

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964

17 JUILLET 1964

PROJET DE LOI

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

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — CONSIDERATIONS GENERALES.

La loi du 1^{er} juillet 1956 a généralisé l'obligation d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, réforme longtemps attendue et que la fréquence des accidents de la circulation rendait d'une impérieuse nécessité.

Cette loi est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1957 en ce qui concerne les véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs et à l'égard de ces derniers, le 1^{er} janvier 1958.

Certaines dispositions n'ont toutefois pas encore été mises en vigueur. Elles ont trait aux formalités à remplir pour rendre opposables aux personnes lésées la fin ou la suspension du contrat d'assurances (art. 13), à la création d'un répertoire matricule d'assurance et aux certificats dont les véhicules devaient être munis (art. 17 et 18, § 2, al. 1 et § 5). D'autre part, la période transitoire prévue pour permettre l'agrégation des assureurs est toujours en cours.

La loi du 1^{er} juillet 1956, a, néanmoins, pu recevoir application dans ce qu'elle avait d'essentiel et produire les effets qu'on attendait d'elle.

Il est devenu exceptionnel qu'un véhicule automoteur circule sans que la responsabilité civile du conducteur soit couverte par une assurance et dans les cas de non-assurance la répression est exercée avec sévérité.

La protection des tiers victimes d'un accident causé par un véhicule de l'espèce est désormais assurée de façon efficace.

Même si l'auteur de l'accident n'est pas assuré ou est resté inconnu, les dommages corporels sont réparés; le Fonds commun de garantie supplée, dans ce cas, à l'absence d'un assureur.

D'autre part, l'assureur ne peut plus opposer à l'égard des personnes lésées, la déchéance du chef de fautes graves

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964

17 JULI 1964

WETSONTWERP

betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

De wet van 1 juli 1956 die de verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen algemeen verplicht stelt, bracht een reeds lang verwachte en door het groot aantal verkeersongevallen onontbeerlijk geworden hervorming tot stand.

Die wet trad in werking op 1 januari 1957 voor de motorrijtuigen die geen rijwiel met hulpmotor zijn en op 1 januari 1958 voor de rijwielen met hulpmotor.

Sommige bepalingen werden echter nog niet van kracht verklaard, zoals die betreffende de formaliteiten die moeten worden vervuld opdat het einde of de schorsing van het verzekeringscontract tegen benadeelden zou kunnen ingeroepen worden (art. 13) en die betreffende het invoeren van een verzekeringsrepertorium en de bewijzen waarvan de motorrijtuigen moesten zijn voorzien (art. 17 en 18, § 2, lid 1, en § 5). Voorts bevinden wij ons nog steeds in de overgangsperiode waarin verzekeraars kunnen worden toegelaten.

Niettemin kon de wet van 1 juli 1956 in haar hoofdzakelijke punten toegepast worden en de verwachte gevolgen hebben.

Slechts bij uitzondering komt het nog voor dat een motorrijtuig aan het verkeer deelneemt zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder door een verzekering is gedekt. Niet-verzekering wordt streng gestraft.

Derden die slachtoffer worden van een ongeval veroorzaakt door zulk motorrijtuig zijn thans op doelmatige wijze beschermd.

Zelfs als de dader van het ongeval niet verzekerd is of onbekend blijft, wordt de lichamelijke schade vergoed; wanneer er geen verzekeraar is, treedt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds op.

Voorts kan de verzekeraar tegen benadeelden geen vervallenverklaring wegens grove fout (zoals dronkenschap)

(telle l'ivresse) ni de manquements contractuels. L'Etat lui-même, bien que dispensé de l'obligation de contracter une assurance pour ses véhicules, couvre la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci.

Il peut donc être considéré comme acquis qu'il n'existe plus de cas où des tiers, lésés du fait de conducteurs imprudents, soient abandonnés à leur sort et laissés sans aide pécuniaire.

Mais si l'on peut se féliciter des heureux effets de la loi, on ne doit pas oublier qu'un système nouveau étant mis en œuvre, la pratique devait nécessairement faire apparaître l'utilité de certains aménagements pour en rendre plus efficaces les modalités d'exécution.

C'est ainsi qu'on a été notamment amené à se demander :

- si la création d'un répertoire matricule de l'assurance était une mesure opportune;
- s'il n'existait pas de mode de contrôle plus pratique que l'apposition d'un certificat sur le véhicule,
- quelle conséquence devait avoir au point de vue de la garantie le transfert de la propriété de ce dernier,
- s'il n'y avait pas lieu d'accroître la protection de la personne lésée en cas de suspension de la garantie;
- dans quelle mesure il y avait lieu de protéger les victimes en cas d'insolvabilité d'un assureur et de prévoir à cette fin l'intervention du Fonds commun de garantie.

Ces problèmes ont fait l'objet d'un examen approfondi par une commission interdépartementale dont les travaux sont à l'origine du présent projet.

Cet examen a fait, au surplus, apparaître la nécessité d'apporter certaines modifications au traité relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs conclu à Bruxelles le 7 janvier 1955 entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas et aux conventions additionnelles de celui-ci.

Ces modifications ont donné naissance à un nouveau traité destiné à coordonner le traité de 1955 et les conventions additionnelles, traité qui est actuellement à l'étude.

D'autre part, le projet n'a pas manqué de tenir compte des éléments apportés par les différents projets de traités et de conventions additionnelles Benelux, ainsi que par la Convention européenne conclue à Strasbourg en 1959.

Des modifications s'imposent, d'autre part, aux dispositions transitoires de la loi du 1^{er} juillet 1956. Le projet, précédemment déposé (Doc. Ch. 707, session 1960-1961) à cet effet, a été repris et complété dans le présent projet.

* * *

II. — EXAMEN DU PROJET.

CHAPITRE 1^{er}.

Dispositions préliminaires.

Article 1^{er}.

L'article 1^{er} nouveau reprend l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} juillet 1956 en le modifiant et le complétant légèrement;

of geen tekortkomingen aan het contract meer inroepen. Ook de Staat dekt de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van al de houders en bestuurders van zijn motorrijtuigen, hoewel hij van de verplichting om voor die motorrijtuigen een verzekering aan te gaan, is vrijgesteld.

Het komt dus niet meer voor dat derden die door een onvoorzichtige bestuurder worden benadeeld, zonder enige uitkering aan hun lot overgelaten worden.

Al zijn de uitslagen van de wettelijke hervorming alleszins bevredigend, het is eerst bij de toepassing in de praktijk dat het nut kan worden ingezien van sommige aanpassingen die een vlottere uitvoering mogelijk maken.

Aldus rijzen onder meer de vragen :

- of het aanleggen van een verzekeringsrepertorium een geschikte maatregel was;
- of het toezicht niet praktischer kon worden uitgeoefend dan door het aanbrengen van een bewijs op het motorrijtuig;
- welke gevolgen de overdracht van het motorrijtuig op de waarborg moest hebben;
- of bij schorsing van de waarborg, geen grotere bescherming van de benadeelde moest worden nagestreefd;
- in welke mate de slachtoffers dienden te worden beschermd wanneer een verzekeraar onvermogen is en of daartoe tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds moest worden overwogen.

Een interministeriële commissie heeft aan deze problemen een grondige studie gewijd. Haar werkzaamheden liggen aan dit ontwerp ten grondslag.

Uit die studie is bovendien gebleken dat bepaalde wijzigingen nodig zijn aan het verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesloten te Brussel op 7 januari 1955 tussen België, Luxemburg en Nederland, en aan de aanvullende overeenkomsten bij dit verdrag.

Die wijzigingen hebben aanleiding gegeven tot een nieuw verdrag, dat thans in behandeling is en waarin het verdrag van 1955 en de aanvullende overeenkomsten worden geëördineerd.

Dit ontwerp houdt voorts ook rekening met de bestanddelen van de verschillende ontwerpverdragen en aanvullende overeenkomsten die in Beneluxverband tot stand zijn gekomen, en met de Europese Overeenkomst die te Straatsburg werd gesloten in 1959.

Het was voorts nodig de overgangsbepalingen van de wet van 1 juli 1956 te wijzigen. Het vroeger met dat doel ingediende ontwerp (doc. Kamer, 707, zitting 1960-1961) werd met aanvullingen in dit ontwerp overgenomen.

* * *

II. — ONDERZOEK VAN HET ONTWERP.

HOOFDSTUK I.

Inleidende bepalingen.

Artikel 1.

Het nieuw artikel 1 neemt artikel 1 van de wet van 1 juli 1956 over met wijzigingen en aanvullingen; sommige

certaines expressions essentielles qui y sont couramment employées, ont été définies.

D'une part, il modifie la définition du véhicule automoteur en ce qui concerne la remorque et d'autre part il ajoute une cinquième définition, celle du cyclomoteur.

A. — Question de la remorque.

Aux termes de la loi du 1^{er} juillet 1956, la remorque attelée ou non au véhicule est considérée comme en faisant partie.

La fiction créée par cette définition lorsqu'il s'agit d'une remorque non attelée peut donner lieu aux plus grandes difficultés.

Il est fréquent dans les grandes entreprises de voir des remorques attelées successivement à divers tracteurs qui peuvent être assurés auprès d'assureurs différents. En pareil cas, il serait souvent difficile d'établir quel assureur devrait être mis en cause lorsque la remorque isolée a provoqué un accident.

La remorque amenée par un véhicule déterminé a pu être déplacée ultérieurement sans l'emploi d'un véhicule automoteur.

Dans quelle mesure cette circonstance souvent malaisée à établir est-elle de nature à influencer les obligations de l'assureur ?

Enfin, le terme « remorque » n'étant pas défini par la loi paraît comprendre tout engin, quel qu'en soit la nature, qui aurait été à un moment quelconque attelé à un véhicule automoteur. Est-il raisonnable de considérer comme faisant partie de véhicules automoteurs un instrument aratoire qui n'y a été attaché qu'occasionnellement et qui en a été détaché depuis longtemps ?

Jusqu'à quel moment le véhicule qui a amené cet engin peut-il être mis en cause après que ce dernier en a été détaché ?

C'est en raison de ces difficultés que dans la convention européenne a été adoptée une nouvelle formule qui fait un sort différent à la remorque suivant qu'elle est attelée ou non attelée.

L'article 1^{er} des dispositions annexes à la dite convention entend 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, les remorques attelées, ainsi que les remorques même non attelées, qui seront déterminées par le Gouvernement, lorsque celles-ci ont été construites en vue d'être attelées à un véhicule automoteur et sont destinées au transport de personnes et de choses. »

Le texte du projet s'inspire de cet article 1^{er} et est libellé comme suit :

« On entend dans la présente loi :

» Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

» Sont assimilés aux véhicules automoteurs les remorques, construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi. »

daarin geregeld gebruikte essentiële uitdrukkingen werden omschreven.

Het wijzigt de omschrijving van het motorrijtuig, wat de aanhangwagen betreft, en neemt een vijfde omschrijving op, die van het rijwiel met hulpmotor.

A. — De aanhangwagen.

Naar luid van de wet van 1 juli 1956 wordt de aanhangwagen die al of niet aan het motorrijtuig is gekoppeld, als een deel daarvan aangemerkt.

De door deze omschrijving opgeroepen fictie kan, wanneer het een niet gekoppelde aanhangwagen betreft, tot ernstige moeilijkheden aanleiding geven.

