « zonder echter het jaarlijks bedrag van de laatste premie of vervallen bijdrage voor de verzekering van de schade bedoeld in artikel 2, § 1, van de wet te mogen te boven gaan ».

De Minister was echter van oordeel dat het overdreven zou zijn meer dan een jaarlijkse premie terug te vorderen; immers de lage premies zijn niet de enige oorzaak van het faillissement; ook het wanbeheer van de verzekeringsonderneming is een factor waarmee moet rekening gehouden worden.

Veiligheidshalve ware het wenselijk, aldus een ander lid, dat men zou kunnen gaan tot de terugvordering van twee jaarlijkse premies.

Ten slotte herinnerde een ander lid eraan dat de normale verjaringstermijn voor verzekeringen drie jaar is. Hij stelde voor ook in artikel 23 deze termijn te voorzien : de Commissie was hiermede eens.

In het eerste lid van het Regeringsamendement werden de woorden « twaalf maanden » dienvolgens vervangen door de woorden « drie jaar »; in het tweede lid van het amendement werden de woorden « zonder echter het jaarlijks bedrag van de laatste premie of vervallen bijdragen... » vervangen door de woorden « zonder echter het bedrag van de laatste drie jaarlijkse premies of vervallen bijdrage... ».

Tijdens een volgende vergadering werd met betrekking tot artikel 23 door de Regering de volgende nieuwe tekst voorgesteld :

« Ingeval de toelating van de verzekeraar eindigt of wordt ingetrokken, kan de Koning alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, van de verzekerden en van de benadeelden.

De contracten gesloten bij verzekeraars waarvan de toelating is ingetrokken of die ze hebben verzaakt, zijn van rechtswege ontbonden de dertigste dag volgend op de bekendmaking van het koninklijk besluit van intrekking of verzeking.

De eigenaar van een motorrijtuig gedekt door een verzekeraar die niet meer is toegelaten, wordt, tijdens die termijn, overeenkomstig artikel 2 van deze wet, geacht verzekerd te zijn.

De premie wordt door de verzekeraar na aftrek van 25 % terugbetaald naar verhouding van het niet gedekte gedeelte van het risico.

De verzekeraar blijft tijdens de duur van de vereffening van zijn verrichtingen aan toezicht onderworpen.

De Koning kan aan de makelaars en agenten van deze verzekeraar opleggen aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of aan ieder door hem aangewezen persoon het bedrag te storten van de commissielonen verband houdend met de verzekeringscontracten van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, en die onder welke vorm ook gedurende de twaalf maanden welke de verzeking of de intrekking van de toelating voorafgingen werden geïnd.

Le Gouvernement a présenté un sous-amendement tendant à remplacer les mots « quart du montant » par le mot « montant ». Le Gouvernement a estimé que le rappel d'un quart seulement de la commission annuelle allouée aux intermédiaires d'assurances est insuffisant.

Ce sous-amendement a été adopté à l'unanimité.

Un membre a déclaré ne pas pouvoir admettre que les sociétés d'assurances sérieuses doivent contribuer à couvrir le déficit d'assureurs peu scrupuleux. On affirme, ajoute ce membre, que le déficit peut à peu près être couvert en appliquant le système de rappel d'une année de primes et de commissions. Dès lors, pourquoi faut-il limiter le rappel au montant d'une prime annuelle ?

Le membre a proposé de supprimer dans le texte le membre de phrase suivant : « sans pouvoir excéder le montant annuel de la dernière prime ou cotisation échue correspondant à la garantie des dommages visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi. »

Le Ministre a toutefois estimé qu'il serait excessif de récupérer un montant supérieur à une prime annuelle; en effet, les primes trop réduites ne sont pas la seule cause de la faillite; il faut également tenir compte de la mauvaise gestion de l'entreprise d'assurance visée.

Un autre membre est d'avis qu'il serait souhaitable, par mesure de prudence, de pouvoir récupérer deux primes annuelles.

Enfin, un membre a rappelé que le délai normal de prescription est de trois ans pour les assurances. Il a proposé de prévoir ce délai à l'article 23 : la Commission s'est ralliée à cette proposition.

Au premier alinéa de l'amendement du Gouvernement, les mots « douze mois » ont été remplacés par les mots « trois ans »; au deuxième alinéa de l'amendement, les mots « sans pouvoir excéder le montant annuel de la dernière prime ou cotisation échue... » ont été remplacés par les mots « sans pouvoir excéder le montant des trois dernières primes annuelles ou cotisations échues... ».

Au cours d'une réunion ultérieure, le Gouvernement a présenté, en ce qui concerne l'article 23, un nouveau texte, libellé comme suit :

« En cas de cessation ou de retrait de l'agrément d'un assureur, le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurances, des assurés et des personnes lésées.

Les contrats souscrits auprès d'assureurs dont l'agrément est retirée ou qui renoncent à l'agrément sont résiliés de plein droit le trentième jour qui suit la publication de l'arrêté royal de retrait ou de renonciation.

Pendant ce délai, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur couvert par un assureur ne bénéficiant plus de l'agrément, est réputé assuré conformément à l'article 2 de la présente loi.

La prime est remboursée par l'assureur, sous déduction de 25 %, au prorata de la partie non couverte du risque.

L'assureur restera soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

Le Roi peut imposer aux courtiers et agents de cet assureur de verser au Fonds commun de garantie ou à toute autre personne désignée par Lui, le montant des commissions afférentes aux contrats d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et perçues sous quelque forme que ce soit pendant les douze mois précédant la renonciation ou le retrait d'agrément.

De volledige opbrengst van deze stortingen wordt voor de schadeloosstelling van de benadeelde personen gebruikt.

In de mate waarin de stortingen voor de schadeloosstellingen van de genoemde personen niet volstaan, kan de Koning bovendien aan de ondertekenaars van de hierbovenbedoelde contracten, die op gelijk welk ogenblik ook tijdens een door hem te bepalen periode in voege waren, een uitzonderlijke bijdrage opleggen.

Deze periode zal hoogstens de drie jaren die de verzaking of de intrekking van de toelating voorafgaan, dekken.

De uitzonderlijke bijdrage van elke ondertekenaar mag het bedrag van de vervallen premies of lidgelden die met de werkelijke gedurende die periode bekomen dekking overeenstemmen niet overtreffen.

Deze uitzonderlijke bijdrage wordt rechtstreeks door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of enig ander door de Koning aangewezen persoon als verzekeringspremie of bijdrage zonder de tussenkomst van een agent of makelaar geïnd en ingevorderd. Die bijdrage geeft geen aanleiding tot enig commissieloon. Nochtans mogen voor de invordering administratiekosten worden aangerekend.

De Koning bepaalt hoe het eventueel saldo van de bijdrage wordt aangewend. »

De voorgestelde tekst bevat de diverse voorstellen van de Regering en van de Commissie.

De alinea's 1 en 5 zijn voortgesproken uit het oorspronkelijke ontwerp en strekken ertoe de uitvoerende macht voldoende bevoegdheid te verlenen om de vereffeningsbewerkingen van een verzekeraar die de toelating verzaakt of wiens toelating wordt ingetrokken, tot een goed einde te brengen.

De alinea's 2, 3 en 4 regelen het lot van de bij een dergelijke verzekeraar lopende contracten. Die teksten zijn vervat in het Regeringsamendement (Stuk n° 262/2).

De alinea's 6 en volgende hebben betrekking op de maatregelen die in werking zouden kunnen worden gesteld als waarborg voor de financiering van de verplichtingen van de in gebreke blijvende verzekeraar. Die maatregelen bestaan in een terugvordering van de commissielonen ten laste van de tussenpersonen van de betrokken verzekeraar en, subsidiair, in een terugvordering van premies ten laste van degenen die B. A.-contracten hebben gesloten.

De verantwoording van die maatregelen is uiteengezet naar aanleiding van de indiening van het amendement dat voorkomt in stuk n° 365/2, zitting 1966-1967. De tekst werd door de Regering herzien en verbeterd, ten einde tegemoet te komen aan het verlangen dat door talrijke Commissieleden werd uitgesproken; deze vonden de desbetreffende bepalingen weinig elegant naar de vorm en onvoldoende met betrekking tot de gekozen referentieperiode. De Commissie was immers van oordeel dat die terugvorderingen op drie jaren commissieloon en premies toegepast zouden moeten kunnen worden.

De Regering meende met die opmerking geen rekening te kunnen houden wat de terugvordering van de commissielonen betreft. Een terugvordering van drie jaren commissieloon zou in heel wat gevallen de tussenpersonen hun voornaamste inkomen doen verliezen; een dergelijk vooruitzicht is niet aannemelijk. Die terugvordering moet beperkt blijven tot de commissielonen van de jaarlijkse incassering. Die maatregel zal aldus geen ander gevolg hebben dan een compensatie van het voordeel van een samenvoeging van commissielonen, waarvan de tussenpersonen het voordeel zouden kunnen hebben naar aanleiding van de hernieuwing van de overeenkomstig lid 2 van dit artikel verbroken contracten.

De Regering heeft gemeend dat een dergelijke maatregel niet billijk is en heeft de oorspronkelijke tekst gehandhaafd (12 maanden).

Le produit de ces versements est intégralement affecté à l'indemnisation des personnes lésées.

Dans la mesure où ces versements sont insuffisants pour indemniser ces personnes, le Roi peut en outre imposer une contribution exceptionnelle aux souscripteurs des contrats, visés ci-dessus et ayant été en vigueur à un moment quelconque au cours d'une période à déterminer par Lui.

Cette période couvrira au maximum les trois années précédant la renonciation ou le retrait d'agrément.

La contribution exceptionnelle de chaque souscripteur ne peut dépasser le montant des primes ou cotisations échues correspondant à la couverture effectivement obtenue pendant ladite période.

Cette contribution exceptionnelle est perçue et recouvrée directement par le Fonds commun de garantie ou par toute autre personne désignée par le Roi, comme une prime d'assurance ou cotisation sans intervention d'agent ou courtier. Cette contribution est exclusive de toute commission. Toutefois, les frais d'administration pour le recouvrement de la contribution, peuvent être imputés sur celle-ci.

L'affectation du solde éventuel de la contribution est déterminée par le Roi. »

Le texte proposé contient les diverses propositions du Gouvernement et de la Commission.

Les alinéas 1 et 5 sont issus du projet original et visent à doter l'Exécutif de pouvoirs suffisants pour garantir la bonne fin des opérations de liquidation d'un assureur qui renonce à l'agrément ou auquel l'agrément est retiré.

Les alinéas 2, 3 et 4 règlent le sort des contrats en cours auprès d'un tel assureur. Ces textes ont fait l'objet de l'amendement du Gouvernement (Doc. n° 262/2).

