

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

5 JUILLET 1955.

PROJET DE LOI

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

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Aperçu historique.

Depuis plus de vingt ans l'obligation d'assurance a été imposée en Belgique à certains usagers de la voie publique qui emploient des véhicules automobiles.

Les services publics d'autobus et d'autocars, le transport rémunéré de choses et de personnes ainsi que le transport de choses pour compte propre y ont été successivement assujettis.

Le parlement a été saisi à de nombreuses reprises de projets et propositions de loi tendant à généraliser l'obligation d'assurance en l'appliquant à tous les cas d'utilisation de véhicules automoteurs (1).

Par suite des dissolutions des Chambres qui se sont succédé, aucun de ces projets ne put aboutir.

Certains projets, inspirés d'une étude à laquelle s'était livré le comité permanent de législation, avaient, en outre,

(1) Proposition Sinzot, 2 août 1933, Doc. Ch. n° 188, sess. 1932-1933;

Projet de loi du 25 novembre 1936, Doc. Ch. n° 43, sess. 1936-1937;

Projet de loi du 5 juillet 1939, Doc. Sénat n° 125, sess. extraordin. 1939;

Prop. Baron de Dorlodot, Doc. Sénat n° 285, sess. 1946-1947;

Prop. Charpentier, Doc. Ch. n° 33, sess. 1947-1948;

Prop. Buisseret, Doc. Sénat n° 72, session 1947-1948 et amendements du gouvernement, Doc. Sénat n° 22, sess. 1948-1949;

Prop. Charpentier, Doc. Ch. n° 208, sess. 1949-1950;

Propos. Van der Schueren, Doc. Ch. n° 109, sess. extr. 1950 et amendements, Doc. n° 93, sess. 1951-1952;

Prop. Charpentier, Doc. Ch. n° 658, sess. 1950-1951 et amendements, n° 143, sess. 1951-1952;

Amendements Dieudonné, Doc. Ch. n° 145, sess. 1951-1952.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

5 JULI 1955.

WETSONTWERP

betreffende
de verplichte aansprakelijkheidsverzekering
in zake motorrijtuigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

I. — Historisch overzicht.

Reeds meer dan twintig jaar bestaat in België, voor sommigen, die met hun motorrijtuig van de openbare weg gebruik maken, de verplichting om zich te verzekeren.

De openbare autobus- en autocardiens, het bezoldigd vervoer van zaken en van personen, alsmede het vervoer van zaken voor eigen rekening werden er achtereenvolgens aan onderworpen.

Talrijk zijn de wetsontwerpen en wetsvoorstellen die bij het Parlement reeds werden ingediend met het doel de verzekeringsplicht te veralgemenen door ze van toepassing te maken in al de gevallen waarin van een motorrijtuig wordt gebruik gemaakt (1).

Ingevolge de opeenvolgende kamerontbindingen kon geen enkel van die ontwerpen verwezenlijkt worden.

Sommige ontwerpen, ingegeven door een studie waartoe het vast comité voor de wetgeving was overgegaan, strek-

(1) Voorstel Sinzot, 2 Augustus 1933, Besch. K. n° 188, Zitt. 1932-1933.

Wetsontwerp van 25 November 1936, Besch. K. n° 43, Zitt. 1936-1937;

Wetsontwerp van 5 Juli 1939, Besch. Sen. n° 125, Buitengew. Zitt. 1939;

Voorstel Baron de Dorlodot, Besch. Sen. n° 285, Zitt. 1946-1947;

Voorstel Charpentier, Besch. K. n° 33, Zitt. 1947-1948;

Voorstel Buisseret, Besch. Sen. n° 72, Zitt. 1947-1948 en amendementen van de Regering, Besch. Sen. n° 22, Zitt. 1948-1949;

Voorstel Charpentier, Besch. K. n° 208, Zitt. 1949-1950;

Voorstel Van der Schueren, Besch. K. n° 109, Buitengew. Zitt. 1950 en amendementen, Besch. 93, Zitt. 1951-1952;

Voorstel Charpentier, Besch. K. n° 658, Zitt. 1950-1951 en amendementen n° 143, Zitt. 1951-1952;

Amendementen Dieudonné, Besch. K. n° 145, zitt. 1951-1952.

pour objet de modifier les principes de la responsabilité civile.

Le renversement du fardeau de la preuve qui était préconisé fut loin de rencontrer l'adhésion unanime et nombre de juristes et de praticiens de l'assurance émirent le vœu de voir maintenir le système traditionnel du Droit belge en ce qui concerne la responsabilité civile. La commission de la Justice du Sénat, au cours de la session parlementaire de 1948-1949 et la commission de la Justice de la Chambre dans son rapport du 4 mars 1954 (1) se prononcèrent toutes deux en ce sens et décidèrent qu'il fallait se borner à la réforme essentielle en instaurant l'assurance obligatoire de tous les véhicules automoteurs, et en protégeant de manière efficace les victimes.

Les commissions parlementaires préconisèrent notamment d'accorder à la victime une action directe contre l'assureur sans que celui-ci puisse lui opposer les exceptions qu'il peut faire valoir contre son assuré et de compléter cette protection par la constitution d'un fonds de garantie en vue d'indemniser la victime qui ne peut s'adresser à un assureur.

En même temps, la question de l'assurance obligatoire fit également l'objet d'un examen approfondi par la commission belgo-néerland-luxembourgeoise pour l'étude de l'unification du droit.

Celle-ci déposa le 4 juin 1954 un avant-projet de traité qui a été signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955 par les trois gouvernements et dont l'approbation fait l'objet d'un projet de loi distinct.

Le traité contient en annexe des dispositions communes destinées à servir de cadre aux législateurs de chacun des trois pays pour la loi qu'ils s'engagent à introduire dans leur législation dans les six mois de l'entrée en vigueur de la loi approuvant le traité.

Il importe de signaler qu'en Belgique des contacts avaient été assurés à l'intervention du département de la Justice, entre la commission d'étude Benelux et les commissions parlementaires compétentes de la Chambre et du Sénat.

Les ajustements jugés nécessaires par ces dernières purent de la sorte être apportés aux dispositions communes élaborées par la commission Benelux.

En même temps la commission de la Justice de la Chambre poursuivait l'examen des propositions d'initiative parlementaire dont elle était saisie, sans perdre de vue le cadre que traçait la commission Benelux sur le plan international (2).

Cette heureuse collaboration permet au gouvernement de déposer le présent projet de loi qui s'inspire, dans une très large mesure, des propositions d'initiatives parlementaires déjà mûries en commission et adaptées au cadre tracé par la commission Benelux dans les dispositions communes (3).

(1) Rapport de M. Nossent sur les propositions de M. Charpentier et M. Van der Schueren, Doc. 379 Ch., sess. 1953-1954.

(2) Voir Rapport précité de la commission de la Justice de la Chambre déposé le 4 mars 1954 par M. Nossent sur les propositions de M. Charpentier et de M. Van der Schueren, Doc. 379 Ch., sess. 1953-1954. Les 14 premiers articles du projet adopté par la commission correspondent aux dispositions communes annexées au traité et les complètent sur le plan national.

(3) La proposition de loi du 11 mai 1954 de MM. E. Charpentier, J. Van der Schueren, R. Nossent, C. Gendebien, H. Lahaye et R. Dieudonné (Doc. 16, S. E. 1954, n° 1) constitue le dernier état des travaux parlementaires.

ten er bovendien toe de principes van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te wijzigen.

De omkering van de bewijslast, principe dat werd voorgestaan, kon bijlange na de algemene goedkeuring niet wegdragen en tal van juristen en practici van de verzekering drukten de wens uit dat het traditioneel stelsel van het Belgisch recht op het gebied van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid zou behouden blijven. De Commissie voor Justitie van de Senaat, in de loop van de parlementaire zitting 1948-1949, en de Commissie voor Justitie van de Kamer, in haar verslag van 4 Maart 1954 (1), spraken zich beide in die zin uit en besloten dat alleen de essentiële hervorming moest behandeld worden, namelijk de invoering van de verplichte verzekering van alle motorrijtuigen en de afdoende bescherming van de slachtoffers.

De parlementaire commissies waren er namelijk voor aan het slachtoffer een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar toe te kennen zonder dat deze laatste aan het slachtoffer de excepties zou kunnen tegenwerpen die hij tegen zijn verzekerde kan doen gelden en die bescherming aan te vullen door de vorming van een waarborgfonds dat zou instaan voor de schadeloosstelling van het slachtoffer dat geen verzekeraar kan aanspreken.

Terzelfdertijd werd aan de kwestie van de verplichte verzekering eveneens een grondig onderzoek gewijd door de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Studiecommissie tot Eenmaking van het Recht. Deze diende op 4 Juni 1954 een voorontwerp van verdrag in dat door de drie Regeringen op 7 Januari 1955 te Brussel ondertekend werd en voor de goedkeuring waarvan een afzonderlijk wetsontwerp is voorzien.

Het verdrag bevat in bijlage gemeenschappelijke bepalingen. Deze moeten, voor de wetgevers van elk der drie landen, het kader vormen van de wet die zij zich verbinden, binnen zes maanden na het in werking treden van de wet waarbij het verdrag wordt goedgekeurd, in hun wetgeving in te voeren.

Er dient op gewezen dat in België, door bemiddeling van het departement van Justitie, contacten werden tot stand gebracht tussen de Benelux-studiecommissie en de bevoegde parlementaire commissies van Kamer en Senaat. Aldus konden de aanpassingen die deze laatste nodig achten, aangebracht worden in de door de Benelux-commissie opgestelde gemeenschappelijke bepalingen. Terzelfdertijd zette de Commissie voor Justitie van de Kamer het onderzoek voort van de door parlementsleden ingediende voorstellen zonder evenwel het kader uit het oog te verliezen dat de Benelux-commissie op internationaal plan had aangelegd (2).

Deze gelukkige samenwerking heeft het de Regering mogelijk gemaakt onderhavig ontwerp van wet in te dienen dat in zeer ruime mate aanleunt bij de voorstellen, uitgaande van parlementsleden, waarover in commissie reeds grondig werd beraadslaagd en die aangepast werden bij het door de Benelux-commissie in de gemeenschappelijke bepalingen uitgestippeld kader (3).

(1) Verslag van de heer Nossent over de voorstellen van de heer Charpentier en van de heer Van der Schueren, Besch. K. n° 379, Zitt. 1953-1954.

(2) Zie voornoemd verslag van de Commissie voor Justitie van de Kamer, ter tafel gelegd op 4 Maart 1954 door de heer Nossent, over de voorstellen van de heer Charpentier en van de heer Van der Schueren, Besch. 379, K. zitt. 1953-1954.

De eerste 14 artikelen van het door de Commissie aangenomen ontwerp komen overeen met de bij het verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen en passen ze aan bij de eigene wetgeving.

(3) Het wetsvoorstel van 11 Mei 1954 van de heren E. Charpentier, J. Van der Schueren, R. Nossent, C. Gendebien, H. Lahaye en R. Dieudonné (Besch. 16, Buitengew. Zitt. 1954, n° 1) vormt de laatste fase van de parlementaire werkzaamheden.