In grote ondernemingen komt het dikwijls voor dat de aanhangwagens achtereenvolgens worden gekoppeld aan verschillende tractoren, die bij afzonderlijke verzekeraars kunnen verzekerd zijn. Wanneer, in zodanig geval, een niet gekoppelde aanhangwagen een ongeval veroorzaakt, zou het niet steeds gemakkelijk zijn uit te maken welke verzekeraar aansprakelijk is.

De aanhangwagen die door een bepaald motorrijtuig werd aangevoerd, kan naderhand zonder behulp van een voertuig met eigen beweegkracht verplaatst zijn.

In welke mate beïnvloedt die dikwijls moeilijk vast te stellen omstandigheid de verplichtingen van de verzekeraar ?

Tenslotte blijkt in de term « aanhangwagen », die niet door de wet omschreven is, elk tuig, van welke aard ook, te zijn begrepen dat op een bepaald ogenblik aan het motorrijtuig is gekoppeld. Kan men redelijkerwijze aannemen dat een landbouwwerktuig van een motorrijtuig deel uitmaakt wanneer het daaraan slechts af en toe was verbonden en sedert lang is losgemaakt ?

Tot op welk tijdstip kan het motorrijtuig, dat een zodanig tuig heeft aangevoerd, nadat het is afgekoppeld in de zaak betrokken worden ?

Wegens deze moeilijkheden werd in de Europese overeenkomst een nieuwe formule aangenomen, die de gekoppelde aanhangwagen anders behandelt dan de niet gekoppelde aanhangwagen.

In artikel 1 van de bij die overeenkomst behorende bepalingen worden motorrijtuigen als volgt omschreven :

« Les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée, les remorques attelées, ainsi que les remorques même non attelées, qui seront déterminées par le Gouvernement, lorsque celles-ci ont été construites en vue d'être attelées à un véhicule automoteur et sont destinées au transport de personnes et de choses. »

De tekst van het ontwerp neemt een voorbeeld aan dit artikel 1 en luidt als volgt :

« Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

» Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

» Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken. »

Deux cas sont donc à distinguer :

1^o) Cas de ce qui est attelé au véhicule.

L'emploi du mot remorque était peu heureux. On n'en donnait aucune définition tandis que dans une autre matière celle des règles de la circulation, le législateur en donnait une définition précise; c'était tout véhicule destiné à être tiré par un autre.

On était certainement là en pleine ambiguïté. Aussi le texte proposé ne prend-il plus en considération la nature de l'objet attaché. Le texte couvre tout objet attelé à la seule condition qu'il repose sur le sol et qu'un lien le rattache au véhicule tracteur.

Il n'est pas sans intérêt de rechercher à partir de quel moment véhicule et objet remorqué seront unis l'un à l'autre ou cesseront de l'être. Le terme « attelé » doit être interprété de façon large. Il y a lieu de considérer l'objet comme déjà attelé lorsque les opérations d'attelage ont commencé et comme ne cessant de l'être que lorsque les opérations de dételage ont pris fin. De même, on peut considérer comme n'ayant pas cessé d'être attelé l'objet qui n'a été détaché du véhicule que pendant un court instant pour permettre l'exécution d'une manœuvre.

2^o) Cas des remorques séparées du véhicule.

Si l'objet séparé du véhicule n'est plus rattaché fictivement à ce dernier au point de vue de l'assurance, force est de rechercher quels sont parmi ces objets ceux qui devraient être couverts par une assurance, une fois séparés du véhicule et d'assimiler ces remorques à un véhicule automoteur pour les soumettre à un régime identique au point de vue de l'assurance.

Comme tout véhicule quelconque est susceptible d'être remorqué, il convient de déterminer les caractéristiques essentielles de ceux qui constituent à proprement parler des remorques.

C'est pour cette raison que le texte du projet exige que ces remorques aient été construites en vue d'être attelées à un véhicule automoteur et qu'elles soient destinées au transport de personnes ou de choses.

Mais on n'a pas cru que toutes les remorques ainsi définies devaient être soumises à l'obligation d'assurance et être donc assimilées à un véhicule automoteur.

Aussi le projet charge-t-il le Roi de déterminer les remorques qui présentant les caractéristiques définies plus haut doivent être assimilées aux véhicules automoteurs et comme telles soumises à l'assurance.

A cette fin, le poids du véhicule et sa dimension pourront être pris en considération.

Pour éviter que, dans le cas des remorques ainsi définies, deux assurances ne couvrent le dommage causé par la remorque, il est précisé à l'article 3 que l'assurance de la remorque ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

B. — Question du cyclomoteur.

On verra plus loin que le contrôle de l'assurance des véhicules automoteurs est lié à leur immatriculation. Or, parmi les véhicules automoteurs les cyclomoteurs ne font pas l'objet d'une immatriculation. Il a donc été nécessaire de créer pour eux un système spécial de contrôle.

Pour qu'aucune confusion ne se crée entre eux et les autres véhicules automoteurs, il a été jugé nécessaire de leur donner une place dans la liste des définitions.

Men onderscheide dus twee gevallen :

1^o) Het geval van wat aan het motorrijtuig is gekoppeld.

Het woord aanhangwagen was niet wel gekozen. Men had dit begrip niet omschreven, terwijl de wetgever daarvan, inzake verkeersregeling, een nauwkeurige omschrijving heeft gegeven: elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen.

Dat was volkomen dubbelzinnig. De voorgestelde tekst laat dan ook de aard van het gekoppelde voorwerp in het midden; hij dekt gans het gekoppelde voorwerp mits dat althans op de grond rust en door een koppeling aan de tractor is verbonden.

Het is niet zonder belang te onderzoeken van welk ogenblik af het gesleepte voorwerp aan het motorrijtuig is gekoppeld of niet meer is gekoppeld. De term « gekoppeld » moet in ruime zin worden verklaard. Het voorwerp moet reeds als gekoppeld worden beschouwd wanneer de koppelingsverrichtingen zijn aangevat en als niet meer gekoppeld wanneer de loskoppelingsverrichtingen zijn geëindigd. Evenzo mag het voorwerp dat slechts gedurende een korte tijdruimte is afgekoppeld om het uitvoeren van een manoeuvre mogelijk te maken, als nog steeds gekoppeld worden beschouwd.

2^o) Het geval van de aanhangwagen die van het motorrijtuig is losgemaakt.

Als het voorwerp, dat van het motorrijtuig is losgemaakt, uit een oogpunt van verzekering daarmee niet meer fictief is verbonden, dan moet worden uitgemaakt welke van die voorwerpen, ook als zij zijn losgemaakt, door verzekering moeten gedekt blijven; zodanige aanhangwagens moeten dan, opdat zij onder een zelfde regeling zouden vallen, met voertuigen met eigen beweegkracht worden gelijkgesteld.

Aangezien om het even welk rij- of voertuig kan worden gesleept, is het nodig de kenmerken te bepalen van die welke eigenlijk gezegd aanhangwagens zijn.

Daarom schrijft de tekst van het ontwerp voor dat die aanhangwagens gebouwd moeten zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld en dat zij bestemd moeten zijn voor het vervoer van personen of zaken.

Het opzet was echter niet al de aldus omschreven aanhangwagens aan verplichte verzekering te onderwerpen en derhalve met motorrijtuigen gelijk te stellen.

Het ontwerp belast dan ook de Koning ermee, te bepalen welke aanhangwagens die de hiervoren omschreven kenmerken hebben, met motorrijtuigen moeten worden gelijkgesteld en als dusdanig aan verzekering moeten worden onderworpen.

Daartoe kunnen het gewicht en de afmetingen in aanmerking worden genomen.

Om te voorkomen dat schade, door aldus omschreven aanhangwagens veroorzaakt, door twee verzekeringen zou gedekt zijn, wordt in artikel 3 nader bepaald dat de verzekering van een aanhangwagen alleen de schade, veroorzaakt als hij niet gekoppeld is, moet dekken.

B. — Het rijwiel met hulpmotor.

Zoals men verder zal zien, is het toezicht op de verzekering van motorrijtuigen met hun inschrijving verbonden. Rijwielen met hulpmotor worden echter niet ingeschreven. Wat deze betreft moest dus een bijzondere toezichtsregeling worden ingevoerd.

Om elke verwarring met andere motorrijtuigen te voorkomen, werd ook voor het rijwiel met hulpmotor een begripsomschrijving nodig geacht.

Le texte renvoie au règlement général sur la police de la circulation routière du 8 avril 1954, mis à jour par l'Arrêté royal du 10 décembre 1958 qui est ainsi conçu : « le terme cyclomoteur désigne une bicyclette pourvue d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³. »

CHAPITRE II.

De l'assurance obligatoire.

Art. 2.

Le projet apporte une triple précision au texte de l'alinéa 1^{er} du § 1^{er} du dit article.

Au lieu de dire que les véhicules automoteurs sont admis « à circuler » dans les lieux y indiqués, il dit que ces véhicules y sont admis « à la circulation », ensuite il précise que les effets du contrat d'assurance ne peuvent avoir été suspendus et enfin il exige que l'assurance soit contractée auprès du « siège belge » d'un assureur agréé à cette fin par le Roi.

A. — En ce qui concerne le premier point, le terme circuler est de nature à pouvoir être interprété de façon trop étroite et à paraître ne viser que le véhicule en mouvement.

Il a paru plus exact d'y substituer l'expression « à la circulation » qui permet de comprendre les divers aspects sous lesquels on peut envisager le véhicule placé dans le courant de la circulation. Le véhicule peut, en effet, être en mouvement ou immobilisé pour une raison quelconque.

Non seulement le véhicule qui circule mais également celui qui est en stationnement sont visés par la loi.

Il convient toutefois de ne pas considérer la notion de stationnement comme s'appliquant à toute immobilisation de véhicule.

Point de difficultés lorsque le véhicule se trouve sur la voie publique. Quelle que soit la nature de son immobilisation, il remplit son rôle d'instrument de déplacement et se présente sous un des aspects que comporte sa mise en circulation; il tombe sous l'application de la loi.

Mais plus délicate est la question lorsqu'il s'agit d'un véhicule se trouvant sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter.

Tout véhicule immobilisé dans ces endroits ne rentre pas dans les termes de la loi. L'immobilisation doit être un fait de circulation en ce sens que le véhicule doit y être utilisé comme instrument de déplacement. Tel n'est pas le cas, par exemple, des véhicules présentés au public dans un hall d'exposition. Il est évident que les véhicules se trouvant dans des stands du salon de l'automobile ne sont rien d'autre que des objets exposés. Ils ne doivent pas faire l'objet de l'assurance prévue par la loi du 1^{er} juillet 1956.

Il en est de même des véhicules remisés dans la cour d'une usine ou des véhicules d'occasion qui attendent un acheteur. Ces véhicules ne doivent également faire l'objet de l'assurance prévue par la loi que lorsqu'ils sont mis en circulation.

B. — Le projet apporte une seconde précision au texte de l'alinéa 1^{er} du § 1^{er} du dit article, en disant que les effets du contrat d'assurance ne peuvent être suspendus.

De tekst verwijst naar het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer van 8 april 1954, dat door het koninklijk besluit van 10 december 1958 is bijgewerkt, en waarin onder rijwiel met hulpmotor wordt verstaan « een fiets uitgerust met een hulpmotor met een cylinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ ».

HOOFDSTUK II.

Verplichte verzekering.

Art. 2.

Het ontwerp brengt drie verduidelijkingen aan in de tekst van het eerste lid van § 1 van genoemd artikel.