Les alinéas 6 et suivants concernent les mesures qui pourraient être mises en œuvre pour assurer le financement des obligations du assureur défaillant. Ces mesures consistent en un rappel de commissions à charge des intermédiaires de l'assureur en cause, et, subsidiairement, en un rappel de primes à charge des souscripteurs de contrats R.C.

Les justifications de ces mesures ont été développées lors de la présentation de l'amendement repris au Doc. n° 365/2, session 1966-1967. Le texte a été revu et corrigé par le Gouvernement pour répondre aux vœux largement exprimés par la Commission, laquelle trouvait les dispositions peu élégantes quant à la forme, et insuffisantes quant à la période de référence choisie; la Commission estimait en effet que les deux rappels devraient pouvoir être appliqués à 3 années de commissions et de primes.

Le Gouvernement a estimé ne pas pouvoir tenir compte de cette observation en ce qui concerne le rappel de commissions. Un rappel de 3 années de commissions reviendrait, dans bien des cas, à priver les intermédiaires de leur revenu principal; cette perspective ne pouvant être équitablement acceptée, il convient de limiter le rappel de commissions à l'encaissement annuel. Cette mesure n'aura ainsi pas d'autre effet que de compenser l'avantage d'un cumul de commissions dont les intermédiaires pourraient bénéficier à l'occasion du remplacement des contrats résiliés conformément à l'alinéa 2 du présent article.

Le Gouvernement a estimé qu'une telle mesure n'est pas équitable et qu'il convient de maintenir le texte initial (12 mois).

Wat de terugvordering van de premies betreft, sloot de Regering zich aan bij het voorstel van de Commissie (drie jaarlijkse premies).

Ten aanzien van het standpunt van de Regering maakte een lid de volgende opmerking :

1° Het is onaanvaardbaar dat, wanneer de toelating van een verzekeraar eindigt of ingetrokken wordt, deze laatste slechts 75 % van de premie moet terugbetalen.

2° Het gaat evenmin op de makelaars en agenten als het ware te penaliseren, dan wanneer het mogelijk is dat zij niet konden voorzien of veronderstellen dat hun verzekeraar in financiële moeilijkheden verkeerde. Dit systeem is des te minder verantwoord daar de Staat in de mogelijkheid verkeert toezicht uit te oefenen op de verzekeringsondernemingen.

Hierop werd door de Minister als volgt geantwoord :

1° Het is normaal dat door de verzekeraar slechts 75 % van de premie wordt terugbetaald : de verzekeraar incasseert 80 % van de premie terwijl 20 % naar de tussenpersoon gaat. Daarenboven wordt algemeen aangenomen dat de onkosten op 5 % mogen geraamd worden.

2° Het is de Commissie zelf die voorgesteld heeft de terugvorderingsmogelijkheid van premies en commissielonen uit te breiden. De door de Commissie voorgestelde oplossing nl. drie jaar voor premies en commissielonen, ging veel verder dan de thans door de Regering voorgelegde tekst.

Een lid achtte het voorgestelde systeem zeer gevaarlijk daar het een ongezonde concurrentie tussen de verschillende verzekeringsmaatschappijen met zich kan brengen. Het zal voldoende zijn onheilspellende geruchten over een bepaalde verzekeringsmaatschappij te verspreiden opdat makelaars en agenten uit vrees voor terugbetaling van commissielonen onmiddellijk hun bedrijvigheid zouden staken. Anderzijds meende hetzelfde lid dat er aan agenten en makelaars geen onrechtstreekse sanctie diende opgelegd te worden daar zij uiteraard hun vertrouwen niet meer zullen schenken aan een verzekeraar die in financiële moeilijkheden verkeert.

Een ander lid benadrukte nogmaals dat in het voorgestelde systeem de ernstige verzekeringsondernemingen de last moeten dragen van het deficit van minder scrupuleuze verzekeraars die de markt afschuimen door het aanbieden van zeer lage premies.

De Minister antwoordde dat men zich thans in een overgangperiode bevindt. Het systeem ingevoerd door dit artikel geldt echter voor de toekomst, wanneer de verzekeringsmaatschappijen definitief zullen erkend zijn.

Een lid stelde vóór slechts een gedeelte van de tekst — de alinea's 1 tot 5 — te behouden en de tijdelijke moeilijkheden te ondervangen door overgangsbepalingen.

Ten slotte besliste de Commissie eenparig :

1° alleen de eerste vijf alinea's te behouden met weglating in alinea 4 van de woorden « na aftrek van 25 % »;

2° de alinea's 6 en 7 op te nemen *in fine* van § 1, van artikel 22;

3° de huidige tijdelijke moeilijkheden op te lossen bij middel van overgangsbepalingen.

Om de toekomstige slachtoffers van eventuele faillissementen echter dezelfde behandeling te waarborgen als die waarin voorzien is bij en krachtens de wet van 24 december 1968, heeft de Regering voorgesteld deze overgangsbepalingen weg te laten.

De Commissie neemt dat voorstel aan.

En ce qui concerne le rappel des primes, le Gouvernement s'est rallié à la proposition de la Commission (trois primes annuelles).

Un membre a émis l'observation suivante contre le point de vue du Gouvernement :

1° Il est inadmissible que lorsque l'agrément d'un assureur prend fin ou est retirée, ce dernier ne soit tenu à rembourser que les 75 % de la prime.

2° Il n'est pas davantage concevable de stipuler que les courtiers et les agents seront, en quelque sorte, pénalisés, alors que la possibilité existe qu'ils n'étaient pas en mesure de prévoir ou de supposer que leur assureur éprouverait des difficultés financières. Ce système se justifie d'autant moins qu'il est possible à l'État d'exercer un contrôle sur les entreprises d'assurances.

A cette observation, le Ministre a répondu ce qui suit :

1° Il est normal que l'assureur ne rembourse que 75 % de la prime : l'assureur encaisse 80 % de la prime alors que 20 % vont aux intermédiaires. En outre il est généralement admis que les frais peuvent être estimés à 5 %.

2° C'est la Commission elle-même qui a proposé d'étendre la possibilité de rappel de primes et de commissions. La solution proposée par la Commission, c'est-à-dire trois ans pour les primes et les commissions, allait beaucoup plus loin que le texte proposé actuellement par le Gouvernement.

Un membre a estimé le système proposé fort dangereux, étant donné qu'il pourrait entraîner une concurrence malsaine entre les différentes compagnies d'assurances. Il suffirait de diffuser des rumeurs inquiétantes au sujet d'une compagnie d'assurances déterminée pour que les courtiers et les agents cessent immédiatement leurs activités, de crainte de devoir rembourser les commissions. Le même membre a estimé, d'autre part, qu'il n'y a pas lieu d'infliger une sanction indirecte aux agents et aux courtiers étant donné que ces derniers seront amenés automatiquement à ne plus faire confiance à un assureur éprouvant des difficultés financières.

Un autre membre a encore mis l'accent sur le fait que, dans le système proposé, les entreprises d'assurances sérieuses doivent supporter les charges du déficit des assureurs moins scrupuleux qui écument le marché en offrant des primes d'un taux très réduit.

Le Ministre a répondu que nous nous trouvons actuellement dans une période de transition. Le régime instauré par le présent article vaut cependant pour l'avenir lorsque les compagnies d'assurances seront définitivement agréées.

Un membre a proposé de ne maintenir qu'une partie du texte, c'est-à-dire les cinq premiers alinéas, et de parer aux difficultés temporaires par des mesures transitoires.

Finalement la Commission a décidé à l'unanimité :

1° de maintenir uniquement les cinq premiers alinéas après suppression, au 4^e alinéa, des mots : « sous déduction de 25 % »;

2° d'introduire les sixième et septième alinéas *in fine* du § 1^{er}, de l'article 22.

3° de résoudre les difficultés temporaires actuelles par voie de dispositions transitoires.

Toutefois, dans le but de réserver aux futures victimes de faillites éventuelles le même traitement que celui organisé par et en vertu de la loi du 24 décembre 1968, le Gouvernement a proposé la suppression de ces dispositions transitoires.

La Commission s'est ralliée à cette proposition.

Art. 24

(Art. 31 van het wetsontwerp).

Eenparig aangenomen.

Art. 25.

(Art. 32 van het wetsontwerp)

De heer Lindemans diende een amendement in ten einde in het eerste lid, de woorden « of door de onderzoeksrechter » te doen vervangen door de woorden « door onderzoeksrechter of de rechtbank ». Dit amendement heeft derhalve tot doel aan de rechtbank de bevoegdheid tot handhaving van het beslag te verlenen.

De Regering stelde voor in het eerste en tweede lid de woorden « het openbaar ministerie of door de onderzoeksrechter » te vervangen door « het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, de onderzoeksrechtmacht, of door de rechtmacht bij wie de zaak voor uitspraak aanhangig is ».

Dit amendement is een vervollediging van het door de heer Lindemans ingediende amendement.

Op de vraag van een lid welke de regeling is indien het verzoek tot opheffing van het beslag tegelijkertijd bij het onderzoeksgerecht en bij het openbaar ministerie werd aanhangig gemaakt, antwoordde de Minister dat de onderzoeksrechter beslist over de opheffing.

Het aldus gewijzigd artikel 25 werd eenparig aangenomen.

Art. 26.

(Art. 33 van het wetsontwerp)

Een amendement van de Regering (Stuk n° 365/2) er toe strekkende in § 1 de woorden weg te laten « of op een voor het publiek toegankelijk terrein » werd eenparig aangenomen.

Die woorden werden overigens ook weggelaten in artikel 6, § 2. De voertuigen welke op zodanige terreinen in het verkeer zijn, vallen om praktische redenen onder de verplichting tot verzekering, doch niet onder de verplichting tot inschrijving.

Het aldus gewijzigd artikel 26 werd eenparig aangenomen.

De artikelen 27 (34), 28 (35), 29 (36) werden eenparig aangenomen.

Art. 30.

(Art. 37 van het wetsontwerp)

De Regering stelde voor de tekst onder 1° te vervangen door wat volgt :

« 1° iedere overtreding van artikel 22, § 1, eerste en derde lid, alsook van de bepalingen uitgevaardigd tot uitvoering van het vijfde lid van § 1 ».

Deze tekst moest aangepast worden, rekening houdende met de inmiddels in artikel 22 aangebrachte wijzigingen, nl. de aanvulling met de tekst van de alinea's 6 en 7 van art. 23 (26).

Het aldus gewijzigde artikel 30 werd eenparig aangenomen.

De artikelen 31 (38), 32 (39) en 33 (40) werden eenparig aangenomen.