II. — Les dispositions communes aux pays de Benelux : articles 1 à 14 du projet de loi.

En vertu du traité signé à Bruxelles le 7 janvier 1955, la Belgique s'est engagée à introduire dans les six mois de son entrée en vigueur une loi réglant l'assurance obligatoire dans le cadre des dispositions communes annexées au traité.

L'article 2 permet aux Hautes Parties contractantes de déroger à certaines dispositions du Traité. Dans le présent projet de loi, il n'est usé de cette faculté qu'en ce qui concerne la limitation de la garantie qui, en cas de dommages résultant d'un incendie ou d'une explosion, peut ne pas dépasser 5 millions par sinistre (art. 3, al. 4) et l'exemption de l'obligation de l'assurance au profit de l'Etat et des Sociétés nationales des chemins de fer belges et des chemins de fer vicinaux.

Cette dispense ne leur est d'ailleurs accordée par l'article 15 du projet, qu'à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile des conducteurs ou détenteurs des véhicules automoteurs leur appartenant, dans les conditions et limites de la loi.

Les dispositions communes annexées au traité sont reprises intégralement dans le présent projet (art. 1 à 14).

Il y a donc lieu de se référer pour leur interprétation au rapport de la commission Benelux annexé au Traité ainsi qu'au rapport de la commission de la justice de la Chambre du 4 mars 1954 (1), qui en constituent le commentaire autorisé.

III. — Dispositions particulières à la Belgique.

Celles-ci sont en grande partie reprises de la proposition de loi déposée à la Chambre le 11 mai 1954, reproduisant elle-même le texte annexé au rapport de la commission de la Justice de la Chambre du 4 mars 1954 auquel il y a lieu de se référer pour la justification et le commentaire.

A. — Les unes complètent le texte de deux des quatorze dispositions communes : Articles 3 et 9.

A l'article 3, un alinéa supplémentaire prévoit que la garantie doit, en Belgique, être illimitée sauf, ainsi qu'il a déjà été relevé plus haut, en cas de dommages matériels provoqués par incendie ou explosion, où la garantie peut être limitée à 5 millions de francs par sinistre.

A l'article 9, une disposition additionnelle prévoit la mise en cause, volontaire ou forcée, de l'assureur devant la juridiction répressive.

Ceci constitue une réforme indispensable. La personne lésée peut, en effet, ne pas user immédiatement de l'action directe que lui confère la loi contre l'assureur (art. 6) et citer l'assuré devant la juridiction civile ou se constituer contre lui partie civile devant le tribunal répressif.

II. — De voor de Benelux-landen geldende gemeenschappelijke bepalingen : artikelen 1 tot 14 van het wetsontwerp.

Krachtens het op 7 Januari 1955 te Brussel ondertekend verdrag heeft België zich er toe verbonden binnen zes maanden na het inwerkingtreden van dit verdrag een wet in te voeren welke de verplichte verzekering regelt binnen het kader van de bij het verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen.

Artikel 2 laat de Hoge Verdragsluitende Partijen toe af te wijken van sommige bepalingen van het verdrag. In onderhavig wetsontwerp wordt van die macht slechts gebruik gemaakt voor de beperking van de dekking die, wanneer het gaat om schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, 5.000.000 frank per ongeval niet mag te bovengaan (art. 3, lid 4) en voor de vrijstelling van de verplichting tot verzekering ten gunste van de Staat, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Die vrijstelling is hun overigens bij artikel 15 van het ontwerp enkel toegestaan mits zij zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders of houders van de hun toebehorende motorrijtuigen dekken onder de voorwaarden en binnen de perken als bepaald door de wet.

De bij het verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen worden integraal in onderhavig ontwerp van wet opgenomen (art. 1 tot 14).

Voor de interpretatie van die artikelen wordt dus verwezen naar het bij het verdrag gevoegde verslag van de Benelux-commissie, alsmede naar het verslag van de Commissie voor Justitie van de Kamer van 4 Maart 1954 (1); daar vindt men de geautoriseerde toelichting.

III. — Alleen voor België geldende bepalingen.

Die bepalingen werden grotendeels ontleend aan het op 11 Mei 1954 in de Kamer ter tafel gelegd wetsvoorstel, dat zelf de tekst weergeeft, gevoegd bij het verslag van de Commissie voor Justitie van de Kamer van 4 Maart 1954 en waarnaar tevens dient verwezen voor de verantwoording en de toelichting.

A. — Van die bepalingen zijn er die de tekst van twee van de veertien gemeenschappelijke bepalingen aanvullen : artikelen 3 en 9.

Aan artikel 3 wordt een aanvullend lid toegevoegd waarin wordt bepaald dat, zoals hierboven reeds werd aangeduid, in België de dekking onbeperkt moet zijn behalve wanneer het gaat om materiële schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, in welke gevallen de dekking beperkt kan worden tot 5.000.000 frank per ongeval.

In artikel 9 bedingt een bijkomende bepaling dat de verzekeraar, vrijwillig of gedwongen, in de zaak kan geroepen worden vóór het strafgerecht.

Deze hervorming is wel nodig. De benadeelde kan namelijk niet onmiddellijk gebruik maken van de rechtstreekse vordering welke de wet hem tegen de verzekeraar toekent (art. 6) en de verzekerde vóór de burgerlijke rechtbank dagvaarden of zich tegen hem burgerlijke partij stellen vóór het strafgerecht.

(1) Rapport de M. Nossent sur les propositions de M. Charpentier, et de M. Van der Schueren, Doc. 379 Ch., sess. 1953-1954.

(1) Verslag van de heer Nossent over de voorstellen van de heer Charpentier en van de heer Van der Schueren, Besch. 379, K. Zitt. 1953-1954.

La Cour de cassation estime que le code d'instruction criminelle ne prévoit pas la mise en cause de l'assureur devant les tribunaux répressifs et déclare irrecevables les appels en garantie formulés contre les compagnies d'assurances.

Quant à l'intervention volontaire de l'assureur, la Cour, après l'avoir accueillie à titre de mesure conservatoire jusqu'en 1934 (arrêt du 24 septembre 1934) est revenue de manière inattendue sur sa jurisprudence (voir avis de M. le 1^{er} avocat général R. Hayoit de Termicourt précédant l'arrêt du 24 mars 1947 — Pas. I, p. 123) par son arrêt du 8 avril 1935 (Pas. 1935, I, p. 218) confirmé par arrêts des 6 mars et 25 septembre 1939 (Pas. 1939, I, p. 114 et 393), 24 mars et 12 mai 1947 (Pas. 1947, I, p. 123 et 198).

Cette jurisprudence est inconciliable avec les dispositions de la loi nouvelle qui mettent à charge de l'assureur l'obligation de désintéresser la victime en dépit des exceptions qu'elle pourrait invoquer contre l'assuré (art. 11).

Il est donc nécessaire de lui donner accès au prétoire, même répressif.

B. — Les autres dispositions (articles 15 à 25) constituent des dispositions complémentaires spécifiquement nationales.

L'article 15 dispense l'Etat et les sociétés de chemins de fer de contracter une police d'assurance à condition de se constituer eux-mêmes assureurs des détenteurs et conducteurs des véhicules leur appartenant; ce dont il doit être justifié par l'apposition sur le véhicule du certificat prévu à l'article 17.

Cette obligation de garantie ne doit évidemment pas dépasser celle que la loi prévoit en cas d'assurance par une compagnie agréée.

En cas de vol du véhicule ou si le conducteur n'est pas identifié, la garantie due par l'Etat ou par les sociétés de chemins de fer sera ramenée au niveau de celle qui est mise à charge du fonds de garantie prévu à l'article 16.

Le dit fonds de garantie, composé d'assureurs, exclut naturellement l'obligation d'indemniser les victimes des accidents occasionnés par ces véhicules.

Il y a lieu de rappeler ici que par application de l'article 4 du traité les Hautes Parties contractantes s'engagent à admettre sur leur territoire, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs, munis d'une attestation du gouvernement de l'un des Etats contractants, constatant que le véhicule appartient à cet Etat.

Les restrictions visées à l'article 15 ne s'appliqueront donc pas aux véhicules automoteurs appartenant aux Pays-Bas ou au Grand-Duché de Luxembourg.

L'article 16 confère au Roi le droit de déterminer les conditions d'agrément des assureurs. Parmi ces conditions figure celle de la participation au fonds de garantie auquel la victime d'un accident pourra s'adresser en vue d'être indemnisée des dommages corporels dus au fait d'un conducteur non assuré, insuffisamment assuré ou non identifié.

Un arrêté royal déterminera les modalités et l'étendue du droit à indemnisation mis à charge du fonds de garantie.

L'article 17 permet au Roi de prescrire les modalités des notifications et déclarations relatives à l'assurance dont

Het Hof van verbreking oordeelt dat volgens het Wetboek van strafvordering de verzekeraar vóór het strafrecht niet in de zaak kan geroepen worden en verklaart de tegen de verzekeringsmaatschappijen gericht oproepen in vrijwaring niet ontvankelijk.

Wat de vrijwillige tussenkomst van de verzekeraar betreft, is het Hof, nadat het die als maatregel van bewaring tot 1934 had aanvaard (arrest van 24 September 1934), onverwachts op zijn rechtspraak teruggekomen (zie advies van de heer eerste-advocaat-generaal R. Hayoit de Termicourt als inleiding bij het arrest van 24 Maart 1947, Pas. I, blz. 123) bij zijn arrest van 8 April 1935 (Pas. 1935, I, blz. 218), bevestigd nog bij de arresten van 6 Maart en 25 September 1939 (Pas. 1939, I, blz. 114 en 393), 24 Maart en 12 Mei 1947 (Pas. 1947, I, blz. 123 en 198).

Die rechtspraak is onverenigbaar met de bepalingen van de nieuwe wet die de verzekeraar er toe verplichten het slachtoffer schadeloos te stellen niettegenstaande de excepties die het aan de verzekerde zou kunnen tegenwerpen (art. 11).

Het is dus nodig hem te laten tussenkomen, zelfs vóór de strafrechter.

B. — De andere bepalingen (artikelen 15 tot 25) vormen aanvullende bepalingen die alleen voor België gelden.

Artikel 15 ontslaat de Staat en de spoorwegmaatschappijen van de verplichting een verzekeringspolis te sluiten, op voorwaarde dat ze zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de houders en bestuurders van de rijtuigen die hun toebehoren; tot bewijs hiervan moet op het rijtuig het in artikel 17 bedoelde bewijs worden aangebracht.

Die verplichting tot dekking moet vanzelfsprekend niet verder gaan dan die welke de wet voorschrijft ingeval van verzekering door een toegelaten maatschappij.

Ingeval het rijtuig wordt gestolen of zo de bestuurder niet geïdentificeerd wordt, wordt de door de Staat of door de spoorwegmaatschappijen verschuldigde dekking teruggebracht tot het peil van de dekking die ten laste van het bij artikel 16 voorziene waarborgfonds wordt gelegd.

Het bestaan van bedoeld waarborgfonds, dat uit verzekeraars is samengesteld, heft natuurlijk de verplichting op de slachtoffers van de door die rijtuigen veroorzaakte ongevallen schadeloos te stellen.

Hier dient er aan herinnerd dat met toepassing van artikel 4 van het verdrag, de Hoge Verdragsluitende Partijen zich verbinden de motorrijtuigen, welke voorzien zijn van een bewijs van de Regering van een van de Verdragsluitende Staten, inhoudende dat het motorrijtuig aan die Staat toebehoort, op hun grondgebied toe te laten zonder dat die motorrijtuigen door een verzekering zijn gedekt.