In plaats van te zeggen dat, in de aldaar aangewezen plaatsen, motorrijtuigen mogen « aan het verkeer deelnemen », zegt het ontwerp dat die motorrijtuigen aldaar « tot het verkeer » toegelaten worden; vervolgens preciseert het dat de uitwerking van het verzekeringscontract niet mag geschorst zijn, en ten slotte vereist het dat de verzekering is gesloten bij de « Belgische zetel » van een daartoe door de Koning toegelaten verzekeraar.

A. — Wat het eerste punt betreft, is de uitdrukking « aan het verkeer deelnemen » van die aard dat zij te eng kan worden geïnterpreteerd en de schijn verwekken dat alleen in beweging zijnde motorrijtuigen zijn bedoeld.

Nauwkeurigheidshalve werd die uitdrukking vervangen door « tot het verkeer », zodat daaronder kan worden verstaan alle aspecten van een motorrijtuig dat aan het verloop van het verkeer deelneemt; immers, het rijtuig kan in beweging zijn of, om welke reden ook, stilstaan.

In de wet worden niet alleen de motorrijtuigen bedoeld die aan het verkeer deelnemen, maar ook de stationerende motorrijtuigen.

Het begrip « stationerend » mag echter niet worden verstaan alsof het op elke stilstand van het motorrijtuig zou doelen.

Wanneer het motorrijtuig zich op de openbare weg bevindt, rijzen er geen moeilijkheden. Welke ook de aard van de stilstand zij, het motorrijtuig wordt steeds gebruikt waartoe het dient, te weten als vervoermiddel en het stilstaan is maar een aspect van zijn deelnemen aan het verkeer; het motorrijtuig valt dus onder de toepassing van de wet.

Kieser is echter het geval wanneer het motorrijtuig zich op een terrein bevindt dat toegankelijk is voor het publiek of voor een zeker aantal personen, die het recht hebben om er te komen.

Niet ieder aldaar stilstaand motorrijtuig valt onder de gelding van de wet. De stilstand moet een bestanddeel zijn van het deelnemen aan het verkeer in die zin dat het motorrijtuig er als vervoermiddel wordt gebruikt. Dit is bij voorbeeld niet het geval met motorrijtuigen die in een expositiezaal aan het publiek worden voorgesteld. Het is klaar dat motorrijtuigen die zich in de stands van een autotentoonstelling bevinden niets ander zijn dan tentoongestelde voorwerpen. Zij zijn aan de verzekering, als bedoeld in de wet van 1 juli 1956, niet onderworpen.

Hetzelfde geldt voor motorrijtuigen die op de binnplaats van een fabriek zijn gestald en voor tweedehandsauto's die op een koper wachten. Ook deze motorrijtuigen vallen niet onder de bij de wet voorgeschreven verzekering, tenzij zij in het verkeer worden gebracht.

B. — Het ontwerp brengt een tweede verduidelijking aan in de tekst van § 1, eerste lid, van genoemd artikel daar het preciseert dat de uitwerking van het verzekeringscontract niet mag geschorst zijn.

L'existence d'un contrat d'assurance ne peut, en effet, suffire. Il faut encore que les effets du contrat n'aient pas été suspendus pour défaut de paiement de la prime ou pour toute autre cause.

Dans le chef de celui qui met en circulation un véhicule automoteur sur la voie publique, la suspension du contrat ou de la garantie équivaut à l'absence d'assurance. En effet en cas d'accident causé par le véhicule, l'auteur responsable n'est pas protégé contre les suites de l'action intentée contre lui. Il importe peu que l'assureur soit néanmoins tenu en vertu de la loi à l'égard de la personne lésée.

C. — La troisième précision apportée par le projet en vertu de laquelle l'assurance doit être contractée auprès du siège belge d'un assureur agréé a pour but d'éviter la souscription auprès du siège étranger d'une société belge, d'un contrat d'assurance sur lequel les services belges de contrôle ne pourraient exercer leur mission.

La question s'est posée de savoir s'il ne convenait pas d'apporter une autre précision au texte de l'alinéa 1^{er} du § 1^{er}. On s'est, en effet, parfois demandé dans quelle mesure certains appareils ou machines rentreraient dans les termes de la loi et pouvaient être considérés comme des véhicules automoteurs.

On peut citer, à titre d'exemple, les excavateurs, appareils destinés à faire des déblais, mais qui sont acheminés par leurs propres moyens sur le chantier où on les utilise comme instrument de travail. Il peut s'agir aussi d'une batteuse, qui est mise en action au moyen de la force motrice transmise par le tracteur.

Ces appareils revêtent deux aspects : véhicules à certains moments, instruments de travail à d'autres.

En tant que véhicules, ils doivent être couverts par une assurance s'ils sont mis en circulation dans les endroits désignés par la loi, mais cette obligation d'assurance ne doit pas s'étendre à la responsabilité à laquelle ils peuvent donner lieu lorsqu'ils sont utilisés comme instruments de travail et que les dommages causés ne rentrent pas dans le cadre des risques de la circulation, qui seuls font l'objet de la loi du 1^{er} juillet 1956.

L'économie générale de la loi impose pareille interprétation. Il n'est donc pas nécessaire de la préciser dans le texte.

* * *

Quant au § 2, le projet n'innove en rien en ce qui concerne l'existence et le rôle du Bureau qui assume la réparation des dommages causés par les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger, mais il confie au Roi le soin de fixer les modalités d'application, notamment en ce qui concerne l'admission en Belgique de ces véhicules.

Ces modalités font, en effet, l'objet d'accords internationaux toujours susceptibles de changements. Un arrêté déterminera également quels sont les véhicules qui sont pour l'application de la loi réputés avoir leur stationnement à l'étranger et quels documents devront éventuellement être délivrés par le Bureau.

Art. 3.

Le § 1^{er} de l'article 3 a été rédigé d'une façon plus rigoureusement pratique. Il y est, en effet précisé, que l'assurance doit « garantir l'indemnisation des personnes lésées »

Dat er een verzekeringscontract bestaat, is immers onvoldoende. De uitwerking van dit contract mag niet geschorst zijn wegens wanbetaling van de premie of om enige andere reden.

Ten aanzien van hem die een motorrijtuig op de openbare weg in het verkeer brengt, staat de schorsing van het contract of van de waarborg met het ontbreken van een verzekering gelijk. Immers, wanneer het motorrijtuig een ongeval veroorzaakt, is de aansprakelijke dader niet beschermd tegen de gevolgen van de rechtsvorderingen die tegen hem wordt ingesteld. Het heeft slechts weinig belang dat de verzekeraar niettemin krachtens de wet jegens de benadeelde tot schadeloosstelling gehouden is.

C. — Ten derde wordt in het ontwerp nader bepaald, dat de verzekering moet worden gesloten bij de Belgische zetel van een met dat doel toegelaten verzekeraar, zulks om te vermijden dat bij de buitenlandse zetel van een Belgische maatschappij verzekeringscontracten worden gesloten ten aanzien waarvan de Belgische controlediensten zich in de onmogelijkheid zouden bevinden hun opdracht te vervullen.

De vraag is gerezen of het al dan niet gewenst is een andere verduidelijking aan te brengen in de tekst van het eerste lid van § 1. Men heeft zich immers soms afgevraagd in hoeverre sommige toestellen of machines onder de gelding van de wet vallen en als motorrijtuigen kunnen worden aangemerkt.

Zo bij voorbeeld : excavateurs, tuigen voor graafwerk, die echter op eigen kracht naar de bouwplaats worden gebracht waar ze als werktuig gebruikt worden. Ook kan het gaan om dorsmachines die door de tractor als krachtbron worden gedreven.

Die tuigen zijn tweërlei : nu eens motorrijtuig dan weer werktuig.

Als motorrijtuig moeten zij door een verzekering gedekt zijn als zij in de door de wet aangewezen plaatsen in het verkeer worden gebracht; die verplichting moet echter niet worden uitgebreid tot de aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven wanneer zij als werktuig worden gebruikt en de veroorzaakte schade niet valt onder de verkeersrisico's, waarop uiteraard de wet van 1 juli 1956 alleen betrekking heeft.

Deze uitlegging volgt uit het algemeen opzet van de wet. Het is dus overbodig daaromtrent in de tekst uitdrukkelijk iets te bepalen.

* * *

Wat § 2 betreft, wijzigt het ontwerp niets aan het bestaan en aan de taak van het Bureau, dat de verplichting op zich neemt de schade te vergoeden, veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, maar het draagt aan de Koning op, voorzieningen ter uitvoering te treffen, onder meer in verband met de toelating van genoemde motorrijtuigen in België.

Die voorzieningen maken immers het voorwerp uit van internationale overeenkomsten die steeds kunnen gewijzigd worden. Een besluit zal eveneens bepalen welke motorrijtuigen voor de toepassing van de wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald en welke documenten eventueel door het Bureau moet worden afgegeven.

Art. 3.

De eerste § van artikel 3 werd beter op de praktijk afgestemd. Nu wordt daarin immers nader bepaald dat de verzekering de schadeloosstelling van de benadeelde moet

(lorsque la responsabilité civile du propriétaire, du détenteur ou du conducteur est engagée) et non plus qu'elle doit couvrir la seule responsabilité civile de ce propriétaire, détenteur ou conducteur. En effet, cette responsabilité ne sera pas toujours couverte par l'assureur; la loi laisse subsister la possibilité d'une adaptation des conventions entre assureur et assuré aux cas particuliers, ce qui dans certains cas permet la réduction de la prime; mais l'assureur est toujours tenu de garantir l'indemnisation des personnes lésées même si la responsabilité civile de l'assuré n'est pas totalement couverte par la police, quitte à se retourner contre l'assuré, si les stipulations contractuelles ont prévu un recours en l'espèce.

D'autre part, il a été prévu que l'assureur doit également sa garantie lorsqu'est engagée la responsabilité des personnes transportées. Cette extension des obligations de l'assureur augmentera la sécurité du tiers lésé, qui sera indemnisé par l'assureur, notamment au cas où il aurait été blessé par suite de l'ouverture intempestive d'une portière par un passager.

Enfin, aux termes de l'alinéa 1^{er} de l'article 3 de la loi du 1^{er} juillet 1956, l'assurance ne couvre pas le voleur du véhicule assuré.

On a estimé qu'il y avait lieu d'assimiler au voleur, ceux qui en connaissance de cause utiliseraient le véhicule volé, le plus souvent d'accord avec le voleur et pour des fins blâmables.

Il est à noter à cet égard que si des dommages corporels ont été causés le Fonds commun de garantie en assumera la réparation.

* * *

Le projet introduit un nouvel alinéa qui doit prendre place après le troisième. Cette disposition tend à éviter les cumuls de l'assurance du véhicule tracteur avec l'assurance du véhicule remorqué lorsque l'accident est causé par la traîne.

L'alinéa 4 actuel prévoit que la garantie peut être limitée à 5 millions de francs, en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion. Tous les contrats contenant cette limitation, il a paru indiqué de la considérer comme étant la règle. Il sera toujours possible d'y déroger par une stipulation contraire inscrite dans le contrat. Toutefois, il a été jugé utile de porter à 10 millions de francs le montant de la garantie.

Le projet applique aux dommages dus à l'action de l'énergie nucléaire la même limitation de la garantie sans qu'il y ait lieu de distinguer entre dommages matériels et dommages corporels. Cette éventualité est susceptible de se présenter dans le cas de collision avec un véhicule transportant des produits radioactifs si le choc provoque une explosion ou un dégagement de radiations nocives.