De Commissie besliste eenparig de artikelen 41, 42, 43, 44 en 45 van het oorspronkelijk ontwerp weg te laten. Krachtens artikel 34 van het koninklijk besluit van 5 juli 1967 worden alle verzekeringsondernemingen welke op de datum van de inwerkingtreding van dat besluit, dit is 8 juli

Art. 24

(Art. 31 du projet de loi).

L'article 24 a été adopté à l'unanimité.

Art. 25.

(Art. 32 du projet de loi)

M. Lindemans a présenté un amendement tendant à remplacer au premier alinéa les mots « ou le juge d'instruction » par les mots « le juge d'instruction ou le tribunal ». Cet amendement est donc destiné à donner au tribunal compétence pour autoriser les levées des saisies.

Le Gouvernement a proposé de remplacer aux alinéas 1^{er} et 2 les mots « le ministère public ou le juge d'instruction » par « le ministère public, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie ».

Cet amendement complète celui qui a été présenté par M. Lindemans.

A un membre demandant quelle sera la règle suivie lorsque la demande de levée de la saisie est introduite simultanément auprès de la juridiction d'instruction et du ministère public, le Ministre a répondu qu'il appartiendra au juge d'instruction de décider de la levée.

L'article 25 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Art. 26.

(Art. 33 du projet de loi)

Un amendement du Gouvernement (Doc. n° 365/2) tendant à supprimer, au § 1^{er}, les mots « ou sur un terrain ouvert au public » a été adopté à l'unanimité.

Ces mots ont d'ailleurs été supprimés également à l'article 6, § 2. Les véhicules qui circulent sur de tels terrains sont soumis, pour des raisons pratiques, à l'obligation de s'assurer mais non à celle de se faire immatriculer.

L'article 26 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Les articles 27 (34), 28 (35) et 29 (36) ont été adoptés à l'unanimité.

Art. 30.

(Art. 37 du projet de loi)

Le Gouvernement a proposé de remplacer le texte du 1° par ce qui suit :

« 1° toute infraction à l'article 22, § 1^{er}, alinéas 1 et 3, ainsi qu'aux dispositions prises en application de l'alinéa 5 du § 1^{er} ».

Le texte initial a dû être adapté, compte tenu des modifications apportées entre-temps à l'article 23, en l'occurrence le complément constitué par le texte des alinéas 6 et 7 de l'article 23 (26).

L'article 30 ainsi modifié a été adopté à l'unanimité.

Les articles 31 (38), 32 (39) et 33 (40) ont été adoptés à l'unanimité.

La Commission a décidé à l'unanimité de supprimer les articles 41, 42, 43, 44 et 45 du projet initial. En vertu de l'article 34 de l'arrêté royal du 5 juillet 1967, toutes les entreprises d'assurances qui, à la date de l'entrée en vigueur de cet arrêté, c'est-à-dire au 8 juillet 1967, pratiquaient l'as-

1967, de aansprakelijkheidsverzekering beoefenen, geacht voorlopig te zijn toegelaten; bijgevolg komen de artikelen 41 tot 45 van het wetsontwerp te vervallen.

Artikel 34 (46) werd eenparig aangenomen.

Art. 34bis.

Daar de wet van 1 juli 1956 geen enkele bepaling in verband met de nietigheid of de ontbinding van rechtswege van de bij niet toegelaten verzekeraars onderschreven contracten inhoudt, werd door de Regering bij wijze van amendement een nieuwe overgangsbepaling voorgesteld, luidende als volgt :

« De lopende contracten bij de verzekeraars die op de datum van de inwerkingtreding van deze wet, niet zijn toegelaten, zijn van rechtswege ontbonden de dertigste dag volgend op die datum.

De eigenaar van een motorrijtuig gedekt door een niet toegelaten verzekeraar, wordt geacht tijdens deze termijn overeenkomstig artikel 2 van deze wet verzekerd te zijn.

De premie wordt door de verzekeraar terugbetaald naar verhouding van het niet gedekte gedeelte van het risico.

De Koning kan, onverminderd het recht van de andere schuldeisers ten opzichte van deze verzekeraars, alle geschikte maatregelen treffen om de rechten van de verzekeringsnemers, de verzekerden en de benadeelden veilig te stellen. »

Uw verslaggever stelde voor deze bepaling te lichten uit hoofdstuk X — Slotbepalingen — daar het hier een overgangsbepaling betreft, en deze op te nemen in hoofdstuk IX — Overgangsbepalingen — onder een artikel 34 bis.

Artikel 34bis werd eenparig aangenomen.

Art. 35

(Art. 47 van het wetsontwerp).

Eenparig aangenomen.

De artikelen 36 (48), 37 (50), 38 (51) en 39 (52) werden eenparig aangenomen.

De Commissie besloot eenparig artikel 49 uit het ontwerp weg te laten : het vormt immers een overlapping van artikel 22, § 2.

Het gehele wetsontwerp zoals het hierna voorkomt, werd eenparig aangenomen.

Dit verslag werd eveneens eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

R. VAN ROMPAEY.

De Voorzitter,

A. DE GRUYSE.

surance de la responsabilité sont réputées agréées provisoirement en conséquence, les articles 41 à 45 du projet de loi deviennent sans objet.

L'article 34 (46) a été adopté à l'unanimité.

Art. 34bis.

Comme la loi du 1^{er} juillet 1956 ne contenait aucune disposition relative à la nullité ou à la résiliation de plein droit des contrats souscrits auprès d'assureurs non agréés, le Gouvernement a proposé, par voie d'amendement, une nouvelle disposition transitoire, libellée comme suit :

« Les contrats en cours auprès d'assureurs qui, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, ne sont pas agréés, sont résiliés de plein droit le trentième jour qui suit cette date.

Pendant ce délai, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur couvert par un assureur non agréé est réputé assuré conformément à l'article 2 de la présente loi.

La prime est remboursée par l'assureur, au prorata de la partie non couverte du risque.

Le Roi peut prendre à l'égard de ces assureurs toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurances, des assurés et des personnes lésées, sans préjudice du droit des autres créanciers. »

Puisqu'il s'agit d'une disposition transitoire, votre rapporteur a proposé de supprimer cette disposition au chapitre X — Dispositions finales — et de la reprendre au chapitre IX « Dispositions transitoires », sous un article 34bis.

L'article 34bis a été adopté à l'unanimité.

Art. 35.

(Art. 47 du projet de loi).

Cet article a été adopté à l'unanimité.

Les articles 36 (48), 37 (50), 38 (51) et 39 (52) ont été adoptés à l'unanimité.

La Commission a décidé à l'unanimité de supprimer l'article 49 du projet : par rapport à l'article 22, § 2, cet article, en effet, est superfétatoire.

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il figure ci-après, a été adopté à l'unanimité.

Le présent rapport a été approuvé également à l'unanimité.

Le Rapporteur,

R. VAN ROMPAEY.

Le Président,

A. DE GRUYSE.

**C. TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE.**

HOOFDSTUK I.

Inleidende bepalingen.

Artikel 1.

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.

Rijwielen met hulpmotor : de aldus in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer genoemde motorrijtuigen.

Verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt.

Benadeelden : zij die schade hebben geleden welke grond oplevert voor toepassing van deze wet, alsmede hun rechtverklarenden.

HOOFDSTUK II.

Verplichte verzekering.

Art. 2.

§ 1. — Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringscontract dat aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de uitwerking niet is geschorst.

De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Indien een andere persoon de verzekering heeft aangegaan, is de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duur van het door die ander gesloten contract.

De verzekering moet worden gesloten bij de Belgische zetel van een verzekeraar die tot dat doel door de Koning is toegelaten.

§ 2. — Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, eveneens tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, tot dat doel toegelaten door de Koning, zelf jegens de benadeelden de verplichting op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen in België veroorzaakt, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

Voor de toepassing van deze wet, wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld.

**C. TEXTE ADOPTÉ
PAR LA COMMISSION.**

CHAPITRE I^{er}.

Dispositions préliminaires.

Article 1^{er}.

On entend dans la présente loi :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.

Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.

Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.

Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.

CHAPITRE II.

De l'assurance obligatoire.

Art. 2.

§ 1^{er}. — Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès du siège belge d'un assureur agréé à cette fin par le Roi.

§ 2. — Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition qu'un Bureau agréé à cette fin par le Roi assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.

Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur.

De Koning bepaalt welke voertuigen voor de uitvoering van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald. Hij stelt vast op welke wijze die voertuigen in België worden toegelaten en kan overlegging van een internationaal verzekeringsbewijs eisen.

Indien van bestuurders van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in door de Koning nader te noemen vreemde landen, niet wordt geëist dat zij het internationaal verzekeringsbewijs bij zich hebben, blijft de verplichting van het in het eerste lid genoemde Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet werd nagekomen.

Art. 3.

§ 1. — De verzekering moet waarborgen, dat benadeelden schadeloos worden gesteld telkens wanneer de eigenaar, enige houder en enige bestuurder van het verzekerde motorrijtuig of enig vervoerd persoon burgerrechtelijk aansprakelijk is, met uitsluiting van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.

De verzekering moet de schade waarborgen welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door in België, in Luxemburg en in Nederland voorgevallen feiten. Zij moet mede de schade waarborgen veroorzaakt aan personen die, in welke hoedanigheid ook, worden vervoerd door het motorrijtuig dat de schade veroorzaakt; de goederen die dat motorrijtuig vervoert, kunnen van de verzekering worden uitgesloten.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

§ 2. — De dekking moet onbeperkt zijn.

Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, kan de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, echter worden beperkt tot het bedrag van ten minste tien miljoen frank per schadegeval.

Voor de gevallen bedoeld in artikel 7, mag de dekking worden beperkt tot 500 miljoen frank ten minste per schadegeval.

§ 3. — Dit artikel vindt geen toepassing op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

Voor de stoffelijke schade die niet door deze wetgeving gedekt is en voortvloeit uit de gevolgen van een kernenergie-ongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960, wordt de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, beperkt tot het bedrag van ten minste tien miljoen frank per schadegeval.

Art. 4.

§ 1. — Het verzekeringscontract kan van schadeloosstelling uitsluiten :

1° de verzekeringnemer en de eigenaar van het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt;

2° iedere verzekerde die tot vergoeding van de schade kan worden aangesproken;

3° de echtgenoot van de onder 1° en 2° genoemde personen;

Le Roi détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique et il peut exiger la production d'un certificat international d'assurance.

Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers que le Roi détermine, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, l'obligation du Bureau est maintenue même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Art. 3.

§ 1^{er}. — L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou ensuite d'un recel.

L'assurance doit garantir les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Elle doit garantir aussi les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule ayant occasionné le dommage; les biens transportés par ce véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

§ 2. — La garantie doit être illimitée.