De in artikel 15 bedoelde beperkingen zijn dus niet van toepassing op de motorrijtuigen welke aan Nederland of aan het Groothertogdom Luxemburg toebehoren.

Artikel 16 verleent aan de Koning het recht de voorwaarden tot toelating van de verzekeraars te bepalen. Een van die voorwaarden is dat de verzekeraar moet treden tot het waarborgfonds dat door het slachtoffer van een ongeval kan aangesproken worden met het oog op de schadeloosstelling voor de lichamelijke schade, te wijten aan het toedoen van een niet-verzekerd, onvoldoend verzekerd of niet-geïdentificeerd bestuurder.

Een koninklijk besluit zal de modaliteiten en de omvang van het ten laste van het waarborgfonds gelegde recht op schadeloosstelling omschrijven.

Artikel 17 laat de Koning toe de modaliteiten te bepalen voor de kennisgevingen en verklaringen betreffende de ver-

mention devra être faite à un répertoire matricule des véhicules automoteurs. L'arrêté royal du 31 décembre 1953 a chargé l'office de la circulation routière d'établir un tel répertoire. Le Roi est également habilité à déterminer les conditions de délivrance et de retrait des certificats d'assurance qui, à l'instar du signe fiscal, seront apposés obligatoirement sur le véhicule et devront justifier à tout moment de l'assurance régulière des risques provoqués par le véhicule en circulation.

Les articles 18 et 19 prévoient les sanctions applicables en cas de non-assurance : amende et prison, déchéance du droit de conduire, saisie du véhicule (cf. article 8 du Traité).

L'article 20 concerne l'organisation et la participation à des compétitions au moyen de véhicules automoteurs : risques qui ne sont pas couverts obligatoirement par l'assurance (art. 4, § 2) (cf. article 3 du Traité).

Les articles 21 à 25 contiennent les dispositions transitoires qui sont nécessaires pour la mise en vigueur de la loi.

Le Ministre de la Justice,

zekering, welke kennisgevingen en verklaringen in een repertorium van de motorrijtuigen moeten worden vermeld. Het koninklijk besluit van 31 December 1953 heeft het Bureau voor het wegvervoer er mede belast zulk repertorium aan te leggen. De Koning is er eveneens toe gemachtigd de voorwaarden van afgifte en van intrekking te bepalen van de verzekeringsbewijzen die, naar het voorbeeld van het fiscaal kenteken, verplicht op het rijtuig dienen aangebracht en op ieder ogenblik moeten doen blijken dat de risico's, veroorzaakt door het in het verkeer gebrachte rijtuig, regelmatig verzekerd zijn.

De artikelen 18 en 19 bepalen de sancties welke gelden in geval van niet-verzekering : geldboete en gevangenisstraf, vervallenverklaring van het recht om te sturen, beslag van het rijtuig (cf. artikel 8 van het verdrag).

Artikel 20 heeft betrekking op de inrichting van en de deelname aan wedstrijden door middel van motorrijtuigen : risico's die niet verplicht gedekt zijn door de verzekering (art. 4, § 2) (cf. artikel 3 van het verdrag).

De artikelen 21 tot 25 bevatten de overgangsbepalingen welke vereist zijn voor het in werking treden van de wet.

De Minister van Justitie,

A. LILAR.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre de la Justice, le 28 avril 1955, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs », a donné le 22 juin 1955 l'avis suivant :

L'avant-projet établit pour tout propriétaire de véhicule automoteur l'obligation de s'assurer, mais n'établit pas pour les assureurs l'obligation d'assurer toute personne qui le demande. Il pourra donc se faire que, même sans avoir encouru la peine de la déchéance du droit de conduire, une personne sera mise dans l'impossibilité légale de conduire un véhicule par le refus des compagnies d'assurances de l'assurer conformément à la loi.

Aux termes du rapport de la Commission de la Justice (Doc. Chambre 1953-1954, n° 379, p. 11) :

« La concurrence qui existera naturellement entre toutes les compagnies agréées supprime pratiquement ce risque. Si jamais ce cas se présentait quand même, on pourrait considérer qu'il s'agit d'un automobiliste qui s'est rendu tellement dangereux, qui a été l'auteur de tant d'accidents, qu'il n'est pas mauvais de l'empêcher de conduire un véhicule ».

Article premier.

En ce qui concerne « l'assureur », il résulte du rapport de la Commission de la Justice que « la personne lésée sera garantie par une entreprise établie dans le pays et agréée par le Gouvernement... Jamais elle ne sera forcée d'agir contre un assureur établi à l'étranger (Doc. 379, p. 8).

L'avant-projet ne prévoit toutefois pas que pour pouvoir être agréé, l'assureur doit être établi en Belgique. Si l'intention du Gouvernement est conforme au rapport de la Commission de la Justice, il importerait de compléter sur ce point la définition de l'assureur donnée à l'article 1^{er}. Cette mesure, qui est de nature à augmenter la garantie en faveur de la personne lésée, rentre dans les prévisions de l'article 1^{er}, § 2, du traité.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 28^e April 1955, door de Minister van Justitie verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen », heeft de 22^e Juni 1955 het volgend advies gegeven :

Het voorontwerp stelt voor elke eigenaar van een motorrijtuig de verplichting in een verzekering aan te gaan doch legt de verzekeraars niet de verplichting op, ieder die er om verzoekt te verzekeren. Het zal dus kunnen voorkomen dat iemand, zelfs indien tegen hem het verval van het recht tot sturen niet werd uitgesproken, in de wettelijke onmogelijkheid wordt gesteld een voertuig te besturen, doordat de verzekeringsmaatschappijen namelijk geweigerd hebben hem overeenkomstig de wet te verzekeren.

Het verslag van de Commissie van Justitie (Doc. Kamer 1953-1954, n° 379, blz. 11) zegt :

« De concurrentie die natuurlijkerwijze zal bestaan tussen alle erkende maatschappijen sluit dit risico praktisch uit. Mocht dit geval toch voorkomen, dan kan aanvaard worden dat het een automobilist geldt die zo gevaarlijk is gebleken, die zoveel ongevallen heeft veroorzaakt, dat het geen slechte zaak zal zijn hem het besturen van een motorrijtuig te ontzeggen. »

Artikel één.

Wat de « verzekeraar » betreft, blijkt uit het verslag van de Commissie van Justitie dat « de rechten van de benadeelde worden gewaarborgd door een verzekeringsonderneming die in het betrokken land is opgericht en door de Regering is toegelaten. Nimmer zal de benadeelde tegenover een in het buitenland gevestigde verzekeraar behoeven op te treden » (Doc. 379, blz. 8).

Het voorontwerp bepaalt evenwel niet, dat de verzekeraar in België moet gevestigd zijn om te kunnen worden erkend. Stemt de bedoeling van de Regering overeen met het verslag van de Commissie van Justitie, dan zou de definitie welke artikel 1 van « verzekeraar » geeft, op dit punt moeten worden aangevuld. Deze maatregel, die de waarborg ten gunste van de benadeelde persoon kan verhogen, is in overeenstemming met wat in artikel 1, § 2, van het verdrag in het vooruitzicht wordt gesteld.

Articles 2 à 8.

Les articles 2 à 8 ne soulèvent pas d'observations.

Article 9.

L'alinéa 2 de cet article, encore qu'il soit la reproduction de l'article 9, alinéa 2, des dispositions-annexes du traité, ne sera pas sans provoquer des difficultés. La preuve que le procès aura été dirigé par l'assureur, circonstance dont dépendra l'opposabilité de la décision à celui-ci, sera particulièrement malaisée à faire.

...

Le dernier alinéa de l'article 9 ne figure pas dans les annexes du traité. Il a été inséré dans le projet, pour les raisons énoncées au commentaires de l'article 9 dans l'exposé des motifs.

On ne peut dégager la portée précise de cet alinéa. S'il est certain que cette disposition apporte une dérogation importante à la compétence des juridictions répressives en permettant la mise en cause devant elles de personnes autres que l'auteur de l'infraction, la victime de celle-ci et, le cas échéant, la personne civilement responsable de l'auteur de l'infraction, on ne discerne pas clairement quel pourra être l'objet de l'action.

Si, comme cela semble résulter tant de l'exposé des motifs que des déclarations faites par le fonctionnaire délégué, on entend permettre à la juridiction répressive saisie par application de cet alinéa de trancher toutes les contestations qui peuvent surgir entre l'assuré auteur de l'infraction, la victime et l'assureur, à l'occasion d'un accident de roulage, et par exemple de se prononcer sur les déchéances et les exceptions propres à l'assurance, il serait indispensable que le texte soit précisé à cet égard.

Article 10.

L'alinéa 1^{er} porte que : « toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par trois ans, à compter du fait générateur du dommage ».

Le Conseil d'Etat signale qu'il a été saisi d'un projet de loi modifiant la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, sur lequel il a donné son avis le 2 mars 1955. Selon ce projet, l'article 27 du titre préliminaire du Code de procédure pénale serait remplacé par le texte ci-après :

« Article 27. — L'action civile résultant d'une infraction sera prescrite après cinq années révolues à compter du jour où l'infraction a été commise, sans qu'elle puisse l'être avant l'action publique.

Lorsque l'action civile aura été intentée en temps utile, la prescription ne courra plus contre le demandeur jusqu'à ce qu'une décision définitive soit intervenue.

Si la décision admet des réserves, la demande tendant à les faire vider devra être intentée dans les cinq ans du prononcé ».

Il s'ensuivra que l'action civile contre l'assuré sera prescrite après cinq ans, tandis que celle que le présent projet ouvre à la personne lésée contre l'assureur sera prescrite par trois ans.

Il importerait d'éviter cette discordance.

...

Le dernier alinéa fait courir « un nouveau délai de prescription de trois ans prenant cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers ».

Il serait nécessaire de fixer le point de départ de ce « nouveau délai » lorsque la notification se fait par lettre recommandée.

Il pourrait être fixé au lendemain du jour du dépôt de la lettre recommandée à la poste, comme à l'article 13.

Article 13.

L'alinéa 1^{er} traite des effets de l'expiration, de l'annulation, de la résiliation et de la suspension du contrat d'assurance ou de la garantie envers la personne lésée.

L'alinéa 3, qui indique la date à laquelle la notification doit être faite, vise en outre, au 2^e, le cas de la dénonciation du contrat.

Ces deux alinéas devraient être mis en concordance.

Artikelen 2 tot 8.

Bij de artikelen 2 tot 8 zijn geen opmerkingen te maken.

Artikel 9.

Het tweede lid van dit artikel, ofschoon overgenomen uit artikel 9, tweede lid, van de bij het Verdrag gevoegde bepalingen, zal ongetwijfeld moeilijkheden medebrengen. Het zal heel bezwaarlijk te bewijzen zijn, dat de verzekeraar de leiding van het geding heeft gehad, van welke omstandigheid het zal afhangen of de beslissing tegen hem zal kunnen ingeroepen worden.

...

Het laatste lid van artikel 9 komt niet voor in de bijlagen van het Verdrag. Het werd in het ontwerp ingevoegd om de redenen, die in de memorie van toelichting onder de commentaar bij artikel 9 zijn opgegeven.