Certes, la loi du 27 juillet 1962 oblige le Centre d'Etude de l'Energie nucléaire à conclure des contrats d'assurance, ou à fournir des sûretés personnelles garantissant l'indemnisation des victimes de dommages nucléaires, dus à des produits qui sont la propriété ou la possession du Centre, et ceci chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du Centre ou d'une personne quelconque.

L'intervention d'un « assureur auto » ne sera donc en fait requise que dans l'éventualité peu probable où le produit radioactif ne serait ni la possession ni la propriété du Centre.

D'autre part, les Conventions O. C. D. E. et Euratom sur la responsabilité en matière d'énergie nucléaire, si elles sont approuvées par vous se substitueront à la loi du 27 juil-

waarborgen (wanneer de eigenaar, de houder of de bestuurder burgerrechtelijk aansprakelijk is) en niet meer dat zij enkel de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, de houder of de bestuurder moet dekken. Die aansprakelijkheid zal immers niet altijd door de verzekeraar gedekt zijn: de wet laat ruimte voor een aanpassing van de bedingen tussen verzekeraar en verzekerde aan bijzondere gevallen, wat soms een vermindering van de premie tot gevolg kan hebben; de verzekeraar is echter steeds verplicht de schadeloosstelling van de benadeelden te waarborgen, zelfs al is de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de verzekerde niet volkomen door de polis gedekt, wat niet verhindert dat hij de verzekerde kan aanspreken, als zulks in het contract is bedongen.

Voorts is bepaald dat de verzekeraar zijn waarborg verschuldigd is wanneer de vervoerde personen burgerrechtelijk aansprakelijk zijn. Deze verruiming van de verplichtingen van de verzekeraar is voor de benadeelde derde een nog grotere bescherming. Hij zal door de verzekeraar schadeloos worden gesteld, onder meer wanneer hij verwond werd ten gevolge van het ontijdig openen van een portier door een passagier.

Ten slotte wordt, luidens het eerste lid van artikel 3 van de wet van 1 juli 1956, de aansprakelijkheid van de dief van het verzekerde motorrijtuig niet door de verzekering gedekt.

Men was van oordeel dat diegenen die het gestolen motorrijtuig, dit wetende, meestal in overleg met de dief en voor laakbare doeleinden, gebruiken, met de dief dienen te worden gelijkgesteld.

Er valt te dien aanzien op te merken dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds instaat voor de vergoeding van lichamelijke schade die mocht zijn veroorzaakt.

* * *

In het ontwerp wordt na het derde lid een nieuw lid ingevoegd. Deze bepaling wil de gelijktijdige verzekering van tractor en aanhangwagen vermijden, wanneer het ongeval door de sleep wordt veroorzaakt.

Het huidige vierde lid bepaalt dat de dekking tot 5 miljoen frank mag worden beperkt voor stoffelijke schade veroorzaakt door brand of ontploffing. Daar alle overeenkomsten die beperking bevatten is het raadzaam gebleken ze als regel te beschouwen. Een afwijking daarvan is steeds mogelijk door een daartoe strekkend beding in de overeenkomst. Het werd evenwel nuttig geacht het bedrag van de dekking op 10 miljoen te brengen.

Het ontwerp voert ten aanzien van de door de werking van de kernenergie teweeggebrachte schade dezelfde beperking van de dekking in, zonder dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen stoffelijke en lichamelijke schade. Dit kan zich voordoen wanneer bij botsing met een motorrijtuig dat radioactieve producten vervoert, een ontploffing wordt veroorzaakt of schadelijke stralingen ontstaan.

Weliswaar verplicht de wet van 27 juli 1962 het Studiecetrum voor kernenergie verzekeringscontracten te sluiten of persoonlijke zekerheden te bezorgen als waarborg voor de schadeloosstelling van slachtoffers van atoomschade, te wijten aan produkten die de eigendom of in het bezit zijn van het Centrum, en zulks telkens wanneer het Centrum of enig ander persoon burgerrechtelijk aansprakelijk is.

De tussenkomst van een « autoverzekeraar » zal zich in feite beperken tot de zeer onwaarschijnlijke gevallen waarin het radioactief produkt noch de eigendom noch in het bezit is van het centrum.

Voorts zullen de O. E. S. O.- en Euratomovereenkomsten betreffende de aansprakelijkheid inzake kernenergie, als zij door U worden goedgekeurd, in de plaats komen

let 1962 et introduiront dans la législation, la notion de la responsabilité objective de l'exploitant.

En attendant, il a néanmoins paru indiqué et de prévoir une garantie légale à charge des assureurs dans le cadre de la présente loi et de la limiter à l'instar de la limitation prévue pour les incendies et les explosions.

Art. 4.

Le § 1^{er} a été modifié à seule fin de donner au texte une forme plus adéquate et plus exacte.

En effet, dans l'expression « tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police », on peut être tenté de comprendre des personnes qu'on n'a pas entendu viser.

L'article 3 nouveau précise que l'assureur doit indemniser les tiers lésés lorsque l'accident est dû à la responsabilité d'un passager du véhicule. Il est évident que ce passager ne peut être compris parmi les personnes exclues pour le seul motif que sa responsabilité civile est couverte par la police.

Le n° 1 vise les personnes qui peuvent être exclues d'une manière permanente du bénéfice de l'indemnisation, c'est-à-dire le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule.

Au n° 2, il s'agit de personnes ne pouvant être exclues que si au moment de l'accident elles assumaient la conduite du véhicule ou tout simplement que si leur propre responsabilité est engagée dans la réparation du dommage; par l'expression « assumer la conduite » on a voulu entendre non seulement le conducteur, mais aussi celui qui conduisait un véhicule avant de l'abandonner.

La division du point 2 de la loi en un point 3 et un point 4 correspond à l'interprétation donnée par le rapporteur de la loi du 1^{er} juillet 1956 lequel avait bien précisé dans son rapport de 1956 que la condition de l'habitation sous le même toit et de l'entretien ne visait que les parents et alliés.

En ce qui concerne la possibilité d'exclusion du conjoint ainsi que des parents et alliés, une disposition a été introduite qui a pour objet de restreindre dans un cas particulier la portée de l'exclusion qui peut les frapper.

Le cas qui a retenu l'attention est celui où le véhicule est affecté à un service public ou spécial de transport de personnes en commun.

Comme il s'agit d'un service qui est peut-être le seul qui assure les communications dans une région ou pour une destination déterminée, toute personne doit pouvoir l'emprunter comme voyageur et il ne peut être fait entre celles qui l'utilisent en cette qualité, aucune discrimination quant à la protection à leur accorder.

La femme qui va faire ses courses à la ville, les enfants qui vont à l'école doivent être assimilés à des voyageurs ordinaires, sans qu'il y ait lieu de prendre en considération le fait que c'est le mari ou le père qui est au volant.

Resteront toutefois personnes exclues le conjoint ou autres parents ou alliés qui au moment de l'accident participeraient à l'exploitation en exécutant un service dans le véhicule, ce qui est souvent le cas lorsque le service public de transport est assumé par une exploitation familiale.

Art. 5.

C'est l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Art. 6.

Aux termes de l'alinéa 1^{er} de l'article 17 de la loi du 1^{er} juillet 1956, le Roi détermine les notifications et les

van de wet van 27 juli 1962 en in de wetgeving het begrip objectieve aansprakelijkheid van de exploitant invoeren.

In afwachting is het niettemin raadzaam gebleken in verband met deze wet aan de verzekeraars een wettelijke dekking op te leggen en daarvan het minimum te bepalen zoals voor brand en ontploffing.

Art. 4.

De eerste § werd alleen gewijzigd om de lezing ervan beter aangepast en nauwkeuriger te formuleren.

Onder de uitdrukking « zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door de polis is gedekt » zou men immers ook andere personen kunnen verstaan dan die welke men wil bedcelen.

Het nieuw artikel 3 bepaalt nader dat de verzekeraar de benadeelde derden moet schadeloos stellen wanneer voor het ongeval een passagier van het motorrijtuig aansprakelijk is. Vanzelfsprekend mag die passagier niet worden begrepen onder de uitgesloten personen, alleen omdat zijn burgerrechtelijke aansprakelijkheid door de polis is gedekt.

N^o 1 doelt op de personen die steeds van het voordeel van de schadeloosstelling mogen worden uitgesloten, te weten de verzekeringnemer en de eigenaar van het motorrijtuig.

N^o 2 heeft betrekking op personen die alleen dan mogen worden uitgesloten als zij op het tijdstip van het ongeval het motorrijtuig bestuurden of eenvoudig, als zij zelf tot de vergoeding van de schade kunnen worden aangesproken.

De onderverdeling van punt 2 van de wet in een punt 3 en een punt 4, strookt met de uitlegging gegeven door de verslaggever van de wet van 1 juli 1956, die er in zijn verslag van 1956 duidelijk op wijst dat de voorwaarden inzake inwoning en onderhoud alleen doelen op bloed- en aanverwanten.

Met betrekking tot de mogelijke uitsluiting van de echtgenoot en van de bloed- en aanverwanten, werd een bepaling ingevoegd waarbij die uitsluiting in een bepaald geval in engere zin wordt opgevat.

Het geval waaraan aandacht is besteed, is dat waarin het motorrijtuig wordt gebruikt voor een openbare of speciale dienst voor gemeenschappelijk vervoer van personen.

Het gaat hier om een dienst, die misschien de enige is die in een streek of voor een bepaalde bestemming de verbindingen verzekert, en eenieder moet daarvan als reiziger gebruik kunnen maken zonder enig onderscheid omtrent zijn bescherming.

De vrouw die naar de stad boodschappen gaat doen en de kinderen die zich naar de school begeven, moeten als gewone reizigers worden beschouwd, los van het feit dat hij die bestuurt de echtgenoot of de vader is.

Blijven evenwel uitgesloten, de echtgenoot of andere bloed- en aanverwanten die op het tijdstip van het ongeval aan het bedrijf deelnemen door in het motorrijtuig een dienst uit te voeren, wat vaak het geval is wanneer de openbare vervoerdienst door een familiebedrijf wordt verzorgd.

Art. 5.

Is artikel 5 van de wet van 1 juli 1956.

Art. 6.

Naar luid van het eerste lid van artikel 17 van de wet van 1 juli 1956, bepaalt de Koning welke kennisgevingen en

déclarations relatives à l'assurance faisant l'objet de la loi qui doivent être inscrites dans un répertoire matricule. Il s'agit des notifications relatives à la cessation ou à la suspension du contrat d'assurances (art. 13 de la loi) et de celles relatives à la couverture par l'Etat et des organismes y assimilés (art. 14 de la loi). Cette disposition est devenue inutile étant donné que, d'une part, en ce qui concerne les notifications à faire par les assureurs, les pouvoirs accordés au Roi sont désormais prévus par le § 1^{er} de l'article 16 et que, d'autre part, la déclaration d'assurance que devait faire l'Etat ou les organismes y assimilés a été supprimée.

De son côté, l'alinéa 2 de l'article 17 actuel confie au Roi le soin de déterminer les conditions de délivrance ou de retrait du certificat justifiant l'existence d'un contrat d'assurance ou attestant que le véhicule a fait l'objet d'une déclaration de garantie de la part de l'Etat ou d'un organisme qui lui est assimilé. La disposition précise que ces certificats doivent être apposés de manière apparente sur le véhicule.