En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut, sauf convention contraire, être limitée à une somme de dix millions de francs au moins par sinistre.

Pour les cas prévus à l'article 7, la couverture peut être limitée à 500 millions de francs par sinistre au moins.

§ 3. — Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages matériels non visés par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie est, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre au moins.

Art. 4.

§ 1^{er}. — Le contrat d'assurance peut exclure du bénéfice de l'indemnisation :

1° le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant occasionné le dommage;

2° tout assuré dont la responsabilité est engagée dans la réparation du dommage;

3° le conjoint des personnes mentionnées aux 1° et 2°;

4° de bloed- en aanverwanten in de rechte lijn van de hierboven opgesomde personen, mits zij bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

De uitsluiting kan evenwel niet worden bedongen met betrekking tot lichamelijke letsels, in de gevallen voorzien onder 1°, 3° en 4° wanneer het motorrijtuig bestuurd wordt door een persoon die noch de aangestelde noch de bloed- of aanverwant in rechte lijn is van de benadeelde.

5° zij die in aanmerking komen voor de bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, behalve voor zover zij tegen de verzekerde een op burgerrechtelijke aansprakelijkheid berustende vordering behouden.

Wanneer echter de schade veroorzaakt is terwijl het motorrijtuig gebruikt wordt voor een openbare of speciale dienst van gemeenschappelijk vervoer van personen, mogen de onder 3° en 4° bedoelde personen alleen dan worden uitgesloten, als zij aan het bedrijf deelnemen door op dat tijdstip in het voertuig een dienst uit te voeren.

§ 2. — Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend overeenkomstig artikel 7.

Art. 5.

Indien het contract een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens het contract ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6.

§ 1. — Geen motorrijtuig mag worden ingeschreven als het niet overeenkomstig deze wet is gedekt tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven.

De Koning regelt de afgifte van de nummerplaten en hun inlevering.

Behalve in de gevallen van artikel 9, mag geen provinciale plaat voor een niet aan inschrijving onderworpen rijwiel met hulpmotor worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopend verzekeringscontract dat aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot de 31^e december van het jaar dat op de nummerplaat voorkomt.

§ 2. — Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hierna volgende voorschriften is voldaan :

1°) Als het motorrijtuig in België is ingeschreven moet het voorzien zijn van een nummerplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs.

2°) Als het motorrijtuig een niet aan inschrijving onderworpen rijwiel met hulpmotor is dat gewoonlijk in België is gestald, moet het voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van de lopende of van het daarop volgende jaar voorkomt.

3°) Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het

4° les parents et alliés en ligne directe des personnes énumérées ci-dessus à la condition qu'ils habitent sous le toit de celles-ci et soient entretenus par elles;

Toutefois, l'exclusion ne peut pas être stipulée pour les lésions corporelles, dans les cas prévus aux 1°, 3° et 4°, lorsque le véhicule automoteur est conduit par une personne qui n'est ni le préposé, ni le parent ou l'allié en ligne directe de la personne lésée.

5° les personnes bénéficiant des lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assuré.

Lorsque le dommage est causé alors que le véhicule est utilisé en service public ou spécial de transport de personnes en commun, l'exclusion ne peut s'appliquer aux personnes qui sont mentionnées aux 3° et 4°, que si elles participent à l'exploitation en exécutant à ce moment un service dans le véhicule.

§ 2. — Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés conformément à l'article 7.

Art. 5.

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

Art. 6.

§ 1^{er}. — L'immatriculation d'un véhicule automoteur est subordonnée à la couverture conforme aux dispositions de la présente loi de la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu.

Le Roi réglemente la délivrance et la restitution de la marque d'immatriculation.

Sauf dans les cas prévus à l'article 9, la délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

§ 2. — Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :

1°) Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation.

2°) Si le véhicule est un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation et qu'il a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante.

3°) Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à

motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet of op grond van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten.

Art. 7.

Geen snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd voor motorrijtuigen mag worden georganiseerd dan met het verlot van een door de Koning aan te wijzen overheid, die moet vaststellen, of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3, § 1, bedoelde personen gedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet.

Dit verlot houdt geen vrijstelling in van enig verder verlot dat krachtens andere wetten en verordeningen moet worden verkregen.

Alleen voor snelheidsritten en -wedstrijden kunnen de schade aan bestuurders en andere inzittenden van de eraan deelnemende motorrijtuigen en de schade aan die motorrijtuigen zelf van de bijzondere verzekering worden uitgesloten.

Art. 8.

De verzekerden moeten van ieder schadegeval waarbij het voertuig betrokken is, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door het verzekeringscontract voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de verzekerden, de vorm en de wijze van aangifte aan de verzekeraar en het model van de daartoe aan de wonden bescheiden die de verzekerde bij zich moet hebben.

De vaststelling door de verzekerden is niet verplicht indien een van hen vraagt dat zij door de politie wordt gedaan.

HOOFDSTUK III.

Rijtuigen toebehorend aan de Staat of aan bepaalde openbare instellingen.

Art. 9.

§ 1. — De Staat, de Regie van telegrafie en telefonie, de Regie der luchtwegen, de Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen hoeven geen verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven; daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, indien de Koning er niet anders over beschikt.

Wanneer zij niet verplicht zijn de schade te vergoeden wegens hun eigen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, zijn zij jegens de benadeelden gehouden onder dezelfde voorwaarden als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafrecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen, die artikel 20 aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft.

circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international.

Art. 7.

L'organisation de courses ou de concours de vitesses, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automobiles est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, § 1^{er}.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

En ce qui concerne les courses et concours de vitesse seulement, peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent à ces courses et concours ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Art. 8.

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dans lesquels le véhicule est impliqué. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

Le Roi peut fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les assurés, la forme et les modalités de la déclaration à l'assureur, et le modèle des documents qui doivent être utilisés à ces fins et dont l'assuré doit être porteur.

La constatation par les assurés n'est pas obligatoire si l'un d'eux demande un constat de police.

CHAPITRE III.

Des véhicules appartenant à l'Etat ou à certains organismes publics.

Art. 9.

§ 1^{er}. — L'Etat, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Régie des services frigorifiques de l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 20 si le conducteur ou le détenteur du véhicule s'en est rendu maître par vol, violence ou ensuite d'un recel.

§ 2. — De Koning kan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst, machtigen om de voor de Staat geldende regeling te genieten.

Hij bepaalt de voorwaarden waaronder die machtiging wordt verleend en ingetrokken alsook de controlemaatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de eis worden verbonden dat een zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas.

HOOFDSTUK IV.

Vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar.

AFDELING I.

Bepalingen betreffende het instellen en het vervolgen van de vordering.

Art. 10.

De verzekering geeft aan de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar.

Indien er meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid verminderd tot dat bedrag. Niettemin blijft de verzekeraar die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

Art. 11.

Voor de toepassing van deze wet kan de verzekeraar door de benadeelde in België worden gedagvaard, hetzij voor de rechter van de plaats van het feit waaruit de schade is ontstaan, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de benadeelde, hetzij voor de rechter van de zetel van de verzekeraar.

Art. 12.

§ 1. — Een vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen de verzekeraar, tegen de verzekerde of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis dat is gewezen in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde, worden ingeroepen tegen de verzekeraar, indien vaststaat dat deze laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

De verzekeraar kan de verzekerde roepen in het geding, dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld.

§ 2. — Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde voor het strafgerecht wordt ingesteld, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in het geding worden geroepen en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

§ 2. — Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Il fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

CHAPITRE IV.

De l'action de la personne lésée contre l'assureur.

SECTION I.

Dispositions relatives à l'introduction et à la poursuite de l'action.

Art. 10.

L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées qu'à concurrence du restant de la somme assurée.

Art. 11.

Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut assigner l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

Art. 12.

§ 1^{er}. — Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

§ 2. — Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

Als de verzekerde niet de verzekeringnemer is, kan deze in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen.

De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

De verzekeraar kan dan alleen verhaal nemen tegen de verzekeringnemer wanneer deze in het geding voor het strafrecht is betrokken geweest.

Art. 13.

§ 1. — Iedere rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar, die uit deze wet voortvloeit, verjaart door verloop van vijf jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan, of, indien er misdrijf is, te rekenen van de dag waarop dit werd gepleegd.

De verjaring wordt gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van vijf jaar begint te lopen vanaf het tijdstip waarop één van de partijen bij de onderhandelingen afbreekt; indien de betekening bij aangetekende brief geschiedt, begint de nieuwe termijn te lopen op de dag na die waarop de brief ter post is afgegeven.

§ 2. — Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekerden tot gevolg.

§ 3. — Indien de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen ontvankelijk gedurende dertig jaar na de uitspraak.

Art. 14.

Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk, kan geen uit de wet of het verzekeringscontract voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval door een verzekeraar tegen een benadeelde worden ingeroepen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of het verzekeringscontract gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Ieder verzekeringscontract met het oog op de uitvoering van deze wet gesloten, wordt, ten opzichte van de benadeelde, van rechtswege geacht elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

AFDELING II.

Voorwaarden waaronder gebeurtenissen of clauses die het verzekeringscontract beëindigen of schorsen, dan wel de daaraan verbonden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen.

Art. 15.

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig kunnen de bedingen van het verzekeringscontract

Si l'assuré est autre que le preneur d'assurance, ce dernier peut être appelé à la cause ou intervenir volontairement.

L'assureur et le preneur d'assurance peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

L'assureur ne peut exercer de recours contre le preneur d'assurance que si celui-ci a été à la cause devant la juridiction répressive.

Art. 13.

§ 1^{er}. — Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par cinq ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction, à compter du jour où celle-ci a été commise.

La prescription est interrompue par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée. Un nouveau délai de cinq ans prendra cours au moment où l'une des parties aura signifié à l'autre, par exploit d'huissier, qu'elle rompt les pourparlers; si la signification est faite par lettre recommandée, le nouveau délai prendra cours le lendemain du dépôt de celle-ci à la poste.

§ 2. — L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre les assurés.

§ 3. — Si la décision définitive est passée en force de chose jugée et admet des réserves, la demande tendant à faire statuer sur leur objet sera recevable pendant trente ans à partir du prononcé.

Art. 14.

Sans préjudice des dispositions de la section 2 du présent chapitre, 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.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la présente loi est réputé de plein droit, couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

SECTION II.

*De l'opposabilité
aux personnes lésées des événements
ou clauses mettant fin au contrat d'assurance,
suspendant celui-ci ou la garantie qui en fait l'objet.*

Art. 15.