De juiste betekenis van dit lid valt moeilijk op te maken. Al staat het vast dat deze bepaling een gewichtige afwijking van de bevoegdheid der strafgerichten betekent, omdat andere personen dan de dader van de overtreding, het slachtoffer er van en bij voorkomend geval degene die burgerlijk aansprakelijk is voor de dader van de overtreding, mede in het geding kunnen worden betrokken, zeer duidelijk is het niet welk het voorwerp van het geding zal kunnen zijn.

Indien men, zoals uit de memorie van toelichting en de uitleg van de gemachtigde ambtenaar schijnt te volgen, het strafrecht dat krachtens dit lid kennis moet nemen, in staat wil stellen alle betwistingen te berechten die naar aanleiding van een verkeersongeval, tussen de verzekerde, dader van een overtreding, het slachtoffer en de verzekeraar kunnen rijzen, en bijvoorbeeld uitspraak te doen over de vervallenverklaringen en de aan de verzekering eigen uitzonderingen, dan ware het volstrekt noodzakelijk de tekst op dit punt te verduidelijken.

Artikel 10.

Het eerste lid bepaalt :

« Iedere uit deze wet voortvloeiende rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart door verloop van drie jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan. »

De Raad van State wijst er op, dat hem een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 17 April 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van rechtspleging in strafzaken is voorgelegd, waarover hij 2 Maart 1955 van advies heeft gediend. Volgens dat ontwerp zou artikel 27 van de voorafgaande titel van het Wetboek van rechtspleging in strafzaken door de volgende tekst worden vervangen :

« Artikel 27. — De burgerlijke vordering volgende uit een misdrijf verjaart na volle vijf jaren, te rekenen van de dag waarop het misdrijf werd gepleegd; ze kan echter niet verjaren vóór de publieke vordering.

Wanneer de burgerlijke vordering te bekwaam tijd werd ingesteld, loopt de verjaring niet meer tegen de eiser totdat een eindbeslissing gewezen wordt.

Houdt de beslissing voorbehoud in, dan moet de eis om dit voorbehoud op te heffen binnen vijf jaar na de uitspraak worden ingesteld. »

Het gevolg zal dus zijn, dat de burgerlijke vordering tegen de verzekerde verjaart na vijf jaar, terwijl die welke het onderhavige ontwerp voor de benadeelde persoon tegen de verzekeraar openstelt, verjaart na drie jaar.

Een zodanige discordantie kan bezwaarlijk blijven bestaan.

...

Het laatste lid doet « een nieuwe verjaringstermijn van drie jaar lopen te rekenen van het ogenblik waarop een van de partijen bij deurwaardersexploot of aangetekende brief aan de andere partij kennis heeft gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt ».

Er zou moeten worden bepaald wanneer, ingeval de kennisgeving bij aangetekende brief plaats heeft, deze « nieuwe termijn » ingaat.

Als aanvangsdatum kan, zoals in artikel 13, de dag na die waarop de aan te tekenen brief ter post is afgegeven in aanmerking komen.

Artikel 13.

Het eerste lid heeft betrekking op de gevolgen voor de benadeelde van de beëindiging, de nietigverklaring, de ontbinding en de schorsing van de verzekeringsovereenkomst of van de dekking.

Het derde lid, dat zegt te rekenen van welke datum de kennisgeving kan geschieden, neemt voorts onder 2^e, het geval van opzegging van de overeenkomst onder ogen.

De twee alinea's behoren in overeenstemming te worden gebracht.

Article 14.

Le Gouvernement entend rendre l'article 14 applicable non seulement aux dispositions du projet reprises de l'annexe du traité, c'est-à-dire aux articles 1 à 13, mais à toutes ses dispositions.

Dès lors, cet article serait mieux à sa place à la fin du projet où il précéderait les dispositions abrogatoires.

Article 15.

Aux termes de l'article 15, l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux ont le choix ou de s'assurer comme les particuliers, ou de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous conducteurs ou détenteurs, quels qu'ils soient, de leurs véhicules automoteurs.

Si l'Etat et les deux sociétés nationales recourent à l'assurance, celle-ci doit avoir la même étendue que celle que doit contracter tout propriétaire de véhicules automoteurs, conformément aux articles 2 et 3 du projet, c'est-à-dire qu'hormis le cas de véhicule enlevé par vol ou violence, la responsabilité civile de s'assuré est totale quel que soit le conducteur ou le détenteur du véhicule et quelles que soient les circonstances de la mise en circulation.

Si l'Etat et les deux sociétés nationales veulent se dégager de l'obligation de s'assurer, ils doivent faire une déclaration par laquelle ils s'engagent à couvrir, hors les cas où leurs véhicules ont été enlevés par vol ou violence, la responsabilité civile de tout conducteur ou détenteur de leurs véhicules à quelque titre que ce soit et quelles que soient les circonstances de leur mise en circulation.

* * *

Le caractère impératif de l'alinéa 2 ressortirait mieux de la rédaction suivante :

« Si le conducteur n'est pas identifié ou s'il s'est rendu maître du véhicule par vol ou par violence, ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du fonds de garantie par l'article 16 ».

* * *

Il est inutile de préciser, au dernier alinéa de l'article 15, que la déclaration de garantie doit être faite par les représentants légaux de l'Etat ou des sociétés nationales. Cela va de soi.

Article 16.

§ 1^{er}.

L'alinéa premier, qui dispose que « les conditions d'agrément, de retrait d'agrément et de contrôle des assureurs sont déterminées par le Roi », ne précise pas de quel contrôle il s'agit.

S'agit-il de vérifier si les conditions d'agrément continuent à être réunies par les assureurs bénéficiaires de l'agrément? S'agit-il d'un contrôle plus étendu visant toute l'activité des entreprises agréées?

Dans l'état actuel de la législation sont seules soumises au contrôle de l'Etat les entreprises d'assurance qui pratiquent l'assurance sur la vie en ce qui concerne cette activité, et celles qui assurent la responsabilité civile en matière de transport rémunéré de personnes et en matière de transport de choses en ce qui concerne cette activité.

Il résulte des déclarations du délégué du Gouvernement que le contrôle viserait également toute l'activité des entreprises qui assurent la responsabilité civile relative aux véhicules automoteurs en tant que celle-ci concerne l'assurance de cette responsabilité. Il conviendrait d'énoncer *expressis verbis* l'institution du contrôle sur ces entreprises et d'en déterminer l'objet.

* * *

La deuxième phrase du deuxième alinéa du § premier concerne les droits des personnes lésées à l'égard du fonds commun. Il s'agit là d'un ordre d'idées tout différent de celui qui inspire les autres dispositions de l'article 16.

Il conviendrait de faire de cette phrase un article séparé.

* * *

Le dernier alinéa de l'article 16 constitue une disposition abrogatoire qui devrait être reportée à la fin du projet.

Artikel 14.

De bedoeling van de Regering is, artikel 14 niet alleen van toepassing te maken op die bepalingen van het ontwerp welke uit de bijlage van het verdrag zijn overgenomen, dus op de artikelen 1 tot 13, maar op de gezamenlijke bepalingen er van.

Dit artikel zou dan ook beter naar het einde van het ontwerp, en wel onmiddellijk vóór de opheffingsbepalingen worden gebracht.

Artikel 15.

Volgens artikel 15 kunnen de Staat, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen ofwel een verzekering sluiten zoals de particulieren, ofwel zelf de burgerlijke aansprakelijkheid dekken van alle houders of bestuurders van hun motorrijtuigen, wie zij ook zijn.

Sluiten de Staat en beide Nationale Maatschappijen een verzekering, dan dient deze dezelfde omvang te hebben als de verzekering die elke eigenaar van motorrijtuigen overeenkomstig de artikelen 2 en 3 van het ontwerp moet aangaan, dit wil zeggen dat, behalve het geval van door diefstal of met geweld weggenomen voertuig, de verzekerde ten volle burgerlijk aansprakelijk is, onverschillig wie bestuurder of houder van het voertuig is, en in welke omstandigheden het in het verkeer is gebracht.

Wensen de Staat en beide Nationale Maatschappijen aan de verplichting tot het sluiten van verzekering te ontkomen, dan behoren zij een aangifte te doen waarbij zij zich verbinden, behoudens de gevallen waarin hun voertuigen door diefstal of met geweld zijn weggenomen, de burgerlijke aansprakelijkheid te dekken van alwie in welke hoedanigheid ook bestuurder of houder van hun voertuigen is, en onverschillig in welke omstandigheden deze in het verkeer zijn gebracht.

* * *

Het imperatief karakter van het tweede lid zou in de volgende lezing beter naar voren treden :

« Is de bestuurder niet geïdentificeerd of heeft hij zich de macht over het voertuig verschaft door diefstal of met geweld, dan hebben zij ten aanzien van de benadeelde de verplichtingen welke artikel 16 ten laste van het waarborgfonds brengt ».

* * *

In het laatste lid van artikel 15 is het overbodig te bepalen, dat de verzekeringsaangifte door de wettelijke vertegenwoordigers van de Staat of van de Nationale Maatschappij moet worden gedaan. Zo iets spreekt van zelf.

Article 16.

§ 1.

Het eerste lid bepaalt dat « de voorwaarden van toelating, intrekking van toelating en controle van de verzekeraars door de Koning worden bepaald », maar zegt niet welke controle hier eigenlijk wordt bedoeld.

Is het zaak na te gaan of de toegelaten verzekeraars aan de voorwaarden inzake toelating blijven voldoen? Of betreft het een ruimere controle op de ganse activiteit van de toegelaten ondernemingen?

In de huidige stand van de wetgeving zijn alleen aan Staatstoezicht onderworpen de verzekeringondernemingen die op het gebied van de levensverzekering werkzaam zijn, voor wat dit gebied aangaat, en de verzekeringondernemingen die de burgerlijke aansprakelijkheid ter zake van bezoldigd personenvervoer en van vervoer van zaken verzekeren, voor wat deze activiteit betreft.

Volgens hetgeen de gemachtigde van de Regering verklaarde, zou de controle eveneens slaan op de ganse activiteit van de ondernemingen die de burgerlijke aansprakelijkheid met betrekking tot motorrijtuigen verzekeren, voor zover deze activiteit op de verzekering van deze aansprakelijkheid is gericht. Hier zou met zoveel woorden moeten worden gezegd dat de controle op deze ondernemingen wordt ingesteld, van welke controle de omvang moet worden aangegeven.

* * *

De tweede volzin van het tweede lid van § 1 betreft de rechten van benadeelden ten opzichte van het gemeenschappelijk waarborgfonds. Het gaat hier om iets geheel anders dan in de overige bepalingen van artikel 16.

Deze volzin zou een afzonderlijk artikel moeten worden.

* * *

Het laatste lid van artikel 16 is een opheffingsbepaling die achteraan in het ontwerp moet komen.

Article 17.

L'alinéa premier de l'article 17 serait rédigé plus logiquement comme suit :

« Le Roi détermine les notifications et les déclarations relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi, qui doivent être inscrites dans un répertoire matricule. Il fixe les modalités de ces notifications et déclarations. »

* * *

La dernière phrase du troisième alinéa constitue une disposition à caractère pénal. Elle devrait faire l'objet d'un article distinct ou être introduite dans l'article 18 qui établit les sanctions des infractions aux dispositions du projet.