La réalisation du système étant de nature à donner lieu à de sérieuses difficultés, l'application de cette disposition a été suspendue par l'arrêté royal du 22 décembre 1956 fixant l'entrée en vigueur de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Il s'est avéré, en effet, que l'organisation de la délivrance et du retrait des vignettes à apposer sur le véhicule serait chose fort compliquée et par surcroît excessivement coûteuse et qu'il ne pourrait en résulter une efficacité plus grande du contrôle des véhicules qu'à condition d'y affecter un nombreux personnel.

C'est ainsi qu'on a été amené à subordonner la possession d'une marque d'immatriculation du véhicule (plaque) à l'existence d'un contrat d'assurance en cours couvrant le véhicule.

Comme celui-ci ne peut circuler sans être muni d'une marque d'immatriculation, ce qui est aisé à vérifier, la présence de celle-ci, fixée de manière visible sur le véhicule est un indice suffisamment probant de l'existence d'un contrat d'assurance du moment que la plaque n'est délivrée que s'il est prouvé que le véhicule est couvert par une assurance et qu'elle est retirée à son titulaire dès que l'assurance a pris fin.

C'est le système qui est réalisé par les alinéas 1^{er} et 2 du § 1^{er} de l'article 6 nouveau.

L'alinéa 3 a trait aux cyclomoteurs. Le système est légèrement différent bien que s'inspirant du même principe.

Le cyclomoteur n'est pas soumis à l'immatriculation et on ne peut songer à le faire en raison des complications que cela entraînerait.

Le cyclomoteur est régi par les mêmes règles que la bicyclette. Comme celle-ci, il ne peut être mis en circulation que muni d'une plaque provinciale au millésime de l'année en cours.

La validité de cette plaque étant limitée à une année, il a paru indiqué d'en subordonner la délivrance à la preuve que le cyclomoteur était couvert par une assurance pendant toute cette année.

Le § 2 a trait aux mesures destinées à faciliter le contrôle de l'assurance, en ce qui concerne les véhicules automoteurs mis en circulation sur la voie publique.

Il convient de distinguer suivant que le véhicule a son stationnement en Belgique ou à l'étranger.

Si le véhicule a son stationnement en Belgique, s'agit-il d'un véhicule automoteur autre qu'un cyclomoteur, il doit être muni de sa marque d'immatriculation, s'agit-il au con-

aangiften met betrekking tot de in deze wet behandelde verzekering in een repertorium moeten worden ingeschreven. Het gaat om de kennisgevingen met betrekking tot het eindigen of schorsen van het verzekeringscontract (art. 13 van de wet) of van de dekking door de Staat of de daarmee gelijkgestelde instellingen (art. 14 van de wet). Die bepaling wordt thans overbodig daar, enerzijds, wat de kennisgevingen betreft die door de verzekeraars moeten worden gedaan, de bevoegdheden van de Koning thans in § 1 van artikel 16 zijn opgenomen en anderzijds de aangifte van verzekering die vroeger door de Staat of de daarmee gelijkgestelde instellingen moest worden gedaan, is weggelaten.

Van zijn kant draagt het tweede lid van het bestaande artikel 17 aan de Koning op de voorwaarden te bepalen voor de afgifte of de intrekking van het bewijs dat er een verzekeringscontract bestaat of waaruit blijkt dat, met betrekking tot het motorrijtuig, vanwege de Staat of een daarmee gelijkgestelde instelling van de dekking aangifte is gedaan. Voorts wordt daarin nader bepaald dat deze bewijzen op zichtbare wijze op het rijtuig moeten worden aangebracht.

Daar de uitvoering van die regeling ernstige moeilijkheden kan opleveren, werd deze bepaling opgeschort door het koninklijk besluit van 22 december 1956 dat het tijdstip vaststelt waarop de wet van 1 juli 1956 in werking treedt.

Het is immers gebleken dat het afgeven en intrekken van de op het motorrijtuig aan te brengen kenbewijzen met grote organisatorische moeilijkheden gepaard zou gaan en bovendien tot zeer grote kosten aanleiding zou geven, terwijl een doelmatiger toezicht niet zonder een talrijk personeel kon worden bereikt.

Derhalve is men er toe gekomen aan de afgifte van een nummerplaat voor een motorrijtuig de voorwaarde te verbinden dat er een lopend verzekeringscontract moet bestaan dat het motorrijtuig dekt.

Aangezien dit niet zonder nummerplaat in het verkeer kan worden gebracht, wat gemakkelijk is na te gaan, is deze plaat, die goed zichtbaar op het motorrijtuig moet worden aangebracht, een voldoende aanwijzing van het bestaan van een verzekeringscontract, op de dubbele voorwaarde dat zij niet eerder wordt afgegeven dan nadat het bewijs is geleverd dat het motorrijtuig door een verzekering is gedekt en dat de nummerplaat van de houder wordt teruggevorderd zodra de verzekering is geëindigd.

Deze regeling wordt ingevoerd door de leden 1 en 2 van § 1 van het nieuw artikel 6.

Het derde lid heeft betrekking op de rijwielen met hulpmotor. De regeling is enigszins verschillend, hoewel ze van hetzelfde beginsel uitgaat.

Het rijwiel met hulpmotor moet niet worden ingeschreven en men kan dit bezwaarlijk invoeren wegens de verwickelingen die daarbij zouden ontstaan.

Voor het rijwiel met hulpmotor gelden dezelfde regels als voor de fiets en zoals deze mag het eerst in het verkeer worden gebracht nadat het voorzien is van een provinciale plaat waarop het lopende jaar is vermeld.

Aangezien die plaat slechts voor één jaar geldig is, is het raadzaam gebleken aan de afgifte daarvan de voorwaarde te verbinden dat een bewijs, dat het rijwiel met hulpmotor voor gans het jaar door een verzekering is gedekt, moet worden overgelegd.

§ 2 heeft betrekking op de maatregelen om, wat de motorrijtuigen betreft die op de openbare weg in het verkeer worden gebracht, het toezicht op de verzekering te vergemakkelijken.

Een onderscheid moet worden gemaakt naargelang het motorrijtuig in België of in het buitenland is gestald.

Indien het motorrijtuig in België is gestald en indien het een ander motorrijtuig dan een rijwiel met hulpmotor is, moet het van zijn nummerplaat voorzien zijn; is het daar-

traire d'un cyclomoteur, il doit être muni d'une plaque provinciale en cours de validité.

Il ressort en effet de ce qui a été dit plus haut en commentant le § 1^{er} que marque d'immatriculation et plaque provinciale constituent des indices suffisamment probants de l'existence d'une assurance couvrant le véhicule.

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule automoteur autre qu'un cyclomoteur le conducteur doit être porteur d'un document qui facilite l'identification de l'assureur, document qu'il ne faut pas confondre avec un certificat d'assurance.

Il n'a pas paru indiqué d'imposer la même obligation lorsque le véhicule est un cyclomoteur.

Le cyclomoteur qui est un engin populaire est fréquemment utilisé par d'autres personnes que son propriétaire sans que celui-ci en ait expressément connaissance. Il serait donc nécessaire que le document soit en permanence sur le véhicule. Or, ce dernier n'est pas construit pour en assurer la conservation.

Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le n° 3 précise que le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la loi.

En cas d'assurance contractée en Belgique, ce sera le plus souvent la police d'assurance frontalière. Si le véhicule est admis en Belgique sous le couvert d'une autre garantie ce sera en vertu d'un accord international, et, suivant les modalités de cet accord, il appartiendra au Roi de déterminer le document ou l'insigne extérieur dont devra être muni le véhicule.

Le § 3 exclut de l'application des dispositions de l'article les véhicules de l'Etat ou des organismes y assimilés, les véhicules réquisitionnés ainsi que les véhicules appartenant à des Etats étrangers qui sont soumis à un régime particulier.

Art. 7.

L'alinéa 1^{er} de l'article 20 de la loi du 1^{er} juillet 1956 soumet l'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs à une autorisation préalable subordonnée à la conclusion d'un contrat d'assurance spéciale répondant aux dispositions de la loi et couvrant la responsabilité civile des organisateurs ainsi que des personnes désignées à l'article 3 à savoir du propriétaire, de tout détenteur ou de tout conducteur des véhicules qui participent à la course ou au concours.

Le texte du présent projet permet d'exclure du bénéfice de cette assurance spéciale, certains dommages : ce sont ceux causés à tout conducteur ou tout autre occupant d'un véhicule qui participe à une course ou à un concours de vitesse ainsi que les dommages causés à ce véhicule.

Cette exclusion se justifie pleinement. La loi a pour objet la réparation des dommages causés aux tiers et il serait excessif de prétendre que dans une course ou un concours de vitesse peuvent être considérés comme tels ceux qui participent à cette course ou à ce concours à quelque titre que ce soit et se sont de propos délibéré exposés au danger qu'il présente; ces risques exceptionnels entraînent dans certains cas une prime d'assurance prohibitive ainsi que de grandes difficultés de réassurance.

Il sera toujours loisible aux participants de contracter une assurance pour se couvrir des risques auxquels ils s'exposent.

entegen een rijwiel met hulpmotor, dan moet het voorzien zijn van een geldige provinciale plaat.

Uit wat hiervoor bij de commentaar op § 1 is gezegd, blijkt immers dat de nummerplaat en de provinciale plaat een voldoende bewijs zijn van het bestaan van een verzekering die het motorrijtuig dekt.

Wanneer het een ander motorrijtuig dan een rijwiel met hulpmotor betreft, moet de bestuurder houder zijn van een document dat de identificatie van de verzekeraar vergemakkelijkt. Dit document mag niet worden verward met het bewijs van verzekering.

Het bleek niet raadzaam te zijn dezelfde verplichting op te leggen wanneer het motorrijtuig een rijwiel met hulpmotor is.

Het rijwiel met hulpmotor is een populair verkeersmiddel dat vaak door andere personen wordt gebruikt zonder dat de eigenaar daarvan uitdrukkelijk kennis heeft. Het document zou zich dus steeds op het motorrijtuig moeten bevinden. Dit laatste is echter niet op zodanige wijze gebouwd dat een document gemakkelijk kan worden bewaard.

Indien het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, bepaalt n° 3 dat de bestuurder aan de hand van en door de Koning bepaald bewijsmiddel moet kunnen aantonen, dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van de wet tot het verkeer in België toegelaten is.

Wanneer de verzekering in België is aangegaan, zal dit meestal de polis van verzekering aan de grens zijn. Indien het motorrijtuig onder een andere dekking in België toegelaten wordt, geschiedt zulks krachtens een internationale overeenkomst, op de wijze daarin bepaald, en is de Koning bevoegd om vast te stellen van welk document of kenbewijs het motorrijtuig moet zijn voorzien.

§ 3 onttrekt aan de toepassing van de bepalingen van het artikel, de motorrijtuigen van de Staat of van de daarmee gelijkgestelde instellingen, de opgeëiste motorrijtuigen, alsmede de motorrijtuigen die aan vreemde Staten toebehoren en aan een bijzondere regeling zijn onderworpen.

Art. 7.

Volgens het eerste lid van artikel 20 van de wet van 1 juli 1956 is het inrichten van snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden met motorrijtuigen afhankelijk van een verlof dat alleen wordt verleend indien een speciale verzekering is aangegaan die aan de wet beantwoordt en de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt van de inrichters, alsmede van de in artikel 3 bedoelde personen, te weten : de eigenaar, iedere houder of iedere bestuurder van de motorrijtuigen die aan de rit of de wedstrijd deelnemen.