En cas de transfert de propriété du véhicule, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre

die ertoe strekken uit kracht van de overgang een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen, zonder dat artikel 16 hoeft te worden toegepast.

Niettemin blijft de verzekeraar van het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgegaan, behoudens wat in artikel 16 is bepaald, jegens de benadeelde aansprakelijk, wanneer de schade veroorzaakt is door :

1° het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de nummerplaat die het vóór de overgang droeg;

2° het motorrijtuig, gebruikt in vervanging van dat waarvan de eigendom is overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de nummerplaat die dit laatste vóór de overgang droeg.

Art. 16.

§ 1. — Om tegen de benadeelde te kunnen worden ingeroepen, moet van het eindigen, de nietigverklaring of de ontbinding van het contract door de verzekeraar kennis worden gegeven aan de overheid of de persoon door de Koning aangewezen; de Koning bepaalt op welke wijze de kennisgeving moet worden gedaan, vanaf welk tijdstip zij kan worden gedaan en wanneer de in § 2 bedoelde termijn ingaat.

§ 2. — De verplichtingen van de verzekeraar jegens de benadeelde blijven bestaan voor schadegevallen die plaatsvinden binnen zestien dagen na de kennisgeving bedoeld in § 1; deze termijn kan niet ingaan vóór de dag na die waarop het contract eindigt.

§ 3. — Deze verplichtingen eindigen echter van rechtswege, zonder kennisgeving, voor zover het schadegevallen betreft die plaatsvinden :

1° na het van kracht worden van een nieuwe verzekering die hetzelfde risico dekt;

2° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de vervaltijd bepaald door een verzekeringscontract dat overeenkomstig artikel 2, § 1, is gesloten, tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat gewoonlijk in het buitenland is gestald, aanleiding geeft;

3° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de tijd waarvoor een internationaal verzekeringsbewijs is afgegeven, wanneer de verplichting die het Bureau overeenkomstig artikel 2, § 2, op zich neemt, van het bestaan van dit bewijs afhankelijk is gesteld.

§ 4. — De schorsing van het contract of van de dekking kan niet tegen de benadeelde worden ingeroepen, tenzij een ander verzekeraar jegens hem gehouden is.

Art. 17.

De artikelen 15 en 16 zijn niet van toepassing op rijwiel met hulpmotor.

Deze zijn aan de hiernavolgende bepalingen onderworpen :

1. Heeft de verzekeraar het bewijs afgegeven dat vereist wordt voor de uitreiking van de provinciale plaat, dan dekt hij ten opzichte van de benadeelde, de schade ontstaan

fin, par le seul effet du transfert, à l'assurance portant sur ce véhicule, sont opposables à la personne lésée, sans qu'il y ait lieu à l'application de l'article 16.

Toutefois, sous réserve des dispositions de l'article 16, l'assureur du véhicule dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1° le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2° le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert.

Art. 16.

§ 1^{er}. — Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation ou la résiliation du contrat doivent être notifiées par l'assureur à l'autorité ou à la personne désignée par le Roi; le Roi fixe le mode de notification, le moment à partir duquel elle peut être faite et le point de départ du délai prévu au § 2.

§ 2. — Les obligations de l'assureur à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification prévue au § 1^{er}; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat.

§ 3. — Toutefois, ces obligations cessent de plein droit, sans notification, en ce qui concerne les sinistres survenant :

1° après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;

2° après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément à l'article 2, § 1^{er}, en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle donne lieu un véhicule automobile ayant son stationnement habituel à l'étranger;

3° après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit le terme pour lequel a été émis un certificat international d'assurance, lorsque l'obligation assumée par le bureau, conformément à l'article 2, § 2, est subordonnée à l'existence de ce certificat.

§ 4. — La suspension du contrat ou de la garantie n'est pas opposable à la personne lésée, sauf si un autre assureur est tenu à l'égard de celle-ci.

Art. 17.

Les articles 15 et 16 ne sont pas applicables aux cyclo-moteurs.

Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

1. Si l'assureur a fourni l'attestation exigée pour la délivrance de la plaque provinciale, il couvre à l'égard de la personne lésée les dommages dont le fait générateur est

uit een feit voorgevallen vóór het einde van het op de plaat voorkomende jaar en veroorzaakt door het rijwiel met hulpmotor dat van die plaat voorzien is met toestemming van de houder ervan.

De verzekeraar kan echter alleen tot meer dan het bepaalde in het verzekeringscontract gehouden zijn bij het ontbreken van een andere verzekering in overeenstemming met deze wet.

2. Voor de rijwielen met hulpmotor waarvan de gewone standplaats zich in het buitenland bevindt, houden de verplichtingen van de verzekeraar tegenover de benadeelde, eerst op 16 dagen na de eindvervaldag van het in de Belgische zetel van een toegelaten verzekeraar gesloten verzekeringscontract.

Art. 18.

Wanneer een motorrijtuig door een burgerlijke of militaire autoriteit in eigendom of in huur wordt opgeëist, dekt de publiekrechtelijke persoon in wiens naam de opeising plaats had, door dat feit zelf en voor de duur van de ingebruikneming, alleen en volgens de regels van artikel 9, § 1, de aansprakelijkheid waartoe het opgeëiste rijtuig aanleiding kan geven.

HOOFDSTUK V.

Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Art. 19.

§ 1. — De Koning laat, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, een Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe. Hij keurt de statuten van dit Fonds goed, regelt het toezicht op de werking ervan en bepaalt welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

De toelating wordt ingetrokken indien het Fonds niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

Zo nodig richt de Koning een Gemeenschappelijk Waarborgfonds op.

§ 2. — De verzekeraars, met uitzondering van het bureau bedoeld in artikel 2 van deze wet, zijn er hoofdelijk toe gehouden aan dat Gemeenschappelijk Waarborgfonds de stortingen te doen die voor het vervullen van zijn opdracht en voor zijn werkingskosten nodig zijn.

Ingeval het Fonds door de Koning is opgericht, stelt een koninklijk besluit ieder jaar de regel vast voor het berekenen van de stortingen die door de verzekeraars moeten worden gedaan.

§ 3. — Ingeval de toelating van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds eindigt of wordt ingetrokken, kan de Koning alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden.

Zolang de vereffening van zijn verrichtingen duurt, blijft het Fonds aan het toezicht onderworpen.

De Koning benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het Fonds met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

Zolang de vereffening duurt, blijft § 2 toepasselijk.

survenu avant la fin de l'année reprise au millésime de la plaque provinciale et qui sont causés par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire.

Toutefois, l'assureur ne peut être tenu au-delà des dispositions du contrat d'assurance qu'en l'absence d'une assurance conforme à la présente loi.

2. Pour les cyclomoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, les obligations de l'assureur ne cessent à l'égard de la personne lésée que 16 jours après l'échéance du terme du contrat d'assurance conclu auprès du siège belge d'un assureur agréé.

Art. 18.

Lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu couvre seule, par ce fait et pour la durée de la prise en charge, selon les règles de l'article 9, § 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

CHAPITRE V.

Du Fonds commun de garantie.

Art. 19.

§ 1^{er}. — Le Roi agréé, aux conditions qu'Il détermine, un Fonds commun de garantie Il en approuve les statuts, réglemente le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

L'agrément est retirée si le Fonds n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

Au besoin, le Roi crée un Fonds commun de garantie.

§ 2. — Les assureurs, à l'exclusion du bureau prévu à l'article 2 de la présente loi, sont solidairement tenus d'effectuer à ce Fonds commun de garantie, les versements nécessaires pour l'accomplissement de sa mission et pour assurer ses frais de fonctionnement.

Dans le cas où le Fonds est créé par le Roi, un arrêté royal fixe chaque année la règle de calcul des versements à effectuer par les assureurs.

§ 3. — En cas de cessation ou de retrait de l'agrément du Fonds commun de garantie, le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées.

Le Fonds reste soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

Le Roi nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du Fonds quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

Pendant la durée de la liquidation le § 2 reste applicable.

Art. 20.

§ 1. — De benadeelde kan van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding bekomen van de schade voortvloeiende uit lichamelijke letsels die door een motorrijtuig worden veroorzaakt :

1° wanneer de identiteit van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is vastgesteld; in dit geval wordt het Fonds in de plaats van de aansprakelijke persoon gesteld;

2° wanneer, doordat de verplichting tot verzekering niet is nagekomen, geen toegelaten verzekeraar door de wet tot bedoelde vergoeding is verplicht;

3° wanneer, in geval van diefstal, geweldpleging of heling, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, ingevolge de in artikel 3 gestelde uitsluiting niet is verzekerd;

4° indien de toegelaten verzekeraar, schuldenaar der vergoedingen, zijn toelating verzaakt heeft of indien op hem de maatregel van intrekking van toelating is toegepast;

5° indien de verzekeraar in staat van faillissement verklaard is.

De omvang en de voorwaarden tot toekenning van dit recht op vergoeding worden door de Koning vastgesteld.

In de gevallen bedoeld onder 2°, 3°, 4° en 5° kan de Koning de verplichtingen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds binnen de speciale grenzen die Hij bepaalt, uitbreiden tot de vergoeding van stoffelijke schade.

§ 2. — In de gevallen bepaald in § 1, wordt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, in de mate waarin het de schade heeft vergoed, gesteld in de rechten van de benadeelde tegen de aansprakelijke personen en, eventueel, tegen hun verzekeraars.

Wanneer overeenkomstig artikel 25, tweede lid, een borgtocht gesteld of een zekerheid gestort is, treedt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ten aanzien van de borg of de zekerheid in de rechten van de benadeelden aan wie het de door het motorrijtuig veroorzaakte schade heeft vergoed. Hetzelfde geldt voor de opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, die krachtens artikel 28 is besteed aan de herstelling van de schade.

De indeplaatsstelling mag geen afbreuk doen aan de rechten die benadeelden persoonlijk kunnen doen gelden wegens schuldvorderingen inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid als bedoeld in deze wet, die met het Fonds gelijkelijk opkomen. Deze benadeelden, maar niet zij die in hun plaats zouden zijn gesteld, oefenen hun rechten uit bij voorkeur boven het Fonds.

In het geval onder § 1, 4° en 5°, mag echter het verhaal van het gemeenschappelijk waarborgfonds slechts tegen de aansprakelijke persoon worden uitgeoefend, indien de voorwaarden zijn vervuld waaronder een zodanig verhaal door de wet of het contract aan de verzekeraar zelf is toegelaten. Een vrijstelling kan bovendien door de Koning bepaald worden; in dit geval staat voor het Fonds verhaal tegen de aansprakelijke personen open tot het beloop van deze vrijstelling.