Article 18.

§ 1^{er}.

Le § premier punit le propriétaire d'un véhicule qui met celui-ci en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation sans être assuré.

Le mot « tolère » est peu précis et pourra soulever des difficultés en matière de preuve. C'est toutefois le terme auquel recourt le traité.

Il échet de relever, en outre, que lorsque le propriétaire sera une personne morale et non une personne physique, la disposition ne pourra être exécutée.

Si l'on désire atteindre les personnes physiques constituant les organes représentatifs de la personne morale ou d'autres personnes que le propriétaire, il y aurait lieu de compléter la disposition à cette fin.

§ 3.

Dans le projet de loi relatif à la répression de l'ivresse en matière de circulation routière, la durée des peines de déchéance temporaire est fixée par la loi.

Il serait souhaitable, par souci de concordance, de procéder en l'occurrence de la même manière.

L'alinéa 2 du § 3 détermine les sanctions frappant le conducteur qui conduit malgré la déchéance dont il est l'objet ainsi que le propriétaire qui confie son véhicule à un conducteur qu'il sait déchu du droit de conduire.

Le projet auquel il est fait référence ci-avant prévoit la même situation. Par souci de concordance et en raison de l'identité des motifs, il y aurait lieu ou de se référer à cette disposition ou de la reproduire dans le présent projet (cf. projet de loi modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police de roulage et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse publique, article 2 qui introduit dans la loi du 1^{er} août 1899 sur le roulage des articles 2⁷ et 2⁸; article 3 du texte proposé par le Conseil d'Etat, qui introduit dans la même loi des articles 2¹², 2¹⁵ et 2¹⁶).

§ 4.

Le § 4 autorise la saisie du véhicule dont le propriétaire n'est pas régulièrement assuré (alinéa premier). Il permet, en outre, moyennant une ordonnance du président du tribunal rendue en référé à l'initiative du ministère public, de vendre le véhicule saisi s'il n'est pas satisfait à l'obligation d'assurance dans le délai d'une année (alinéa 3). Il règle ensuite la liquidation du prix de vente (alinéa 4). Il prévoit enfin la possibilité de maintenir la saisie lorsque le véhicule a causé un accident de roulage avant la saisie, alors même qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance après la saisie, si la personne qui « paraît être en situation de pouvoir réclamer la réparation d'un dommage a porté sa prétention devant le juge compétent » (alinéas 5 et 6).

Ce § 4 appelle les observations suivantes :

La saisie prévue par cette disposition présente un caractère hybride. Elle participe à la fois de la saisie telle qu'elle existe en matière pénale, et de la saisie civile.

Déclenchée par une infraction, elle débute comme la saisie en matière pénale : l'objet qui a servi à commettre l'infraction est placé sous la main de justice et pourra, le cas échéant, être confisqué.

Mais portée à l'initiative du ministère public devant le juge des référés, lorsqu'elle a duré plus d'un an, elle prend un caractère civil et aboutit à la vente du véhicule saisi.

Artikel 17.

Een logischer redactie voor artikel 17 ware de volgende :

« De Koning bepaalt, welke kennisgevingen en aangiften met betrekking tot de in deze wet geregelde verzekering in een repertorium moeten worden ingeschreven. Hij bepaalt op welke wijze die kennisgevingen en aangiften worden gedaan ».

* * *

De laatste volzin van het derde lid is een strafrechtelijke bepaling en zou als zodanig in een afzonderlijk artikel moeten worden verwerkt, tenzij ze werd ingevoegd in artikel 18, dat de straffen vaststelt voor overtreding van de bepalingen van het ontwerp.

Artikel 18.

§ 1.

§ 1 straft de eigenaar van een motorrijtuig die het in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer gebracht wordt zonder verzekerd te zijn.

In de Franse tekst wordt het weinig nauwkeurige « tolérer » gebruikt. Inzake bewijsvoering kan deze term moeilijkheden doen ontstaan. Het is echter de term van het verdrag.

Voorts zij opgemerkt dat deze bepaling onuitvoerbaar is wanneer de eigenaar geen natuurlijke maar een rechtspersoon is.

Wil men de natuurlijke personen die de vertegenwoordigende organen van de rechtspersoon vormen, of andere personen dan de eigenaar treffen, dan moet deze bepaling worden aangevuld.

§ 3.

In het ontwerp van wet betreffende de bestraffing van de dronkenschap inzake wegverkeer, is de duur van de tijdelijke vervallenverklaringen door de wet vastgesteld.

Voor de overeenstemming ware het raadzaam, hier op dezelfde wijze te werk te gaan.

Het tweede lid van § 3 bepaalt, welke straffen worden toegepast op de bestuurder die ondanks het tegen hem uitgesproken verval stuur en op de eigenaar die zijn voertuig toevertrouwt aan een bestuurder van wie hij weet dat hij van het recht tot sturen vervallen is.

Het ontwerp waarvan zoëven sprake was, voorziet dezelfde toestand. Met het oog op de overeenstemming en omdat dezelfde redenen voorhanden zijn, zou het onderhavige ontwerp ook deze bepaling moeten opnemen of er althans naar verwijzen (cf. ontwerp van wet tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering, van de wet van 1 Augustus 1899 houdende herziening der wetgeving en der reglementen op de politie van het vervoer en van de besluitwet van 14 November 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap, artikel 2 dat in de wet van 1 Augustus 1899 op de verkeerspolitie artikelen 2⁷ en 2⁸ invoert; artikel 3 van de door de Raad van State voorgestelde tekst, die in dezelfde wet artikelen 2¹², 2¹⁵ en 2¹⁶ invoert).

§ 4.

Krachtens § 4 is het mogelijk, het motorrijtuig waarvan de eigenaar niet regelmatig is verzekerd, in beslag te nemen (eerste lid). Voorts wordt het mogelijk, dat tegen overlegging van een beschikking van de voorzitter van de rechtbank zetelend in kortgeding, op verzoek van het openbaar ministerie, het in beslag genomen voertuig verkocht wordt, indien binnen de termijn van een jaar aan de verplichting tot verzekering niet is voldaan (derde lid). Vervolgens wordt de verdeling van de verkoopprijs geregeld (vierde lid). Tenslotte wordt de mogelijkheid geschapen, het beslag te handhaven wanneer het voertuig vóór de inbeslagneming een verkeersongeval heeft veroorzaakt, zelfs al werd na de inbeslagneming aan de verplichting tot verzekering voldaan, indien de persoon die « gerechtigd schijnt te zijn om schadevergoeding te eisen zijn aanspraak aan de bevoegde rechter heeft voorgelegd » (vijfde en zesde lid).

Bij § 4 is het volgende op te merken :

Het beslag waarvan sprake in deze bepaling heeft een vrij hybride vorm. Het heeft iets van het beslag dat in strafzaken bestaat en tevens van het burgerlijk beslag.

In beweging gebracht door een misdrijf, vangt het aan zoals het beslag in strafzaken : het voorwerp dat tot het plegen van het misdrijf heeft gediend, wordt in handen van het gerecht geplaatst en kan in voorkomend geval worden verbeurd verklaard.

Maar eenmaal, op verzoek van het openbaar ministerie, voor de rechter in kortgeding gebracht, wanneer het langer dan een jaar heeft geduurd, krijgt het beslag een civielrechtelijk karakter en leidt het tot verkoop van het inbeslaggenomen voertuig.

L'alinéa 4 organise au profit de l'Etat un véritable privilège mobilier sur le prix de vente du véhicule en ce qui concerne le montant des frais de saisie et de conservation du véhicule.

Quant aux frais et amendes, l'alinéa 4 prévoit que l'Etat prélève leur montant « sans préjudice du droit des tiers ».

Cette procédure paraît être inspirée par l'arrêté royal du 24 mars 1936 sur la détention au greffe et la procédure en restitution des choses saisies en matière répressive.

Mais alors que les dispositions de cet arrêté ne peuvent être mises en œuvre qu'après mainlevée de la saisie donnée par l'autorité judiciaire compétente en matière répressive, le projet ne formule pas cette exigence.

Les alinéas 5 et 6 du § 4 règlent le sort du véhicule saisi lorsque celui-ci a occasionné un accident de roulage. Le texte présente des obscurités.

Il n'apparaît clairement ni qu'il s'agit d'un accident causé avant la saisie, ni que l'alinéa 5 vise la restitution du véhicule saisi. La notion de « prétendant ayant droit sur le véhicule saisi » dont use l'alinéa 6 est imprécise.

D'une part, on peut concevoir qu'un accident de roulage survienne pendant la saisie, si le véhicule n'a été immobilisé. D'autre part, on peut se demander si la restitution visée s'étend aux fonds provenant de la vente du véhicule.

Il résulte des déclarations du délégué du Gouvernement que le véhicule saisi conformément au § 4 de l'article 18 est immobilisé, qu'il ne peut donc s'agir que d'un accident antérieur à la saisie; que la restitution envisagée est celle du véhicule, permise lorsque l'obligation d'assurance a été exécutée.

Il ressort des mêmes déclarations que « le prétendant ayant droit sur le véhicule saisi » serait la personne lésée par l'accident, et non, comme on pourrait le croire, celui qui, dans une vente à tempérament, a conservé la propriété du véhicule jusqu'au paiement complet.

Le § 4 de l'article 18 devrait être revu de manière à traduire avec plus d'exactitude et de précision les intentions du Gouvernement.

Article 20.

L'article 3 du traité dispose que « Les Hautes Parties contractantes s'engagent à subordonner la faculté d'organiser des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs à une autorisation d'une instance administrative, cette autorisation ne pouvant être accordée que si une assurance répondant aux dispositions annexées au Traité, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions ».

L'article 39 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, dispose que « sauf autorisation spéciale de l'autorité, il est interdit de se livrer sur la voie publique, à des luttes de vitesse... ». Cette disposition ne concerne que les luttes de vitesse qui ont lieu sur la voie publique. Les concours qui concernent la régularité et l'adresse ne sont pas prévus par cette disposition, pas plus que les luttes de vitesse qui ont lieu ailleurs que sur la voie publique.

Si l'autorité communale dispose du pouvoir de prendre les mesures pour assurer la sécurité publique et le maintien de l'ordre dans les divertissements publics, ainsi que du pouvoir de faire des règlements complémentaires en matière de police de la circulation routière, cela n'implique pas que ce pouvoir doive se manifester, dans les cas prévus par l'article 20 du projet, d'une manière préventive sous forme d'autorisation. Pareille intervention dépendra des règlements existants propres à chaque commune.

Dès lors, l'étendue des pouvoirs conférés par l'article 39 du Code de roulage et l'exercice des pouvoirs communaux, tels qu'ils sont organisés, ne permettent pas de satisfaire entièrement à l'engagement contracté à l'article 3 du Traité.

Il convient donc, comme l'avait d'ailleurs prévu la commission de la Justice, à l'article 20 de son projet, de soumettre les manifestations sportives citées à l'article 20 du projet à une autorisation préalable, subordonnée à la conclusion d'un contrat d'assurance conforme à la loi. Il conviendrait, en outre, de déterminer, ou de charger le Roi de déterminer, l'autorité compétente pour accorder l'autorisation.