Naard luidt van de tekst van dit ontwerp kunnen van die speciale verzekering bepaalde schaden uitgesloten worden. Hier zijn bedoeld de schaden die zijn veroorzaakt aan ieder bestuurder of aan enige andere inzittende van een motorrijtuig dat aan een snelheidsrit of -wedstrijd deelneemt, alsook de aan dat motorrijtuig veroorzaakte schade.

Die uitsluiting is ten volle gewettigd. Het doel van de wet is te voorzien in de herstelling van schade die aan derden is veroorzaakt. Het zou buitensporig zijn te beweren dat zij die, in welke hoedanigheid ook, aan een snelheidsrit of -wedstrijd deelnemen en zich wetens aan de daaraan verbonden gevaren blootstellen, als derden kunnen worden beschouwd, die uitzonderlijke risico's zouden in bepaalde gevallen tot een niet te betalen verzekeringspremie aanleiding geven en grote moeilijkheden opleveren inzake herverzekering.

De deelnemers kunnen trouwens altijd zelf een verzekering aangaan die de risico's dekt waaraan zij zich blootstellen.

Art. 8.

C'est l'article 8 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

CHAPITRE III.

**Des véhicules appartenant à l'État
ou à certains organismes publics.**

Art. 9.

L'article 9 du projet actuel reprend l'article 14 de la loi de 1956, après lui avoir apporté plusieurs modifications.

A. — § 1^{er}.

1^o) Le § 1^{er} du texte actuel de l'article 14 subordonne la dispense de l'obligation d'assurance, dont bénéficie l'État et les organismes qui lui sont assimilés, à une déclaration de garantie faite à l'autorité administrative compétente.

Il pourrait se faire que, nonobstant l'omission d'une déclaration de garantie, il n'ait pas été contracté d'assurance auprès d'un assureur agréé.

La nouvelle disposition assure mieux la protection des victimes en prévoyant que lorsqu'une assurance n'a pas été contractée par l'organisme dispensé, ce dernier couvre de plein droit la responsabilité civile des détenteurs et conducteurs de ses véhicules.

2^o) Suivant la loi actuelle la dispense d'assurance prévue à l'alinéa 1^{er} du § 1^{er} ne porte que sur les véhicules qui sont la propriété de l'organisme intéressé.

Il a semblé indiqué d'élargir la portée de cette disposition et d'y comprendre non seulement les véhicules appartenant aux dits organismes mais également ceux qui sont « immatriculés en leur nom ».

Il est en effet logique que celui qui fait immatriculer un véhicule réponde du respect des obligations légales. On peut citer à titre d'exemple le cas où un autocar appartenant à un tiers aurait été prêté ou loué à une école de l'État pour assurer le transport des élèves. Si le véhicule a été immatriculé au nom de l'État la disposition s'applique tout comme s'il lui appartenait.

3^o) Le texte nouveau dispose que l'État et les autres organismes dispensés sont assimilés à un assureur à l'égard de la personne lésée — et ce indépendamment de la responsabilité civile qui leur est propre.

Les dispositions de l'article 12 seront donc applicables dans l'espèce. Il en résultera notamment que l'État pourra désormais être mis en cause devant la juridiction répressive saisie de l'action civile intentée contre le conducteur d'un véhicule lui appartenant ou immatriculé en son nom. Il pourra également intervenir.

4^o) Le texte actuel porte que l'État et les organismes assimilés couvrent la responsabilité civile des conducteurs et détenteurs dans les conditions de la loi.

Ce texte est muet en ce qui concerne les cas d'exclusion et de limitation prévus aux articles 3 et 4.

Le présent projet dispose que ces risques sont en principe exclus, à moins qu'un arrêté royal en dispose autrement.

Art. 8.

Is artikel 8 van de wet van 1 juli 1956.

HOOFDSTUK III.

**Rijtuigen toebehorend aan de Staat
of aan bepaalde openbare instellingen.**

Art. 9.

Artikel 9 van onderhavig ontwerp neemt artikel 14 van de wet van 1956 over na er verschillende wijzigingen in te hebben aangebracht.

A. — § 1.

1^o) § 1 van de huidige lezing van artikel 14 stelt de vrijstelling van de Staat en de daarmee gelijkgestelde instellingen van de verplichting een verzekering aan te gaan afhankelijk van een aangifte van dekking bij de bevoegde bestuursautoriteit.

Het zou kunnen gebeuren dat, niettegenstaande er van de dekking geen aangifte werd gedaan, geen verzekeringscontract bij een toegelaten verzekeraar is gesloten.

De nieuwe bepaling zorgt voor een betere bescherming van de slachtoffers, door te bepalen dat, wanneer de vrijgestelde geen verzekering heeft aangegaan, deze van rechtswege de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de houders en de bestuurders van deze motorrijtuigen.

2^o) Volgens de huidige wet heeft de in het eerste lid van § 1 bedoelde vrijstelling alleen betrekking op motorrijtuigen die eigendom zijn van de betrokken instelling.

Het werd raadzaam geacht aan die bepaling een ruimere inhoud te geven en daaronder niet alleen de motorrijtuigen die aan genoemde instellingen toebehoren te begrijpen, maar ook die welke « op hun naam zijn ingeschreven ».

Het is immers logisch dat hij die een motorrijtuig laat inschrijven, instaat voor de naleving van de wettelijke verplichtingen. Als voorbeeld kan het geval worden aangehaald waarin een autocar die aan een derde toebehoort, aan een Rijksschool wordt geleend of verhuurd voor het vervoer van de leerlingen. Als het motorrijtuig op naam van de Staat is ingeschreven, is de bepaling toepasselijk net alsof dit hem toebehoorde.

3^o) De nieuwe tekst bepaalt dat de Staat en de ander vrijgestelde instellingen ten opzichte van de benadeelde met een verzekeraar zijn gelijkgesteld, zulks ongeacht hun eigen burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

De bepalingen van artikel 12 zijn dus ter zake toepasselijk. Daaruit volgt onder meer dat het voortaan mogelijk is de Staat in de zaak te betrekken wanneer bij het strafgerecht een burgerlijke vordering aanhangig is tegen de bestuurder van een motorrijtuig dat hem toebehoort of op zijn naam is ingeschreven. Hij kan ook tussenkomen.

4^o) Volgens de huidige tekst dekken de Staat en de daarmee gelijkgestelde instellingen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders en van de houders, onder de in de wet gestelde voorwaarden.

Niets wordt gezegd over de in de artikelen 3 en 4 bedoelde gevallen van uitsluiting en beperking.

Het ontwerp bepaalt dat, in beginsel, die risico's buiten de verzekering vallen, tenzij een andere regeling door een koninklijk besluit wordt ingevoerd.

5°) Le projet, tout comme le texte actuel, prévoit que l'organisme dispensé de l'assurance assume les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 20, si l'on s'est rendu maître du véhicule par vol ou par violence.

Il est précisé, en outre, qu'il en est de même en ce qui concerne la responsabilité de ceux qui utiliseraient sciemment et sans motif légitime le véhicule volé.

B. — § 2.

Le § 2 prévoit que le Roi peut accorder la dispense prévue au § 1^{er}, aux organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne.

Il prévoit, en outre, que le Roi fixe les conditions de dispense, de retrait de la dispense et de contrôle des dits organismes.

CHAPITRE IV.

De l'action de la personne lésée contre l'assureur.

Art. 10.

C'est l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Art. 11.

C'est l'article 7 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Art. 12.

Aux termes de l'article 9 actuel, avant-dernier alinéa, l'assureur ne peut être mis en cause que pour autant que le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, ait été appelé à la cause.

La présence du preneur d'assurance aux débats lorsqu'il est autre que l'assuré est le plus souvent sans aucune utilité.

L'appeler obligatoirement à la cause est la source de complications et de frais frustratoires. Il paraît suffisant de prévoir la faculté de l'appeler à la cause. Le preneur d'assurance aura du reste toujours le droit d'intervenir volontairement devant la juridiction répressive.

Le dernier alinéa permet à l'assureur et au preneur d'assurance de se faire représenter dans les conditions prévues pour la partie civilement responsable par les dispositions du Code d'instruction criminelle, telles que celles-ci ont été modifiées par la loi du 16 février 1961.

Art. 13.

L'article 10, alinéa 1^{er}, de la loi du 1^{er} juillet 1956, fixe à trois ans la durée du délai de prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur.

Le projet maintient ce délai bien que depuis l'entrée en vigueur de la loi du 30 mai 1961, l'action de la personne lésée contre l'assuré, résultant d'une infraction, se prescrive par cinq ans.

Il s'agit, en effet, du délai prévu par l'article 32 de la loi du 11 juin 1874 pour la prescription de toute action dérivant d'une police d'assurance.

5°) Het ontwerp bepaalt, net als de bestaande wet, dat wanneer iemand zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig heeft verschafte, de van de verzekering vrijgestelde instelling dezelfde verplichtingen heeft als die welke door artikel 20 aan het Waarborgfonds zijn opgelegd.

Er wordt bovendien nader bepaald dat zulks ook geldt ten aanzien van de aansprakelijkheid van hen die, dit wetende, het gestolen motorrijtuig zonder geldige reden gebruiken.

B. — § 2.

Krachtens § 2 kan de Koning aan instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst, de in § 1 bedoelde vrijstelling verlenen en bepaalt hij de voorwaarden voor de vrijstelling, de intrekking van de vrijstelling en het toezicht op genoemde instellingen.

HOOFDSTUK IV.

Vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar.

Art. 10.

Is artikel 6 van de wet van 1 juli 1956.

Art. 11.

Is artikel 7 van de wet van 1 juli 1956.

Art. 12.

Naar luid van het huidige artikel 9, voorlaatste lid, kan de verzekeraar alleen dan in het geding geroepen worden indien de verzekeringnemer, als hij niet tevens de verzekerde is, in het geding is geroepen.

De aanwezigheid van de verzekeringnemer bij de debatten, wanneer hij niet de verzekerde is, levert meestal geen enkel nut op.

De verplichting om hem in het geding te roepen geeft aanleiding tot allerlei verwickelingen en nodeloze kosten. Men was van oordeel dat het voldoende is de mogelijkheid te voorzien om hem in het geding te roepen. De verzekeringnemer behoudt trouwens altijd het recht om voor het strafgerecht vrijwillig tussen te komen.

Het laatste lid biedt aan de verzekeraar en aan de verzekeringnemer de mogelijkheid zich te laten vertegenwoordigen onder de voorwaarden gesteld voor de burgerrechtelijk aansprakelijke partij bij de bepalingen van het Wetboek van strafvordering, zoals die bij de wet van 16 februari 1961 zijn gewijzigd.

Art. 13.

Bij artikel 10, eerste lid, van de wet van 1 juli 1956 is bepaald dat de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verstrijkt door verloop van drie jaar.

In het ontwerp wordt die termijn behouden hoewel de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar die uit een misdrijf voortvloeit, sedert de wet van 30 mei 1961 in werking is getreden verstrijkt door verloop van vijf jaar.

Het betreft immers de termijn bij artikel 32 van de wet van 11 juni 1874 gesteld voor de verjaring van elke rechtsvordering die uit een verzekeringspolis voortvloeit.

La loi du 1^{er} juillet 1956, cependant, fait courir ce délai à compter du fait générateur de dommage.