§ 3. — Het vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen het Fonds, tegen de aansprakelijke persoon of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of zijn geroepen. In het geval bedoeld onder § 1, 4° en 5°, kan het vonnis evenwel tegen het Fonds worden ingeroepen, zelfs wanneer het in het geding noch partij is geweest, noch daarin werd geroepen.

Art. 20.

§ 1^{er}. — La personne lésée peut obtenir du Fonds commun de garantie la réparation des dommages résultant de lésions corporelles causées par un véhicule automoteur :

1° lorsque le véhicule qui a causé l'accident n'est pas identifié; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable;

2° lorsque, l'obligation d'assurance n'ayant pas été respectée, aucun assureur agréé n'est obligé par la loi à ladite réparation;

3° lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée en vertu de l'exclusion prévue à l'article 3;

4° lorsque l'assureur agréé, débiteur des indemnités, a renoncé à l'agrément ou a fait l'objet de la mesure de retrait d'agrément;

5° lorsque l'assureur a été déclaré en faillite.

L'étendue et les conditions d'octroi de ce droit à réparation sont déterminées par le Roi.

Dans les cas prévus aux 2°, 3°, 4° et 5°, le Roi peut étendre les obligations du Fonds commun de garantie à l'indemnisation des dégâts matériels dans les limites spéciales qu'il détermine.

§ 2. — Dans les cas prévus au § 1^{er}, le Fonds commun de garantie est subrogé, dans la mesure où il a réparé le dommage, aux droits de la personne lésée contre les personnes responsables et éventuellement contre leurs assureurs.

Lorsqu'en application de l'article 25, alinéa 2, une caution est fournie ou un cautionnement est versé, le Fonds commun de garantie est, à l'égard de la caution ou du cautionnement, subrogé dans les droits des personnes lésées qu'il a indemnisées des dommages causés par le véhicule. Il en est de même à l'égard du produit de la vente du véhicule qui, en application de l'article 28, a été affecté à la réparation des dommages.

La subrogation ne peut préjudicier aux droits que pourraient faire valoir personnellement des personnes lésées qui seraient en concours avec le Fonds en raison de créances de responsabilité civile faisant l'objet de la présente loi. Ces personnes lésées, à l'exclusion des personnes qui leur seraient subrogées, exercent leurs droits par préférence au Fonds.

Toutefois, dans le cas prévu au § 1^{er}, 4° et 5°, le recours du Fonds commun de garantie ne peut être exercé contre la personne responsable que si sont remplies les conditions dans lesquelles un tel recours est permis par la loi ou le contrat à l'assureur lui-même. En outre une franchise peut être fixée par le Roi; dans ce cas, le Fonds peut exercer un recours contre la personne responsable à concurrence de cette franchise.

§ 3. — Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable au Fonds, à la personne responsable ou à la personne lésée que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance. Toutefois, le jugement est opposable au Fonds dans le cas prévu au § 1^{er}, 4° et 5°, même s'il n'a pas été présent ou appelé à l'instance.

Wanneer een verzekeraar van de toelating heeft afgezien of wanneer zijn toelating is ingetrokken, kan het Fonds in elke stand van het geding tussenkomen in gedingen tegen die verzekeraar of tegen zijn verzekerden.

Het Fonds kan de aansprakelijke persoon betrekken in het geding dat door de benadeelde tegen dit Fonds wordt gevoerd.

§ 4. — Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade voor het strafrecht wordt ingesteld, kan het Fonds door de benadeelde in het geding worden geroepen en ook vrijwillig tussenkomen onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafrecht kan geen uitspraak doen over de rechten die het Fonds tegen de aansprakelijke persoon of eventueel tegen zijn verzekeraar kan doen gelden.

Het Fonds en de aansprakelijke persoon kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

HOOFDSTUK VI.

Bureau voor afwikkeling van schade veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

Art. 21.

§ 1. — De Koning laat, onder de voorwaarden die hij bepaalt, een bureau toe, dat tot opdracht heeft de schade te vergoeden die in België is veroorzaakt door de in artikel 2, § 2, bedoelde motorrijtuigen.

Binnen de perken van die opdracht keurt de Koning de statuten van dit bureau goed, regelt Hij het toezicht op zijn werking en bepaalt Hij welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

Hij trekt de toelating in indien het bureau niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

§ 2. — Ingeval de toelating van het bureau eindigt of wordt ingetrokken, wordt zijn opdracht vervuld door het in artikel 19 genoemde Gemeenschappelijk Waarborgfonds, voor een tijd die de Koning bepaalt.

De Koning kan alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden. Hij benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het bureau met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

Zolang de vereffening van zijn verrichtingen duurt, blijft het bureau aan het toezicht onderworpen.

HOOFDSTUK VII.

Verzekeringsondernemingen en maatregelen om de uitvoering van hun verplichtingen te waarborgen.

Art. 22.

§ 1. Niemand mag als verzekeraar contracten sluiten tot verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld in artikel 2, § 1, zo hij niet door de Koning is toegelaten.

Lorsqu'un assureur a renoncé à l'agrération ou a fait l'objet d'une mesure de retrait d'agrération, le Fonds peut intervenir en tout état de cause dans les instances dirigées contre cet assureur ou contre ses assurés.

Le Fonds peut mettre la personne responsable en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

§ 4. — Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, le Fonds peut être mis en cause par la personne lésée et peut intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que le Fonds peut faire valoir contre la personne responsable ou, éventuellement, contre son assureur.

Le Fonds et la personne responsable peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

CHAPITRE VI.

Du bureau chargé de régler les dommages causés par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Art. 21.

§ 1^{er}. — Le Roi agrée aux conditions qu'il détermine, un bureau qui a pour mission de régler les dommages causés en Belgique par les véhicules mentionnés à l'article 2, § 2.

Dans les limites de cette mission, le Roi approuve les statuts de ce bureau, réglemente le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

Il lui retire l'agrération si le bureau n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

§ 2. — En cas de cessation ou de retrait de l'agrération du bureau, sa mission est assurée pour une période que le Roi détermine par le Fonds commun de garantie prévu à l'article 19.

Le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées. Il nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du bureau quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

Le bureau reste soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

CHAPITRE VII.

Des entreprises d'assurances et des mesures tendant à garantir l'exécution de leurs obligations.

Art. 22.

§ 1. Nul ne peut souscrire, en qualité d'assureur, des contrats d'assurance de la responsabilité civile prévue à l'article 2, § 1^{er}, s'il n'est agréé par le Roi.

De lijst van de toegelaten verzekeringsondernemingen wordt ten minste eenmaal per jaar in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Het is ieder agent, makelaar of tussenpersoon verboden het sluiten van een contract ter verzekering van de in artikel 2, § 1, bedoelde burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij een niet toegelaten verzekeraar voor te stellen, een zodanig contract te doen sluiten of bij het sluiten daarvan op te treden.

De bij niet toegelaten verzekeraars onderschreven contracten zijn nietig. De verzekeraar blijft er echter toe gehouden de verplichtingen na te komen die hij op zich genomen heeft, tot op het ogenblik dat de verzekeringnemer bij een toegelaten verzekeraar een verzekeringscontract gesloten heeft waardoor de bij deze wet bedoelde burgerrechtelijke aansprakelijkheid gedekt wordt.

De Koning kan alle maatregelen nemen die nodig zijn om de goede uitvoering te waarborgen van de verplichtingen van de verzekeraar tegenover de verzekeringnemer, de verzekerden en de benadeelden.

De Koning kan aan de makelaars en agenten van deze verzekeraar opleggen aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of aan ieder door Hem aangewezen persoon het bedrag te storten van de commissielonen verband houdend met de verzekeringscontracten van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, en die onder welke vorm ook geïnd gedurende de twaalf maanden die voorafgingen aan de krachtens dit lid genomen beslissing.

De volledige opbrengst van deze stortingen wordt voor de schadeloosstelling van de benadeelde personen gebruikt.

§ 2. — De voorwaarden voor de toelating en voor de intrekking van de toelating der verzekeraars alsmede de regeling van het toezicht op de verzekeraars worden door de Koning bepaald.

De toelating is onder meer afhankelijk van de toetreding van de verzekeraar tot een gemeenschappelijk waarborgfonds dat eveneens door de Koning is toegelaten.

De Koning kan eveneens de toelating afhankelijk maken van de toetreding van de verzekeraar tot het bureau dat, overeenkomstig artikel 2, § 2, belast is met de afwikkeling van de schade veroorzaakt in België door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

De Koning kan ter uitvoering van deze wet een commissie van advies oprichten of met dat doel bevoegdheid verlenen aan een krachtens de bestaande wetten opgerichte commissie, waarvan Hij de opdracht zal omschrijven.

De sommen en waarden, die door de ter uitvoering van deze wet toegelaten verzekeringsondernemingen als zekerheid en als technische reserves in de Deposito- en Consignatiekas en in de depositobanken zijn neergelegd, zijn bij bijzonder voorrecht bestemd voor de betaling van de schadeloosstelling die aan de benadeelden verschuldigd is. Met hetzelfde doel kan de Koning voorzieningen treffen ten opzichte van andere voor bovenbedoelde zekerheid en reserves bestemde goederen.

De verzekeraar wiens bedrijf niet beperkt is tot de door deze wet bedoelde risico's, moet voor de verrichtingen betreffende deze risico's een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding inrichten. De vreemde verzekeraar moet bovendien een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding inrichten voor de verrichtingen betreffende de risico's door deze wet bedoeld en de risico's waarvan de premies in België betaalbaar zijn. De verzekeraar kan verplicht worden verantwoording te verstrekken omtrent het geheel van zijn verrichtingen in België en omtrent zijn algemene financiële toestand.

De kosten van het toezicht worden door de toegelaten verzekeraars gedragen tot een beloop van ten hoogste 3 % van de premies, geïnd voor de verzekering door deze

La liste des entreprises d'assurances agréées est publiée au moins une fois l'an au *Moniteur belge*.

Il est interdit à tout agent, courtier ou intermédiaire, de proposer la souscription d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile visée par l'article 2, § 1^{er}, auprès d'un assureur non agréé, de faire souscrire un tel contrat ou d'intervenir à sa souscription.

Les contrats souscrits auprès d'assureurs non agréés sont nuls. Toutefois, l'assureur reste tenu de remplir les obligations qu'il a contractées jusqu'au moment où le preneur a souscrit auprès d'un assureur agréé un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile visée par la présente loi.

Le Roi peut prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la bonne exécution des obligations de cet assureur à l'égard des preneurs, des assurés et des personnes lésées.

Le Roi peut imposer aux courtiers et agents de cet assureur de verser au Fonds commun de garantie ou à toute autre personne désignée par Lui, le montant des commissions afférentes aux contrats d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et perçues sous quelque forme que ce soit pendant les douze mois précédant la décision prise en vertu du présent alinéa.