L'autorité chargée de délivrer l'autorisation se bornerait à vérifier si les organisateurs se sont conformés à la loi. Cet autorisation ne dispenserait pas les organisateurs de solliciter les autres autorisations qui seraient éventuellement nécessaires. Ainsi demeureraient intacts les pouvoirs de police des diverses autorités.

L'article 20 pourrait être rédigé comme suit :

« Article 20. — L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation.

Het vierde lid voert ten gunste van de Staat een werkelijk roerend voorrecht in op de prijs van de verkoop van het voertuig, ten aanzien van het bedrag der kosten van het beslag en de bewaring van het voertuig.

Ten aanzien van de kosten en geldboeten bepaalt het vierde lid, dat de Staat het bedrag daarvan afhoudt « onverminderd de rechten van derden ».

Deze procedure schijnt te zijn ingegeven door het koninklijk besluit van 24 Maart 1936 op de bewaring ter griffie en de procedure tot teruggave van de in strafzaken inbeslaggenomen zaken.

De bepalingen van dat besluit kunnen echter niet in werking worden gebracht alvorens de in strafzaken bevoegde gerechtelijke overheid het beslag heeft opgeheven; het ontwerp nu stelt geen zodanige eis.

Het vijfde en het zesde lid van § 4 bepalen wat gebeurt met het inbeslaggenomen voertuig, wanneer dit een verkeersongeval heeft veroorzaakt. De tekst is hier en daar duister.

Het is niet duidelijk dat hier bedoeld wordt een ongeval dat vóór het beslag is veroorzaakt, en evenmin dat het vijfde lid betrekking heeft op de teruggave van het inbeslaggenomen voertuig. Het in het zesde lid voorkomende begrip « een mogelijke rechthebbende die aanspraak maakt op het inbeslaggenomen motorrijtuig » is onnauwkeurig.

Aan de ene kant is het zeer goed denkbaar, dat een verkeersongeval zich tijdens het beslag voordoet, indien het voertuig niet is opgelegd. Aan de andere kant kan men zich afvragen of de bedoelde teruggave ook geldt voor de opbrengst van de verkoop van het voertuig.

Uit de verklaringen van de gemachtigde der Regering blijkt, dat het overeenkomstig § 4 van artikel 18 inbeslaggenomen voertuig wordt opgelegd, en dat er dus alleen sprake kan zijn van een ongeval, dat zich vóór het beslag heeft voorgedaan; dat hier bedoeld wordt de teruggave van het voertuig, die geoorloofd is wanneer aan de verplichting tot verzekering is voldaan.

Uit diezelfde verklaringen blijkt ook, dat « de mogelijke rechthebbende die aanspraak maakt op het inbeslaggenomen motorrijtuig » degene is die door het ongeval is benadeeld en niet, zoals men zou kunnen denken, degene die bij een verkoop op afbetaling de eigendom van het voertuig tot volledige afbetaling heeft bewaard.

§ 4 van artikel 18 zou derwijze moeten worden omgewerkt, dat het de bedoelingen van de Regering nauwkeuriger tot uiting brengt.

Artikel 20.

Artikel 3 van het verdrag bepaalt dat « de Hoge Verdragsluitende Partijen zich verbinden de bevoegdheid tot het organiseren van snelheids-, regelmatigheids- en behendigheidsritten of wedstrijden voor motorrijtuigen afhankelijk te stellen van een vergunning van overheidswege. Zodanige vergunning kan slechts worden verleend indien een verzekering, welke aan de bij dit verdrag behorende bepalingen beantwoordt, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt van de organisatoren en van de personen bedoeld in artikel 3 van de genoemde bepalingen ».

Artikel 39 van het koninklijk besluit van 8 April 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer bepaalt dat « behoudens speciale toelating van de overheid verboden zijn op de openbare weg alle snelheidswedstrijden... ». Dit artikel slaat alleen op de snelheidswedstrijden die op de openbare weg worden verreden. Regelmatigheidswedstrijden en behendigheidswedstrijden worden door dit artikel niet bedoeld, evenmin als de snelheidswedstrijden die niet op de openbare weg plaats hebben.

Al is de gemeenteoverheid bevoegd om de maatregelen voor het waarborgen van de openbare veiligheid en voor het behoud van de orde in openbare vermakelijkheden te nemen en bijkomende reglementen inzake wegverkeerspolitie vast te stellen, dit betekent niet dat deze bevoegdheid in de gevallen zoals bedoeld in artikel 20 van het ontwerp op preventieve wijze, door middel van een vergunning, moet worden uitgeoefend. Hoe de gemeenteoverheid terzake zal optreden, hangt af van de bestaande verordeningen die iedere gemeente eigen zijn.

Door de omvang van de in artikel 39 van het reglement op het wegverkeer verleende bevoegdheid en door de uitoefening van de bevoegdheid van de gemeenteoverheden, zoals die bevoegdheden zijn geregeld, wordt het niet mogelijk aan de in artikel 3 van het verdrag aangegane verbintenis volledig te voldoen.

Zoals de commissie van Justitie overigens in artikel 20 van haar ontwerp had voorgesteld, dient voor de in artikel 20 van het ontwerp genoemde sportwedstrijden een voorafgaande toelating geëist te worden, welke afhankelijk is van het sluiten van een verzekeringscontract in overeenstemming met de wet. Voorts moet men bepalen, of aan de Koning opdracht geven te bepalen, welke overheid bevoegd is de vergunning af te geven.

De overheid die belast is met het uitreiken van de vergunning zou gewoon nagaan, of de inrichters zich naar de wet hebben gedragen. Deze vergunning zou de inrichters niet vrijstellen van het aanvragen der andere vergunningen die mochten vereist zijn. Zo zouden de politiebevoegdheden van de verschillende overheden onverlet blijven.

Artikel 20 zou als volgt kunnen worden gelezen :

« Artikel 20. — Voor het inrichten van snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden voor motorrijtuigen is een vergunning vereist.

Cette autorisation n'est accordée que si une assurance répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3. Elle ne dispense pas des autorisations éventuelles requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Le Roi désigne l'autorité compétente pour accorder la présente autorisation ».

Article 21.

A l'article 21, alinéa 2, l'arrêté n° 248 du 5 mars 1936 est erronément qualifié d'arrêté-loi. Il s'agit d'un arrêté royal.

Article 22.

Il serait préférable, pour que l'on ne se méprenne pas sur la portée de cet article, de le rédiger en utilisant la forme affirmative : « Les contrats... peuvent être résiliés si... ». Cet article tend en effet non à restreindre les causes de résiliation, mais à en ajouter une nouvelle rendue nécessaire par l'intervention de la loi.

Article 23.

L'alinéa 2 serait plus clairement rédigé comme suit :

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

Article 24.

L'économie du projet postule l'entrée en vigueur de ses dispositions à des dates différentes. L'article 24 serait mieux rédigé comme suit :

« Article 24. — Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi. »

Il est à noter que, conformément à l'article 1^{er}, § 1^{er}, du Traité, l'entrée en vigueur de la loi devra intervenir dans les six mois de l'entrée en vigueur du Traité.

Article 25.

Le Conseil d'Etat renouvelle l'observation qu'il a été appelé à faire à de nombreuses reprises.

C'est le Roi et non les Ministres que la Constitution charge de l'exécution des lois. Il conviendrait d'omettre cet article.

La chambre était composée de :

Messieurs : F. Lepage, conseiller d'Etat, président;

J. Coyette et G. Holoye, conseillers d'Etat;

A. Bernard et Ch. Van Reepinghen, assesseurs de la section de législation;

G. Piquet, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. Lepage.

Pour deuxième expédition délivrée au Ministre de la Justice.

Le 27 juin 1955.

Le Greffier,

(s.) G. PIQUET.

Le Président,

(s.) F. LEPAGE.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

Deze vergunning wordt alleen toegestaan indien een verzekering die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3 bedoelde personen dekt. Zij stelt niet vrij van de vergunningen die bij voorkomend geval door andere wets- of reglementsbepalingen mochten zijn voorgeschreven.

De Koning wijst de overheid aan die bevoegd is om deze vergunning af te geven. »

Artikel 21.

In artikel 21, tweede lid, wordt het besluit n° 248 van 5 Maart 1936 verkeerdelijk als besluitwet bestempeld. Het is een koninklijk besluit.

Artikel 22.

Om iedere twijfel over de strekking van dit artikel weg te nemen, ware de tekst in de bevestigende vorm te redigeren; men schrappe het woord « enkel ». Dit artikel wil immers niet de oorzaken van ontbinding beperken maar een nieuwe, door de wet noodzakelijk gemaakte oorzaak van ontbinding invoeren.

Artikel 23.

Het tweede lid zou duidelijker als volgt kunnen worden gesteld :

« De premie zal door de verzekeraar, na aftrek van 25 t. h. worden terugbetaald, naar rato van het niet gedekte gedeelte van het risico. »

Artikel 24.

Het ontwerp is zo opgevat, dat de bepalingen daarvan op verschillende tijdstippen in werking moeten treden. Een betere lezing voor artikel 24 ware :

« Artikel 24. — De bepalingen van deze wet treden in werking op door de Koning te bepalen tijdstippen. »

Op te merken valt, dat volgens artikel 1, § 1, van het Verdrag, de wet in werking zal moeten treden binnen zes maanden na het van kracht worden van dat Verdrag.

Artikel 25.

De Raad van State maakt hierbij andermaal de opmerking, die hij reeds zo vaak heeft moeten formuleren.

De Grondwet draagt de uitvoering van de wetten aan de Koning en niet aan de Ministers op. Dit artikel moet worden geschrapt.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. Lepage, raadsheer van State, voorzitter;

J. Coyette en G. Holoye, raadsheren van State;

A. Bernard en Ch. Van Reepinghen, bijzitters van de afdeling wetgeving;

G. Piquet, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Lepage.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de Minister van Justitie.

De 27^e Juni 1955.

De Griffier,

(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,

(get.) F. LEPAGE.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

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; la remorque, attelée ou non au véhicule, est considérée comme en faisant partie;

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;

par assureur : l'entreprise d'assurance agréée par le Roi aux termes de l'article 2, § 1^{er}, et dans le cas du § 2, le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Art. 2.

§ 1^{er}. — Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler sur la voie publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi.

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 contract conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le Roi.

§ 2. — Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation en Belgique sur le vu d'un certificat délivré par un bureau constitué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, à la condition que le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique par ces véhicules assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de la réparation des dommages conformément aux dispositions de la présente loi et qu'il soit agréé à cette fin par le Roi.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Justitie is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste artikel.

Voor de toepassing van deze wet worden 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; de aanhangwagen, al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt;

onder verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt;

onder benadeelden : zij die schade hebben geleden welke grond oplevert voor toepassing van deze wet, alsmede hun rechtverkrijgenden;

onder verzekeraar : de verzekeringsonderneming, door de Koning toegelaten in de zin van artikel 2, § 1, en in het geval van § 2, het bureau, belast met de afwikkeling van de schade, welke in België is veroorzaakt door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

Art. 2.

§ 1. — Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek of voor een zeker aantal personen, die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen slechts toegelaten, indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekering, welke aan de bepalingen van deze wet beantwoordt.

De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Indien een andere persoon de verzekering heeft gesloten, wordt de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duur van het door die andere persoon gesloten contract.