Or, la pratique révèle que le dommage peut se manifester ou s'aggraver longtemps après le fait qui l'a causé.

Le décès de la victime peut survenir bien après l'accident.

La Cour de Cassation a décidé que, dans ce cas, le jour où l'infraction a été commise, à compter duquel le délai de prescription de l'action publique et de l'action civile commence à courir, est celui du décès de la victime et non celui du défaut de prévoyance ou de précaution ayant occasionné l'accident. (Cass. 17 mai 1957, *Pas.* 1957, I, 1118; Cass. 23 septembre 1957, *Pas.* 1958, I, 35).

Il convient que le délai de prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur ait le même point de départ.

C'est en considération de cette hypothèse que le projet prévoit à l'alinéa 1^{er} du § 1^{er} que si le fait constitue une infraction, le délai de prescription commence à courir le jour où l'infraction a été commise.

Il est possible aussi qu'une lésion se manifeste ou s'aggrave longtemps après l'accident.

En prévision de cette éventualité, l'article 27, alinéa 2 de la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, modifiée par la loi du 30 mai 1961, offre à la personne lésée qui a exercé son action contre l'auteur du dommage, la possibilité de formuler des réserves pour l'avenir et prévoit que la demande tendant à faire statuer sur leur objet sera recevable pendant trente ans à partir du prononcé.

Le même droit doit être reconnu à la personne lésée qui a exercé l'action directe contre l'assureur, pour éviter que, par suite de la prescription, elle se voie privée de tout recours pour la réparation du nouveau dommage.

C'est à cette fin que la disposition précitée de la loi du 17 avril 1878 a été reproduite au § 3 du présent article.

Il a, d'autre part, paru utile de prévoir, au § 2 du nouveau texte, que non seulement l'interruption de la prescription de l'une des actions mais aussi la suspension produira ses effets sur la prescription de l'autre action.

Le projet apporte, enfin, des modifications de pure forme.

Il place, tout d'abord, la disposition formant l'alinéa 3 de l'article 10 de la loi du 1^{er} juillet 1956 immédiatement après l'alinéa 1^{er} du § 1 auquel il se rapporte.

Il fait, d'autre part, disparaître de cette disposition les mots « à l'égard de l'assureur », afin d'éviter qu'on puisse prétendre que par dérogation aux règles énoncées au § 2 les pourparlers n'ont d'effet interruptif qu'à l'égard de l'action de la personne lésée contre l'assureur.

Art. 14.

Cet article reprend l'article 11 de la loi du 1^{er} juillet 1956 en le complétant par un alinéa nouveau qui dispose en termes exprès que tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la loi est réputé de plein droit couvrir à l'égard de la personne lésée tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

Ainsi toute possibilité de controverse est écartée. Dès l'instant où une assurance est conclue en vue de l'application de la loi, le bénéfice en est acquis à la personne lésée dans les conditions prévues par la loi, indépendamment du droit de recours que l'assureur a pu se réserver à l'égard de l'assuré.

De wet van 1 juli 1956 doet die termijn evenwel lopen te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan.

Uit de praktijk is echter gebleken dat de schade zich kan openbaren geruime tijd na het feit dat ze heeft veroorzaakt.

Het slachtoffer kan lang na het ongeval overlijden.

Het Hof van Cassatie heeft beslist dat, in zodanig geval, de dag waarop het misdrijf is gepleegd, te rekenen waarvan de verjaringstermijn van de publieke en van de burgerlijke vordering loopt, die is van het overlijden van het slachtoffer en niet die van het gebrek aan vooruitzicht of voorzorg dat het ongeval heeft veroorzaakt. (Cass. 17 mei 1957, *Pas.* 1957, I, 1118, Cass. 23 september 1957, *Pas.* 1958, I, 1935.)

De verjaringstermijn van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar dient hetzelfde aanvangspunt te hebben.

Het is uit aanmerking daarvan dat in het ontwerp in lid 1 van § 1 is bepaald dat de verjaringstermijn, als het feit een misdrijf is, ingaat met de dag waarop het misdrijf is gepleegd.

Het is ook mogelijk dat een letsel zich geruime tijd na het ongeval openbaart of verergert.

Voor deze eventualiteit wordt in artikel 27, lid 2, van de wet van 17 april 1878, bevattende de voorafgaande titel van het Wetboek van strafvordering, gewijzigd bij de wet van 30 mei 1961, aan de benadeelde die zijn rechtsvordering heeft ingesteld tegen de bewerker van de schade, de mogelijkheid geboden om voorbehoud te maken voor later, en bepaald dat de eis om over het voorwerp daarvan uitspraak te doen gedurende dertig jaren na de uitspraak onvankelijk zal zijn.

Hetzelfde recht moet worden toegekend aan de benadeelde die de rauwactie heeft ingesteld tegen de verzekeraar, om te voorkomen dat hij zich ingevolge verjaring niet meer tot de rechtbank zou kunnen wenden om de vergoeding van de nieuwe schade te eisen.

Te dien einde wordt voornoemde bepaling van de wet van 17 april 1878 in § 3 van dit artikel overgenomen.

Voorts is het nuttig gebleken in § 2 van de nieuwe tekst te bepalen, dat niet alleen de stuiting van de verjaring van een der rechtsvorderingen, maar ook de schorsing overeenkomstige uitwerking heeft op de andere rechtsvordering.

Ten slotte worden door het ontwerp loutere formele wijzigingen aangebracht.

Zo wordt allereerst de bepaling die lid 3 van artikel 10 van de wet van 1 juli 1956 vormt, geplaatst onmiddellijk na het eerste lid van § 1, waarop het betrekking heeft.

Voorts vervallen daarin de woorden « ten opzichte van de verzekeraar », zodat men niet zou kunnen aanvoeren dat, in afwijking van de regels gesteld in § 2, onderhandelingen alleen voor de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar de stuiting ten gevolge hebben.

Art. 14.

Dit artikel neemt artikel 11 van de wet van 1 juli 1956 over en vult het aan met een nieuw lid waarin uitdrukkelijk is bepaald dat ieder verzekeringscontract dat met het oog op de uitvoering van de wet is gesloten van rechtswege geacht wordt ten opzichte van de benadeelde elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

Aldus wordt iedere betwisting daaromtrent voorkomen. Zodra voor de toepassing van de wet een verzekering is aangegaan, is de benadeelde tot uitkering gerechtigd zoals in de wet is bepaald, ongeacht het verhaal dat de verzekeraar op de verzekerde mocht hebben bedongen.

Cette disposition laisse aux assureurs et aux assurés toute possibilité pour régler leurs rapports respectifs avec toute la souplesse désirable.

Art. 15.

L'article 12 de la loi actuelle se borne à disposer qu'en cas de transfert de la propriété du véhicule assuré, le preneur d'assurance ou ses ayants droit doivent, dans les 8 jours, en aviser l'assureur. Mais le texte ne précise pas l'effet de ce transfert sur les obligations des parties.

Le projet n'a pas repris cette disposition, estimant qu'elle ne tendait pas à protéger les tiers, et que des obligations de cet ordre ne devaient être réglées que par les termes du contrat d'assurance.

En s'inspirant notamment des usages pratiqués généralement, le projet adopte le système suivant :

En principe, les stipulations du contrat d'assurance qui mettent fin en cas de transfert à l'assurance portant sur le véhicule cédé seront de plein droit opposables à la personne lésée.

Il est toutefois dérogé dans deux cas à cette règle et cela en vue de la protection des victimes.

En premier lieu, la garantie de l'assurance subsiste à l'égard de la personne lésée si le véhicule dont la propriété a été transférée continue à circuler sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert.

Il en est notamment ainsi lorsqu'après le décès du preneur d'assurance, ou en cas de cession, le véhicule continue à circuler muni de sa marque d'immatriculation originaire, bien que cela constitue une contravention à la réglementation sur l'immatriculation.

En second lieu, la personne lésée bénéficiera également de la garantie résultant de l'assurance du véhicule cédé, pour les dommages causés par le véhicule utilisé par le cédant en remplacement du véhicule cédé, du moment que la marque d'immatriculation du premier véhicule a été apposée sur le deuxième, même en contravention aux dispositions réglementaires.

La personne lésée bénéficie ainsi d'un maximum de garantie.

Notons toutefois que les deux dérogations signalées ci-dessus ne se justifient plus lorsqu'une autre assurance couvre le véhicule qui a causé le dommage (art. 16, § 3, 1^o) ou lorsqu'il a été mis fin au contrat après une notification régulière et que le délai de 16 jours est expiré. (Art. 16, §§ 1 et 2.)

Art. 16.

Lorsque le contrat d'assurance prend fin, l'assureur n'est libéré à l'égard de la personne lésée qu'après notification.

Mais la disposition actuelle trop rigide en ce qui concerne les modalités de la notification a été assouplie.

Aussi le § 1^{er} confie-t-il au Roi le soin de déterminer la procédure de notification, la personne ou l'autorité à laquelle celle-ci doit être faite ainsi que le point de départ du délai à l'expiration duquel l'assureur sera libéré de ses obligations à l'égard de la personne lésée.

Die bepaling laat de verzekeraar en de verzekerden volkomen vrij hun wederzijdse betrekkingen in dit opzicht te regelen.

Art. 15.

Artikel 12 van de huidige wet beperkt er zich toe te bepalen dat bij overgang van de eigendom van het verzekerde motorrijtuig, de verzekeringnemer of zijn rechthebbers binnen 8 dagen daarvan aan de verzekeraar kennis moeten geven. De tekst verduidelijkt echter niet welke gevolgen die overgang heeft op de verplichtingen van de partijen.

In het ontwerp is deze bepaling niet overgenomen, daarom van oordeel was dat zij er niet toe strekte derden te beschermen, en dat dergelijke verplichtingen enkel door de termen van het verzekeringscontract moesten worden geregeld.

Dit ontwerp steunt op gebruiken die algemeen gang hebben gevonden en berust op de volgende regeling :

In beginsel zullen de bedingen van het verzekeringscontract die in geval van overgang van het motorrijtuig waarvan de verzekering daarvan een einde maken, van rechtswege tegen de benadeelde kunnen worden ingeroepen.

Met het oog op de bescherming van de slachtoffers wordt echter van deze regel in twee gevallen afgeweken.

Vooreerst blijft de dekking van de verzekering ten opzichte van de benadeelde bestaan als het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgedragen verder aan het verkeer deelneemt met de nummerplaat waarvan het vóór de overgang was voorzien.

Dit is met name het geval wanneer het motorrijtuig, na het overlijden van de verzekeringnemer of in geval van overgang, aan het verkeer blijft deelnemen met zijn oorspronkelijke nummerplaat, al is dit een overtreding van de verordening op de inschrijving van voertuigen.

In de tweede plaats zal de benadeelde eveneens recht hebben op de dekking die voortvloeit uit de verzekering van het overgedragen motorrijtuig voor de schade, veroorzaakt door het motorrijtuig dat door de overdrager ter vervanging van het overgedragen voertuig wordt gebruikt, als het tweede voertuig is voorzien van de nummerplaat van het eerste, zelfs met overtreding van de verordeningbepalingen.

De benadeelde geniet aldus een maximale dekking.

Laten wij echter aanstippen dat beide hierboven aangehaalde afwijkingen niet meer gerechtvaardigd zijn wanneer het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt, door een andere verzekering is gedekt (art. 16, § 3, 1^o) of wanneer na een regelmatig gedane kennisgeving aan de overeenkomst een einde is gemaakt en de termijn van 16 dagen is verstreken (art. 16, §§ 1 en 2).