Le produit de ces versements est intégralement affecté à l'indemnisation des personnes lésées.

§ 2. — Les conditions d'agrément, de retrait d'agrément et de contrôle des assureurs sont déterminées par le Roi.

L'agrément est notamment subordonnée à l'affiliation de l'assureur à un fonds commun de garantie, lui-même agréé par le Roi.

Le Roi peut également subordonner l'agrément à l'affiliation de l'assureur au bureau chargé, conformément à l'article 2, § 2, du règlement des dommages causés en Belgique par les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Le Roi peut, aux fins de l'exécution de la présente loi, créer une commission consultative ou donner compétence à cet effet à une commission créée en vertu des lois existantes, dont il précisera la mission.

Les sommes et valeurs affectées au cautionnement et aux réserves techniques, déposées à la Caisse des Dépôts et Consignations et dans les banques de dépôt par les entreprises d'assurances agréées aux fins d'exécution de la présente loi sont affectées, par privilège spécial, au paiement des indemnités dues aux personnes lésées. Dans le même but, le Roi peut prendre des dispositions à l'égard des autres biens affectés au cautionnement et aux réserves ci-dessus visés.

L'assureur dont l'activité n'est pas limitée aux risques visés par la présente loi doit établir une gestion et une comptabilité distinctes des opérations relatives à ces risques. L'assureur étranger doit établir en outre une gestion et une comptabilité distinctes des opérations relatives aux risques visés par la présente loi et dont les primes sont payables en Belgique. L'assureur peut être tenu de fournir des justifications sur l'ensemble de ses opérations en Belgique, ainsi que sur sa situation financière générale.

Les frais de contrôle sont supportés par les assureurs agréés, à concurrence de 3 % au plus des primes encaissées pour l'assurance visée par la présente loi. Un arrêté minis-

wet bedoeld. Op het einde van elk dienstjaar wordt de verdeling der kosten onder de toegelaten verzekeraars bij ministerieel besluit vastgesteld naar evenredigheid van het bedrag der geïnde premies.

Art. 23.

Ingeval de toelating van een verzekeraar eindigt of wordt ingetrokken, kan de Koning alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, van de verzekerden en van de benadeelden.

De contracten gesloten bij verzekeraars waarvan de toelating is ingetrokken of die ze hebben verzaakt, zijn van rechtswege ontbonden de dertigste dag volgend op de bekendmaking van het koninklijk besluit van intrekking of verzaking.

De eigenaar van een motorrijtuig gedekt door een verzekeraar die niet meer is toegelaten, wordt tijdens die termijn, overeenkomstig artikel 2 van deze wet, geacht verzekerd te zijn.

De premie wordt door de verzekeraar terugbetaald naar verhouding van het niet gedekt gedeelte van het risico.

De verzekeraar blijft, tijdens de duur van de vereffening van zijn verrichtingen aan toezicht onderworpen.

HOOFDSTUK VIII.

Strafbepalingen.

AFDELING I.

Beslag op motorrijtuigen.

Art. 24.

Ieder motorrijtuig dat op de openbare weg of op een der in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen in het verkeer wordt gebracht, wordt in beslag genomen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de bepalingen van deze wet. Onverminderd de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan dit beslag worden gelegd door ieder officier van gerechtelijke politie en door ieder ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de eigenaar van het motorrijtuig gezonden binnen twee dagen na de dag waarop diens identiteit kon worden vastgesteld.

Tijdens de duur van het beslag blijft het rijtuig voor risico van de eigenaar.

Art. 25.

Wanneer bewezen is dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven ten tijde van het beslag gedekt was door een verzekering die aan de bepalingen van deze wet beantwoordt, of wanneer de eigenaar van het motorrijtuig geen overtreding van artikel 26 ten laste wordt gelegd, wordt het beslag door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is, opgeheven tenzij de handhaving daarvan om een andere reden dan het ontbreken van een verzekering vereist is.

tériel fixe, à la fin de chaque exercice, la répartition des frais entre les assureurs agréés au prorata du montant des primes encaissées.

Art. 23.

En cas de cessation ou de retrait de l'agrément d'un assureur, le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurances, des assurés et des personnes lésées.

Les contrats souscrits auprès d'assureurs dont l'agrément est retirée ou qui renoncent à l'agrément sont résiliés de plein droit le trentième jour qui suit la publication de l'arrêté royal de retrait ou de renonciation.

Pendant ce délai, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur couvert par un assureur ne bénéficiant plus de l'agrément, est réputé assuré conformément à l'article 2 de la présente loi.

La prime est remboursée par l'assureur, au prorata de la partie non couverte du risque.

L'assureur restera soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

CHAPITRE VIII.

Dispositions pénales.

SECTION I^{re}.

De la saisie des véhicules.

Art. 24.

Tout véhicule automoteur mis en circulation sur la voie publique ou sur un des terrains visés à l'article 2, § 1^{er}, est saisi lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu n'est pas couverte conformément aux dispositions de la présente loi. Sans préjudice des pouvoirs accordés par le Code d'instruction criminelle, cette saisie peut être effectuée par tout officier de police judiciaire et par tout fonctionnaire ou agent de l'autorité publique qualifié pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la présente loi.

Une copie du procès-verbal est adressée au propriétaire du véhicule dans les deux jours à compter de celui où son identité a pu être établie.

Le véhicule reste aux risques du propriétaire pendant la durée de la saisie.

Art. 25.

Lorsqu'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité civile à laquelle le véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi ou lorsque aucune infraction à l'article 26 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule, la saisie est levée par le ministère public, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie à moins que son maintien ne soit exigé pour un autre motif que le défaut d'assurance.

In de andere gevallen moet voor opheffing van het beslag bewezen zijn dat een verzekeringscontract overeenkomstig deze wet is gesloten, en dat de beslag- en bewaarskosten voor het motorrijtuig betaald zijn. Aan de opheffing van het beslag kan bovendien de voorwaarde worden verbonden dat een borgtocht wordt gesteld of een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas wordt gestort als waarborg voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Het bedrag tot hetwelk de borg is verbonden, of dat van de zekerheid, wordt vastgesteld door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is; die waarborg mag niet hoger zijn dan de waarde van het motorrijtuig.

Indien het beslag langer dan drie maanden duurt, kan de burgerlijke rechtbank, de griffier ertoe machtigen het bestuur der registratie en domeinen met de verkoop van het motorrijtuig te belasten, nadat de eigenaar behoorlijk is gedagvaard ten verzoeken van het openbaar ministerie. Tegen dit vonnis kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie, één maand nadat de beslissing werd gewezen opnieuw dagvaarden.

Na afhouding door de Staat van de beslag- en bewaarskosten voor het motorrijtuig, komt, wat de verbeurdverklaring of de teruggave betreft, de netto-opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend, in de plaats van het in beslag genomen motorrijtuig.

AFDELING II.

Straffen.

Art. 26.

§ 1. — De eigenaar of de houder van het motorrijtuig die dit in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn krachtens het eerste lid alleen strafbaar, als zij weten dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig deze wet, of als niet is voldaan aan de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden.

§ 2. — Hij die snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden organiseert of eraan deelneemt, zonder dat hij gedekt is door de in artikel 7 bedoelde bijzondere verzekering, wordt gestraft met de straffen gesteld in § 1, eerste lid.

§ 3. — Als de eigenaar of de houder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten, en is de vennootschap, de vereniging of de instelling, die eigenaar is, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié de la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Le montant de l'engagement de la caution ou du cautionnement est déterminé par le ministre public, par le juge d'instruction, par la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le tribunal peut autoriser le greffier à faire procéder à la vente du véhicule par l'administration de l'enregistrement et des domaines, le propriétaire ayant été dûment cité à la requête du ministère public. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue.

Après prélèvement par l'Etat des frais de saisie et de conservation du véhicule, le produit net de la vente autorisée par le président du tribunal, est substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

SECTION II.

Des peines.

Art. 26.

§ 1^{er}. — 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 à l'article 2, § 1^{er}, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1^{er}, que s'ils savent que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la présente loi ou si les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique ne sont pas remplies.

§ 2. — Est puni des peines prévues au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 7.

§ 3. — Si le propriétaire ou le détenteur est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 27.

Bovendien kunnen de rechtbanken, in de gevallen bedoeld in artikel 26 voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste twee jaar de vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing op de in het eerste lid bedoelde vervallenverklaring van het recht tot sturen.

Art. 28.

Bij veroordeling van de eigenaar van het motorrijtuig wegens overtreding van artikel 26 kunnen de rechtbanken bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop die de griffier heeft ontvangen, geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldvordering, bestemd zal worden voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is overeenkomstig artikel 25 derde lid, kan dezelfde bestemming gegeven worden aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop.

Bij verbeurdverklaring van het motorrijtuig wordt het gedeelte van de netto-opbrengst van de verkoop dat niet gebruikt is voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade, aan de Schatkist toegewezen.

Art. 29.

Met de straffen gesteld in artikel 29 van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, wordt gestraft de houder van de nummerplaat, die, na verloop van de door de Koning bepaalde tijd, in gebreke blijft te voldoen aan de verplichting krachtens artikel 6, § 1, tweede lid, opgelegd.

Dezelfde straffen zijn toepasselijk in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2.

Art. 30.

Met gevangenisstraf van een maand tot vijf jaar en met geldboete van duizend frank tot tienduizend frank, of met een van die straffen alleen, worden bestraft:

1° iedere overtreding van artikel 22, § 1, eerste en derde lid, alsook van de bepalingen uitgevaardigd tot uitvoering van het vijfde lid van § 1.

2° iedere overtreding van de verplichtingen die aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of aan het Bureau op grond van de artikelen 19 en 21 zijn opgelegd.

Art. 31.

Als, in de gevallen bepaald in de artikelen 29 en 30, de overtreder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 32.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uit-

Art. 27.

Dans les cas prévus à l'article 26 les tribunaux peuvent, en outre, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de deux ans au plus.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue à l'alinéa 1^{er}.

Art. 28.

En condamnant le propriétaire du véhicule pour infraction à l'article 26 les tribunaux peuvent ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente recueilli par le greffier soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci par préférence à toute autre créance. Si le véhicule a déjà été vendu en application de l'article 25, alinéa 3, la même affectation peut être donnée à tout ou partie du produit de la vente.

Lorsque la confiscation du véhicule est prononcée, la partie du produit net de la vente, qui n'est pas affectée à la réparation des dommages causés par le véhicule, est attribuée au Trésor.

Art. 29.