De verzekering moet worden gesloten bij een tot dat doel door de Koning toegelaten verzekeraar.

§ 2. — Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, tot het verkeer in België toegelaten op vertoon van een bewijs, afgegeven door een bureau, ingesteld voor de afgifte van internationale bewijzen van verzekering, mits het bureau, dat met de afwikkeling van de door deze motorrijtuigen in België veroorzaakte schade is belast, zelf tegenover de benadeelden de verplichting tot vergoeding van de schade overeenkomstig de bepalingen van deze wet op zich neemt en laatstgenoemd bureau tot dat doel door de Koning is toegelaten.

Art. 3.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maître du véhicule par vol ou violence.

L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique. Elle doit comprendre 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.

La garantie doit être illimitée. Toutefois elle peut être limitée à la somme de 5.000.000 de francs par sinistre en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion.

Art. 4.

§ 1^{er}. — Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance :

1) le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage, ainsi que le preneur d'assurance et tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police;

2) le conjoint des personnes visées au numéro précédent, ainsi que leurs parents et alliés en ligne directe, à la condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers;

3) les personnes bénéficiant de 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.

§ 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 moyennant l'assurance spéciale prévue à l'article 20.

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.

L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs lésés et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des lésés contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à un lésé une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions ne demeure tenu envers les autres lésés que jusqu'à concurrence du restant de la somme assurée.

Art. 3.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschafte.

De verzekering moet de schade omvatten, welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door in België voorgevallen feiten. Zij moet mede de schade omvatten, toegebracht aan personen, die onder welke titel ook, worden vervoerd door het motorrijtuig, dat de schade veroorzaakt; de goederen door dat motorrijtuig vervoerd, kunnen van de verzekering worden uitgesloten.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade dekken zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De dekking moet onbeperkt zijn. Zij kan evenwel worden beperkt tot 5.000.000 frank per ongeval, wat de stoffelijke schade betreft die werd veroorzaakt door brand of ontploffing.

Art. 4.

§ 1. — Van het recht op een uitkering kunnen worden uitgesloten :

1) de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt, alsmede de verzekeringnemer en zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door de polis is gedekt;

2) de echtgenoot van de personen bedoeld in het vorige nummer, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

3) zij, die gerechtigd zijn tot een uitkering uit hoofde van bijzondere wetten in zake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, behalve voor zover zij tegen de verzekerde een op burgerrechtelijke aansprakelijkheid berustende vordering behouden.

§ 2. — Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidswedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend mits de bijzondere verzekering waarvan sprake in artikel 20.

Art. 5.

Indien de overeenkomst 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 de overeenkomst ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6.

De verzekering geeft aan de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar.

Indien er meer dan een benadeelde is en het totaalbedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid teruggebracht tot het beloop van die som. 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. 7.

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. 8.

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dont ils ont connaissance. 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.

Art. 9.

Le jugement rendu sur une constatation 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.

La personne lésée, l'assuré et le ministère public peuvent citer l'assureur devant la juridiction répressive à laquelle sont déférés le prevenu et, le cas échéant, la personne civilement responsable. L'assureur peut intervenir volontairement devant la juridiction répressive.

Art. 10.

Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par trois ans, à compter du fait générateur du dommage.

Les actes qui interrompent la prescription, de l'action de la personne lésée contre un assuré interrompent la prescription de son action contre l'assureur. Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur, interrompent la prescription de son action contre les assurés.

La prescription est interrompue à l'égard de l'assureur par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée; un nouveau délai de trois ans prendra cours au moment où l'un des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers.

Art. 11.

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.

Art. 7.

Voor de uitvoering van de bepalingen van deze wet kan de verzekeraar door de benadeelde in België worden gedagvaard, hetzij vóór de rechter van de plaats van het feit, waaruit de schade is ontstaan, hetzij vóór de rechter van de woonplaats van de benadeelde, hetzij vóór de rechter van de zetel van de verzekeraar.

Art. 8.

De verzekerden moeten van ieder ongeval, waarvan zij kennis dragen, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door de verzekeringsovereenkomst voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

Art. 9.

Een vonnis gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan aan de verzekeraar, aan de verzekerde of aan de benadeelde slechts worden tegengeworpen, indien zij in het geding partij zijn geweest dan wel daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis, dat in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde is gewezen, worden tegengeworpen aan de verzekeraar, indien is komen vast te staan, dat de laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

De verzekeraar kan de verzekerde in het geding roepen, dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld.

De benadeelde, de verzekerde en het openbaar ministerie kunnen de verzekeraar dagvaarden vóór het strafgerecht waarnaar de verdachte en, in voorkomend geval, de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon wordt verwezen. De verzekeraar kan vrijwillig tussenkomen vóór het strafrecht.

Art. 10.

Iedere uit deze wet voortvloeiende rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart door verloop van drie jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan.

Handelingen die de verjaring van de rechtsvordering van een benadeelde tegen een verzekerde stuiten, stuiten de verjaring van de rechtsvordering van die benadeelde tegen de verzekeraar. Handelingen die de verjaring van de rechtsvordering van een benadeelde tegen de verzekeraar stuiten, stuiten de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerden.

De verjaring wordt ten opzichte van een verzekeraar gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van drie jaar begint te lopen te rekenen van het ogenblik waarop één van de partijen bij deurwaardersexploot of aangetekende brief aan de andere partij heeft kennisgegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt.

Art. 11.

Geen uit de wet of de overeenkomst van verzekering voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval kan door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen.

Een verzekeraar kan zich 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 de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Art. 12.

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.

Art. 13.

L'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, ne peuvent être opposées par l'assureur à la personne lésée, que pour les sinistres survenus au plus tôt après l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification par l'assureur d'un des faits susdits. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Le délai prend cours le lendemain du dépôt de la lettre recommandée à la poste.

La notification ne peut se faire au plus tôt :

1° que le jour où la garantie aura pris fin à l'égard de l'assuré s'il s'agit de la suspension;

2° que le jour de la notification par l'une des parties à l'autre, de la résiliation, de la dénonciation ou de l'annulation du contrat;

3° que le jour de l'expiration du contrat dans tous les cas non visés au 2°.

Art. 14.

On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même.

Art. 15.

L'Etat, la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux sont dispensés de contracter une police d'assurance pour leurs véhicules automoteurs, à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci, dans les limites de la présente loi.

Ils assumeront, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du fonds de garantie par l'article 16, si le conducteur n'est pas identifié ou s'il s'est rendu maître du véhicule par vol ou par violence.

La déclaration de garantie sera faite par les représentants légaux à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi. Cette autorité en délivrera un certificat.

Art. 16.

§ 1^{er}. — 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. Les personnes lésées par des conducteurs de véhicules automoteurs non assurés, insuffisamment assurés ou non identifiés peuvent faire valoir à l'égard de ce fonds, pour la réparation de leurs dommages corporels, un droit à indemnisation dont les conditions d'octroi et l'étendue sont déterminées par le Roi.

Art. 12.

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig moeten de verzekeringnemer of zijn rechtverkrijgenden daarvan binnen acht dagen mededeling doen aan de verzekeraar.

Art. 13.

Een verzekeraar kan aan een benadeelde de beëindiging van de overeenkomst, de nietigverklaring van de overeenkomst, de ontbinding van de overeenkomst, de schorsing van de overeenkomst of van de dekking, uit welke oorzaak ook, slechts tegenwerpen, ten aanzien van ongevallen, die plaats vinden na verloop van een termijn van zestien dagen na de kennisgeving door de verzekeraar van een dezer feiten. Deze kennisgeving moet geschieden bij aangezekende brief aan het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering, die in deze wet wordt geregeld.

De termijn begint te lopen op de dag volgende op die, waarop de kennisgeving ter post is bezorgd.

De kennisgeving kan niet vroeger geschieden dan :

1° op de dag waarop, de verzekering een einde heeft genomen ten aanzien van de verzekerde, indien het een schorsing betreft;

2° op de dag van de kennisgeving door een van beide partijen aan de andere van de ontbinding, de opzegging of de nietigverklaring van de overeenkomst;

3° op de dag van de beëindiging van de overeenkomst in alle gevallen die niet onder 2° zijn voorzien.

Art. 14.

Van een bepaling van deze wet kan slechts worden afgeweken, indien de bevoegdheid daartoe uit de bepaling zelf blijkt.

Art. 15.

De Staat, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen behoeven geen verzekeringspolis te sluiten voor hun motorrijtuigen op voorwaarde dat ze, binnen de perken van deze wet zelf de burgerrechtelijk aansprakelijkheid dekken van alle houders of bestuurders er van.

Tegenover de benadeelde nemen zij de bij artikel 16 ten laste van het waarborgfonds gelegde verplichtingen op zich, indien de bestuurder niet geïdentificeerd is of indien hij zich door diefstal of geweld de macht over het motorrijtuig heeft verschaft.

De verzekeringsaangifte wordt door de wettelijke vertegenwoordigers gedaan bij het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering, die in deze wet wordt geregeld. Dit overheidsorgaan levert hiervan een bewijs af.

Art. 16.

§ 1. — De voorwaarden van toelating, intrekking van toelating en controle van de verzekeraars worden door de Koning bepaald.

De toelating is o. m. afhankelijk van de toetreding van de verzekeraar tot een gemeenschappelijk waarborgfonds, dat zelf door de Koning toegelaten is. De personen, benadeeld door niet verzekerde, onvoldoend verzekerde of niet geïdentificeerde bestuurders van motorrijtuigen, kunnen tegenover dit fonds voor de vergoeding van hun lichamelijke schade, een recht op schadeloosstelling doen gelden waarvan de Koning de toekenningsvoorwaarden en de omvang zal bepalen.

§ 2. — 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 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 4 de la loi du 9 avril 1935 concernant le budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1935 est abrogé.

Art. 17.

Le Roi prescrit les modalités des notifications et déclarations relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi qui devront être inscrites à un répertoire-matricule des véhicules automoteurs.

Il détermine les conditions de délivrance et de retrait du certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2, §§ 1 et 2, et du certificat prévu à l'article 15.

Ces certificats doivent être apposés de manière apparente sur le véhicule. Toute infraction aux dispositions de l'arrêté réglant la délivrance et le retrait du certificat est punie d'un emprisonnement de 8 jours à 1 mois et d'une amende de 26 à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 18.

§ 1^{er}. — Le propriétaire d'un véhicule automoteur qui met celui-ci en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation sans avoir satisfait aux prescriptions de l'article 2 ainsi que le conducteur de ce véhicule sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et d'une amende de 100 à 1.000 francs ou d'une de ces peines seulement.

§ 2. — Lorsqu'un véhicule automoteur se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1 de l'article 2 sans être muni du certificat prévu à l'article 17, le conducteur est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 1 mois et d'une amende de 26 à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

§ 3. — Les tribunaux peuvent, outre les peines prévues aux §§ 1 et 2, prononcer la déchéance à temps ou à perpétuité du droit de conduire un véhicule automoteur.

Quiconque, en dépit de la déchéance prononcée contre lui, conduit un véhicule automoteur est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 3 mois et d'une amende de 500 à 2.000 francs ou d'une de ces peines seulement; en outre, la durée de la déchéance encourue sera doublée. Le juge peut, dans ce cas, prononcer la confiscation temporaire ou définitive du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction ou de celui qui, sciemment, l'a confié à une personne déchue du droit de le conduire.

§ 4. — Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents, le véhicule peut être saisi par tout officier de police judiciaire et par tout agent de l'autorité publique ayant le pouvoir de dresser des procès-verbaux du chef d'infractions à la police du roulage. Le propriétaire est avisé dans les 48 heures de la saisie. Le véhicule reste à ses risques pendant toute la durée de la saisie.

La saisie ne peut être levée tant qu'il n'est pas justifié d'une assurance régulière et du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule.

§ 2. — De kosten van de controle worden gedragen door de toegelaten verzekeraars, tot een beloop van ten hoogste 3 t. h. van de premien, geïnd voor de bij deze wet bedoelde verzekering. 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 premien.

Artikel 4 der wet van 9 April 1935, houdende de Rijks-middelenbegroting voor het dienstjaar 1935, wordt ingetrokken.

Art. 17.

De Koning bepaalt de modaliteiten van de kennisgevingen en verklaringen betreffende de in deze wet geregelde verzekering, die in een repertorium van de motorrijtuigen moeten vermeld worden.

Hij bepaalt de voorwaarden van afgifte en van intrekking van het bewijs waaruit de verzekeringsovereenkomst blijkt waarvan sprake in artikel 2, §§ 1 en 2, en van het bewijs waarvan sprake in artikel 15.

Deze bewijzen moeten op zichtbare wijze op het rijtuig worden aangebracht. Elke inbreuk op de bepalingen van het besluit, houdende regeling van de afgifte en de intrekking van het bewijs, wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 maand en met geldboete van 26 tot 200 frank, of met een van die straffen alleen.

Art. 18.

§ 1. — De eigenaar van een motorrijtuig, die dit rijtuig in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer gebracht wordt, zonder dat hij voldaan heeft aan de voorschriften van artikel 2, evenals de bestuurder van dit rijtuig worden gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden en met geldboete van 100 tot 1.000 frank, of met een van die straffen alleen.

§ 2. — Wanneer een motorrijtuig zich bevindt op één van de plaatsen, vermeld in het eerste lid van § 1 van artikel 2, zonder voorzien te zijn van het in artikel 17 bepaalde bewijs, wordt de bestuurder gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 maand en met geldboete van 26 tot 200 frank, of met een van die straffen alleen.

§ 3. — De rechtbanken kunnen, behalve de straffen bepaald in de §§ 1 en 2, de tijdelijke of definitieve vervallenverklaring uitspreken van het recht een motorrijtuig te besturen.

Al wie, ondanks de tegen hem uitgesproken vervallenverklaring, een motorrijtuig bestuurt, wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en met geldboete van 500 tot 2.000 frank, of met een van die straffen alleen; bovendien wordt de duur van de opgelopen vervallenverklaring verdubbeld. De rechter kan, in dit geval, de tijdelijke of definitieve verbeurdverklaring van het motorrijtuig uitspreken, zo dit eigendom is van de overtreder of van hem die het wetens heeft toevertrouwd aan een persoon wiens recht op het besturen er van vervallen is.

§ 4. — In de gevallen bepaald in de twee vorige paragrafen, kan het motorrijtuig in beslag genomen worden door ieder ambtenaar van gerechtelijke politie of door ieder agent van de openbare macht die het recht heeft proces-verbaal op te maken wegens inbreuk op de verkeerspolitie. Binnen 48 uren wordt aan de eigenaar kennis gegeven van het beslag. Het risico van het rijtuig blijft voor hem gedurende de gehele duur van het beslag.

Het beslag kan niet worden opgeheven zolang het bewijs niet wordt geleverd van een regelmatige verzekering en van de betaling der beslag- en bewaarskosten van het motorrijtuig.

Si la saisie se prolonge pendant plus d'un an, le Ministère public saisit, par voie d'assignation, le Président du Tribunal siégeant en référé qui peut autoriser l'administration des domaines à procéder à la vente du véhicule. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours.

Sur le prix net de la vente, l'Etat prélève le montant des frais de saisie et de conservation du véhicule ainsi qu'éventuellement, et sans préjudice des droits des tiers, le montant des frais et des amendes auquel l'auteur de l'infraction a été condamné.

Lorsqu'un accident de roulage est dû à l'usage du véhicule saisi, les personnes qui, suivant les indications fournies par l'enquête, paraissent être en situation de pouvoir réclamer la réparation d'un dommage, recevront, avant toute restitution, l'avis qu'il leur est loisible de faire valoir leurs droits dans un délai déterminé par le Ministère public et qui est d'au moins quinze jours.

Si avant l'expiration de ce délai, un prétendant ayant droit sur le véhicule saisi justifie avoir porté sa prétention devant le juge compétent, il est sursis à la restitution jusqu'à ce qu'une décision exécutoire soit intervenue sur cette action.

Au cours de l'instance, le séquestre du véhicule peut à tout moment être ordonné conformément à l'article 1916 du Code civil sur la demande des parties ou du Ministère public.

Art. 19.

Les dispositions du Livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'article 43, premier alinéa, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 20.

L'autorité compétente ne délivre l'autorisation requise en vue de l'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs que si une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3.

Est puni des peines prévues à l'article 18, § 1^{er}, qui-conque organise de semblables courses ou concours ou y participe sans être couvert par l'assurance visée à l'alinéa précédent. Les paragraphes 3 et 4 de l'article 18 sont également d'application.

Dispositions transitoires.

Art. 21.

Pendant une période transitoire dont le début et la fin seront fixés par le Roi, le propriétaire d'un véhicule automoteur est considéré comme ayant contracté avec un assureur agréé, s'il justifie de l'existence d'une police d'assurance couvrant les risques visés par la présente loi et souscrite auprès d'un assureur pratiquant en Belgique l'assurance de la responsabilité civile.

Il en est de même des personnes et exploitants qui ont contracté une assurance de responsabilité civile auprès d'un assureur agréé aux fins de l'exécution des obligations d'assurance particulière prévues en exécution de l'arrêté-loi n° 248 du 5 mars 1936, modifié et complété par

Indien het beslag langer dan een jaar duurt, maakt het openbaar ministerie de zaak, bij dagvaarding, over aan de voorzitter van de rechtbank zetelend in kort geding, die het bestuur der domeinen kan machtigen om het rijtuig te verkopen. Tegen deze beschikking kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend.

Van de netto-verkoopprijs houdt de Staat het bedrag af van de beslag- en bewaringskosten van het motorrijtuig, alsmede, in voorkomend geval, en onverminderd de rechten van derden, het bedrag van de kosten en geldboeten waartoe de dader van het misdrijf werd veroordeeld.

Wanneer een verkeersongeval te wijten is aan de aanwending van het in beslag genomen motorrijtuig, ontvangen de personen die, volgens de aanduidingen verstrekt door het onderzoek, gerechtigd schijnen te zijn om schadevergoeding te eisen, vóór iedere teruggave, bericht dat hun de mogelijkheid wordt geboden hun rechten te doen gelden binnen een door het openbaar ministerie bepaalde termijn die ten minste vijftien dagen bedraagt.

Indien, vóór het verstrijken van deze termijn, een mogelijk rechthebbende die aanspraak maakt op het in beslag genomen motorrijtuig, bewijst dat hij zijn aanspraak heeft voorgelegd aan de bevoegde rechter, wordt de teruggave uitgesteld totdat een executoire beslissing over die vordering is getroffen.

Tijdens het geding mag het sequester van het motorrijtuig te allen tijde worden bevolen overeenkomstig artikel 1916 van het Burgerlijk Wetboek, ten verzoeken van partijen of van het openbaar ministerie.

Art. 19.

De bepalingen van Boek I van het Wetboek van strafrecht, hoofdstuk VII en artikel 85 inbegrepen, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, gelden voor de misdrijven waarvan sprake in deze wet.

Art. 20.

De bevoegde overheid verleent enkel het verlof dat vereist is om snelheids-, regelmatigheids- of behendighedsritten of -wedstrijden door middel van motorrijtuigen in te richten, indien een bijzondere verzekering, die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3 bedoelde personen dekt.

Met de in artikel 18, § 1, bepaalde straffen wordt gestraft al wie zulke ritten of wedstrijden inricht of er aan deelneemt zonder dat hij gedekt is door de in het vorig lid bedoelde verzekering. De paragrafen 3 en 4 van artikel 18 zijn eveneens van toepassing.

Overgangsbepalingen.

Art. 21.

Tijdens een overgangsperiode, waarvan aanvang en einde door de Koning worden bepaald, wordt de eigenaar van een motorrijtuig geacht een verzekeringsovereenkomst te hebben gesloten met een toegelaten verzekeraar, indien hij het bestaan bewijst van een verzekeringsspolis die de door deze wet bedoelde risico's dekt en die werd gesloten bij een verzekeraar die zich in België bezighoudt met de verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

Dit geldt ook voor de personen en de exploitanten die een verzekeringsovereenkomst in zake burgerrechtelijke aansprakelijkheid hebben gesloten met een verzekeraar, toegelaten met het oog op de uitvoering van de verplichtingen tot bijzondere verzekering, bepaald bij toepassing

l'arrêté-loi du 14 février 1946, ainsi que les arrêtés-lois des 30 décembre 1946 et 24 février 1947.

Art. 22.

Les contrats d'assurance en cours, à l'expiration du régime transitoire, auprès des sociétés d'assurances agréées, ne peuvent être résiliés que si l'augmentation de la prime dépasse 10 %.

Art. 23.

Les contrats d'assurance souscrits, avant l'entrée en vigueur de la présente loi auprès d'assureurs qui n'auront pas obtenu le bénéfice de l'agrément, seront résiliés de plein droit à l'expiration de la période visée à l'article 21.

Le prorata de prime non absorbé sera remboursé par l'assureur sous déduction de 25 %.

Art. 24.

Le Roi fixe le jour de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

Art. 25.

Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Affaires Economiques, Notre Ministre de la Défense Nationale, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux Publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 4 juillet 1955.

van de besluitwet n° 248 van 5 Maart 1936, gewijzigd en aangevuld door de besluitwet van 14 Februari 1946, alsook door de besluitwetten van 30 December 1946 en 24 Februari 1947.

Art. 22.

Bij het verstrijken van de overgangsregeling, kunnen de lopende verzekeringsovereenkomsten, bij toegelaten verzekeringsmaatschappijen, enkel worden ontbonden indien de verhoging van de premie 10 t. h. te boven gaat.

Art. 23.

De vóór de inwerkingtreding van deze wet gesloten verzekeringsovereenkomsten bij verzekeraars die de toelating niet hebben bekomen, zijn van rechtswege ontbonden bij het verstrijken van de termijn waarvan sprake in artikel 21.

Het naar rato bepaald gedeelte der premie, dat niet werd opgebruikt, wordt terugbetaald door de verzekeraar na aftrek van 25 t. h.

Art. 24.

De Koning stelt de datum vast waarop de onderscheiden bepalingen van deze wet in werking treden.

Art. 25.

Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Economische Zaken, Onze Minister van Landsverdediging, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van deze wet.

Gegeven te Brussel de 4^e Juli 1955.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Justice,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Justitie,

A. LILAR.