Est puni des peines prévues par l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière coordonné le 16 mars 1968, le titulaire de la marque d'immatriculation qui, après l'expiration du délai fixé par le Roi, reste en défaut de satisfaire à l'obligation imposée en vertu de l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Les mêmes peines sont applicables en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2.

Art. 30.

Sont punies d'un emprisonnement d'un mois à 5 ans et d'une amende de mille francs à dix mille francs ou d'une de ces peines seulement:

1° toute infraction à l'article 22, § 1^{er}, alinéas 1 et 3, ainsi qu'aux dispositions prises en application de l'alinéa 5 du § 1^{er}.

2° toute infraction aux obligations imposées au Fonds commun de garantie ou au Bureau en vertu des articles 19 et 21.

Art. 31.

Si, dans les cas prévus aux articles 29 et 30, l'auteur de l'infraction est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 32.

Les dispositions du livre 1^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'arti-

zondering van artikel 43, eerste lid, zijn toepasselijk op de misdrijven bedoeld door deze wet.

Art. 33.

Tot vaststelling van de overtredingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan vastgestelde verordeningen zijn bevoegd, onverminderd de bevoegdheid der officieren van gerechtelijke politie, de ambtenaren en agenten van de openbare macht die ermede belast zijn toe te zien op de uitvoering van de wetten en verordeningen op de politie van het wegverkeer, alsmede zij die door de Koning speciaal daartoe worden aangewezen.

Processen-verbaal door die ambtenaren en agenten opge maakt, leveren bewijs op tot aan het tegenbewijs.

HOOFDSTUK IX.

Overgangsbepalingen.

Art. 34.

Het in werking treden van deze wet leidt, binnen de grenzen welke haar bepalingen stellen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringscontracten.

Die wijzigingen kunnen geen rechtvaardigingsgrond zijn voor enige verhoging of vermindering van het bedrag van de bij het verzekeringscontract vastgestelde premie, noch voor de ontbinding van dit contract.

Art. 35.

De lopende contracten bij de verzekeraars die, op de datum van de inwerkingtreding van deze wet, niet zijn toegelaten, zijn van rechtswege onthouden de dertigste dag volgend op die datum.

De eigenaar van een motorrijtuig gedekt door een niet toegelaten verzekeraar, wordt geacht tijdens deze termijn overeenkomstig artikel 2 van deze wet verzekerd te zijn.

De premie wordt door de verzekeraar terugbetaald naar verhouding van het niet gedekte gedeelte van het risico.

De Koning kan, onverminderd het recht van de andere schuldeisers, ten opzichte van deze verzekeraars, alle geschikte maatregelen treffen om de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden veilig te stellen.

Art. 36.

§ 1. — De provinciale platen voor rijwielen met hulpmotor waarop het jaartal voorkomt van het jaar volgend op dat waarin deze wet in werking is getreden, worden slechts afgegeven na overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een tot 31 december van dat jaar geldig verzekeringscontract.

De verzekeraar moet, desgevraagd, zodanig bewijs verstrekken aan iedere houder van een op 1 januari van datzelfde jaar lopend verzekeringscontract. Het verzekerings-tijdvak dat gedurende het jaar ten einde loopt, wordt verlengd tot 31 december en een met de verlenging evenredig premietoeslag is aan de verzekeraar verschuldigd.

§ 2. — Indien het contract tot na die datum voortduurt, dekken de jaarlijkse verzekerings-tijdvakken het kalenderjaar, terwijl de jaarlijkse vervaldag wordt vastgesteld op

de 43, alinea 1^{er}, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 33.

Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, sont qualifiés pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son exécution, les fonctionnaires et agents de l'autorité publique délégués pour surveiller l'exécution de la législation et des règlements sur la police du roulage, ainsi que ceux qui seront spécialement désignés par le Roi.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires et agents font foi jusqu'à preuve contraire.

CHAPITRE IX.

Dispositions transitoires.

Art. 34.

L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

Ces modifications ne peuvent justifier aucune majoration ou réduction du montant de la prime fixée par le contrat, ni la résiliation de celui-ci.

Art. 35.

Les contrats en cours auprès d'assureurs qui, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, ne sont pas agréés, sont résiliés de plein droit le trentième jour qui suit cette date.

Pendant ce délai, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur couvert par un assureur non agréé est réputé assuré conformément à l'article 2 de la présente loi.

La prime est remboursée par l'assureur, au prorata de la partie non couverte du risque.

Le Roi peut prendre à l'égard de ces assureurs toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurances, des assurés et des personnes lésées, sans préjudice du droit des autres créanciers.

Art. 36.

§ 1^{er}. — Les plaques provinciales pour cyclomoteurs qui porteront le millésime de l'année qui suit celle de l'entrée en vigueur de la présente loi ne seront délivrées que sur la production d'une attestation d'un assureur agréé, portant sur l'existence d'un contrat d'assurance valable jusqu'au 31 décembre de cette année.

Cette attestation devra être fournie par l'assureur sur demande de tout titulaire d'un contrat d'assurance en cours au 1^{er} janvier de cette même année. La période d'assurance qui prend fin au cours de l'année sera prolongée jusqu'au 31 décembre, un supplément étant dû à l'assureur au prorata de la prolongation.

§ 2. — Si le contrat se poursuit au-delà de cette date, les périodes annuelles d'assurances couvrent l'année civile, l'échéance annuelle étant fixée au 1^{er} décembre qui pré-

de 1^{ste} december die aan genoemd jaar voorafgaat en terwijl de datum waarop het contract eindigt, wordt verschoven tot de 31^{ste} december van het jaar waarin het contract een einde moet nemen.

HOOFDSTUK X.

Slotbepalingen.

Art. 37.

Van de bepalingen van deze wet mag niet worden afgevoerd door bijzondere overeenkomsten die aan de rechten van benadeelden afbreuk mochten doen.

Art. 38.

Volkomen uitwerking zullen hebben, de verdragen die de Koning zal sluiten met het oog op het bepalen van de voorwaarden waaronder motorrijtuigen die toebehoren aan vreemde Staten, en motorrijtuigen waarvoor deze Staten instaan, tot het verkeer in België kunnen worden toegelaten zonder dat zij door een verzekering zijn gedekt.

Die verdragen zullen bepaaldelijk inhouden, dat de vreemde Staten de bevoegdheid van de Belgische gerechten erkennen en de verplichting op zich nemen de betaling van de schadeloosstelling wegens schade veroorzaakt door bedoelde motorrijtuigen te waarborgen, in de omstandigheden waarin de Belgische Staat tot vergoeding zou zijn gehouden indien het zijn eigen motorrijtuigen betrof.

Door die verdragen kunnen aan de Belgische Staat overeenkomstige verplichtingen opgelegd worden, voor het waarborgen van de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen die hem toebehoren of op zijn naam zijn ingeschreven. Hetzelfde kan gelden voor de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen, die toebehoren aan of ingeschreven zijn op naam van overheidslichamen of rechtspersonen die van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld.

Art. 39.

§ 1. — De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt opgeheven.

§ 2. — De bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die voorkomen in artikel 28 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, zoals het is gewijzigd door de wet van 20 december 1957, worden opgeheven voor zover voor die aansprakelijkheid overeenkomstig deze wet een verplichte verzekering is gesloten.

§ 3. — Artikel 3 van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar wordt opgeheven.

Art. 40.

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

De Koning kan een bijzonder tijdstip bepalen wat sommige door Hem aan te wijzen categorieën van rijtuigen betreft.

cède la dite année et la date de l'expiration du contrat reportée au 31 décembre de l'année où il doit prendre fin.

CHAPITRE X.

Dispositions finales.

Art. 37.

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente loi par des conventions particulières qui porteraient atteinte aux droits des personnes lésées.

Art. 38.

Sortiront leur plein et entier effet, les traités que le Roi fera en vue de régler les conditions auxquelles peuvent être admis à circuler en Belgique, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs appartenant à des Etats étrangers ainsi que ceux à l'égard desquels ils se portent garants.

Ces traités comporteront de la part de l'Etat étranger, notamment la reconnaissance de la compétence des tribunaux belges et l'engagement de l'Etat étranger de garantir le paiement des indemnités résultant des dommages causés par ces véhicules dans les conditions où l'Etat belge serait tenu s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Par ces traités, des obligations correspondantes pourront être mises à charge de l'Etat belge en vue de garantir la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules automoteurs lui appartenant ou immatriculés en son nom. Il peut en être de même en ce qui concerne la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules appartenant ou immatriculés au nom d'autorités publiques ou de personnes juridiques dispensées de l'obligation d'assurance.

Art. 39.

§ 1^{er}. — La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogée.

§ 2. — Les dispositions relatives à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs figurant dans l'article 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, tel qu'il a été modifié par la loi du 20 décembre 1957, sont abrogées dans la mesure où cette responsabilité fait l'objet d'une assurance obligatoire conformément à la présente loi.

§ 3. — L'article 3 de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire est abrogé.

Art. 40.

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Le Roi peut fixer une date particulière en ce qui concerne certaines catégories de véhicules qu'il détermine.

D. BIJLAGE.

Concordantietabel van de artikelen.

Wet van 1 juli 1956	Ontwerp nr. 851/1	Tekst van de Commissie
Art. 1	Art. 1	Art. 1
2	2	2
3	3	3
4	4	4
5	5	5
17	6	6
20	7	7
8	8	8
14	9	9
6	10	10
7	11	11
9	12	12
10	13	13
11	14	14
12	15	15
13	16	16
—	17	17
—	18	18
—	19	19
16	20	20
—	21	21
15	22	22
—	26	23
18 § 4	31	24
18 § 4	32	25
18 § 1	33	26
18 § 3	34	27
—	35	28
—	36	29
—	37	30
18 § 1	38	31
19	39	32
—	40	33
—	46	34
—	—	35
—	47	36
21	48	37
—	50	38
—	51	39
26	52	40

D. ANNEXE

Tableau de concordance des articles.

Loi du 1 ^{er} juillet 1956	Projet 851/1	Texte de la Commission
Art. 1	Art. 1	Art. 1
2	2	2
3	3	3
4	4	4
5	5	5
17	6	6
20	7	7
8	8	8
14	9	9
6	10	10
7	11	11
9	12	12
10	13	13
11	14	14
12	15	15
13	16	16
—	17	17
—	18	18
—	19	19
16	20	20
—	21	21
15	22	22
—	26	23
18 § 4	31	24
18 § 4	32	25
18 § 1	33	26
18 § 3	34	27
—	35	28
—	36	29
—	37	30
18 § 1	38	31
19	39	32
—	40	33
—	46	34
—	—	35
—	47	36
21	48	37
—	50	38
—	51	39
26	52	40