Art. 16.

Wanneer het verzekeringscontract eindigt, is de verzekeraar jegens de benadeelde eerst na de kennisgeving bevrijd.

De thans bestaande bepaling, die al te strak is wat de wijze betreft waarop de kennisgevingen moeten worden gedaan, werd aangepast met het oog op een vlottere werking.

Aldus wordt in § 1 aan de Koning opgedragen te bepalen op welke wijze de kennisgeving moet geschieden, aan welke persoon of autoriteit deze moet worden gedaan, alsmede wanneer de termijn aanvangt na verloop waarvan de verzekeraar van zijn verplichtingen jegens de benadeelde zal zijn bevrijd.

Le § 2 donne au délai la même durée que précédemment c'est-à-dire 16 jours après la notification. Toutefois comme celle-ci pourrait avoir été faite avant la date d'expiration du contrat, il est prévu qu'en aucun cas le délai ne pourra prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat. Les personnes lésées sont ainsi protégées de façon effective pendant une période supplémentaire de 16 jours, au cours de laquelle les opérations de contrôle peuvent être effectuées.

Le § 3 apporte trois dérogations à l'obligation de notifier le fait qui met fin au contrat.

La première a trait au cas où un contrat d'assurance succède à un autre contrat. Les intérêts de la victime étant sauvegardés par une nouvelle assurance, il n'y a aucune raison de déroger aux règles du droit commun en ce qui concerne les obligations du premier assureur.

La seconde dérogation a trait au cas des véhicules immatriculés à l'étranger qui circulent en Belgique sous le couvert d'une assurance contractée en Belgique, qui sera le plus souvent une assurance dite « frontière ».

Ces véhicules ne séjournent dans le pays que pendant un temps relativement court et ont dans la presque totalité des cas quitté le territoire avant que l'assurance ait pris fin.

Pour les cas extrêmement rares où le véhicule se trouverait encore en Belgique après la fin de l'assurance, la notification est dépourvue de toute efficacité, car le détenteur du véhicule sans résidence connue dans le pays ne pourrait y être découvert et l'autorité est en fait démunie de tous moyens de contrôle, mais les victimes sont protégées pendant une période supplémentaire de 16 jours, ce qui couvre le cas où pour une raison quelconque l'étranger surpris dans ses prévisions quitterait le pays avec un certain retard.

Insérer la troisième dérogation, permet la suppression de l'article 27 de la loi du 1^{er} juillet 1956 qui a un caractère de disposition transitoire.

La modification de l'article 2, § 2, permettra la conclusion d'accords avec les pays voisins qui couvriront les 90 % de la circulation automobile étrangère en Belgique et ce sans limitation de durée ce qui est un progrès par rapport à la situation actuelle prévue par l'article 27.

Le 3^e nouveau de l'article 16 doit toutefois, pour les raisons qui avaient entraîné l'adoption de l'article 27 et qui n'ont pas disparu, maintenir la situation créée par cet article mais uniquement dans un nombre limité de cas, c'est-à-dire pour les véhicules venant de pays éloignés et pour lesquels le certificat international d'assurance (carte verte) sera toujours nécessaire.

Le § 4 porte que la suppression du contrat ou de la garantie n'est pas opposable à la personne lésée dont la protection est ainsi accrue. L'opposabilité de cette suspension à la personne lésée exigerait qu'elle fasse l'objet d'une notification. Les formalités qui en seraient la conséquence seraient par leur nombre de nature à compliquer la tâche tant des assureurs que de l'administration et cela sans qu'il en résulte une utilité réelle.

Toutefois, il convient d'éviter le cumul éventuel de deux garanties envers les personnes lésées, d'une part celle de l'assureur qui a procédé à la suspension, d'autre part celle d'un nouvel assureur. En pareils cas, il semble logique que ce soit à ce dernier seul qu'incombe l'obligation légale de garantie à l'égard des personnes lésées, sans que la loi se prononce sur le point de savoir lequel des deux contrats est valable entre cocontractants.

§ 2 bepaalt dat de termijn dezelfde duur heeft als vroeger, te weten 16 dagen na de kennisgeving. Daar echter die kennisgeving kon worden gedaan vóór de datum van het eindigen van het contract, is er bepaald dat in geen geval de termijn kan ingaan vóór de dag na die waarop het contract eindigt. Aldus worden de benadeelden goed beschermd gedurende een bijkomende tijd van 16 dagen, waarin toezichtsverrichtingen kunnen plaatsvinden.

In § 3 wordt van de verplichting kennis te geven van het feit dat aan het contract een einde maakt, driemaal afgeweken.

De eerste afwijking heeft betrekking op het geval waarin een verzekeringcontract in de plaats komt van een ander. Daar de belangen van het slachtoffer door een nieuwe verzekering zijn gevrijwaard, bestaat er geen reden om, terzake van de verplichtingen van de eerste verzekeraar, van de gemeenschappelijke regels af te wijken.

De tweede afwijking houdt verband met het geval waarin motorrijtuigen die in het buitenland zijn ingeschreven, in België aan het verkeer deelnemen aan de hand van een in België aangegane verzekering, die meestal een zogenoemde « verzekering aan de grens » zal zijn.

Die motorrijtuigen verblijven slechts gedurende een betrekkelijk korte tijd in het land en in schier alle gevallen hebben zij het grondgebied verlaten vooraleer de verzekering is geëindigd.

In de uiterst zeldzame gevallen waarin het motorrijtuig zich na het eindigen van de verzekering nog in België bevindt, is de kennisgeving niet doeltreffend aangezien het kan gebeuren dat de houder van het voertuig, die geen gekende verblijfplaats in het land heeft, niet wordt ontdekt. De overheid beschikt dus in feite over geen middelen om toezicht uit te oefenen, maar de slachtoffers genieten bescherming gedurende een bijkomende periode van 16 dagen, zulks voor het geval dat de vreemdeling wiens vooruitzichten om een of andere reden werden gestoord, het land met vertraging verlaat.

Door het opnemen van de derde afwijking kan artikel 27 van de wet van 1-juli 1956, dat eigenlijk een overgangsbepaling is, vervallen.

De wijziging van artikel 2, § 2, opent de mogelijkheid akkoorden te sluiten met de naburige landen, waarbij 90 % van het vreemde autoverkeer in België zal zijn gedekt en zulks zonder beperking van duur, wat een vooruitgang betekent ten opzichte van de huidige regeling van artikel 27.

Het nieuw 3^e van artikel 16 moet echter, op grond van de redenen waarvoor artikel 27 werd aangenomen en die steeds bestaan, de regeling van dit artikel handhaven, doch alleen in een beperkt aantal gevallen namelijk voor de motorrijtuigen uit verre landen, waarvoor het internationaal verzekeringsbewijs (groene kaart) steeds zal zijn vereist.

§ 4 bepaalt dat de schorsing van het contract of van de dekking niet tegen de benadeelde kan worden ingeroepen; deze geniet dus een grotere bescherming. Omdat die schorsing tegen de benadeelde zou kunnen worden ingeroepen is kennisgeving daarvan vereist. Dit zou aanleiding geven tot formaliteiten die, zonder veel baat, wegens hun veelvuldigheid de taak zouden bemoeilijken zowel van de verzekeraars als van de administratie.

Het mogelijk bestaan van een dubbele dekking jegens de benadeelden, die van de verzekeraar die tot de schorsing is overgegaan en die van een nieuwe verzekeraar, moet echter worden vermeden. In zodanig geval ligt het voor de hand dat alleen de laatstgenoemde de wettelijke verplichting heeft voor de dekking jegens de benadeelden in te staan, terwijl de wet niet zegt welk van beide contracten tussen medecontractanten geldig is.

Art. 17.

Cet article règle le cas des cyclomoteurs qui sont exclus de l'application des articles 15 et 16.

Le régime spécial appliqué aux cyclomoteurs trouve sa raison d'être dans le fait que le cyclomoteur n'est pas soumis à l'immatriculation.

Ils doivent simplement être munis d'une plaque fiscale délivrée par la province et valable pour une année.

Il est logique de subordonner la délivrance de cette plaque à la preuve que le cyclomoteur est couvert par une assurance pour toute la durée de validité de la plaque. Tel est l'objet du 3^{me} alinéa du § 1^{er} de l'article 6 nouveau.

Le n° 1 du présent article en tire la conséquence que l'assureur qui a fourni l'attestation requise couvrira à l'égard de la personne lésée les dommages causés avant la fin de l'année dont la plaque porte le millésime par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation du titulaire.

Comme il n'existe pas pour les cyclomoteurs de carnet d'immatriculation, qui permette de vérifier si la plaque est bien celle sous laquelle le véhicule a été immatriculé, il a paru indiqué de décider que tout cyclomoteur muni de la plaque était couvert à la seule condition que le titulaire de la plaque l'en ait muni lui-même ou y ait consenti.

Cela couvre le cas où le cyclomoteur une fois vendu continuerait à circuler même illicitement avec la plaque que le titulaire de celle-ci aurait laissée sur le véhicule au moment de la vente, ainsi que le cas où le propriétaire du cyclomoteur apposerait la plaque sur un autre cyclomoteur.

Les problèmes qui ont fait l'objet de l'article 15 sont ainsi résolus pour ce qui concerne le cyclomoteur.

Il est superflu d'envisager, comme il a été fait par l'article 16 en ce qui concerne les véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, la nécessité d'une notification pour rendre opposable aux personnes lésées la fin du contrat puisque l'assurance a nécessairement la même durée que la validité de la plaque.

L'alinéa 2 du § 1^{er} reprend ce qui a été dit sous le n° 1 du § 3 de l'article 16, les obligations de l'assureur cessent dans le cas où un nouveau contrat d'assurance a succédé au premier.

Le n° 2 a trait aux cyclomoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger qui circulent en Belgique. Il adopte en ce qui les concerne les règles qui sont prévues sous le n° 2 de l'article 16.

Art. 18.

La loi du 1^{er} juillet 1956 n'a pas envisagé le cas où un véhicule serait réquisitionné par l'Etat ou par un pouvoir sous tutelle, province ou commune.

Dans le silence de la loi et si l'on tient compte des modifications apportées par le projet à l'article 14, (art. 9 nouveau) l'assurance qui couvre le véhicule au moment de la réquisition continuerait dans certains cas à produire ses effets à l'égard des personnes lésées.

Il en serait ainsi notamment si le véhicule était réquisitionné par l'Etat en location; il resterait couvert par le contrat d'assurance souscrit antérieurement aussi longtemps que l'Etat ne l'a pas fait immatriculer en son nom ou n'a pas souscrit lui-même un contrat d'assurance.

Art. 17.

Dit artikel regelt het geval van de rijwielen met hulpmotor, waarop de artikelen 15 en 16 geen toepassing vinden.

De bijzondere regeling inzake het rijwiel met hulpmotor berust op het feit, dat het rijwiel met hulpmotor niet moet worden ingeschreven.

Het zal alleen moeten zijn voorzien van een voor één jaar geldige fiscale plaat die door de provinciebesturen wordt afgegeven.

Het is logisch aan de afgifte van die plaat de voorwaarde te verbinden dat moet worden bewezen dat het rijwiel met hulpmotor verzekerd is voor de ganse geldigheidsduur van de plaat. Daartoe strekt het derde lid van § 1 van het nieuw artikel 6.

Dienovereenkomstig ligt in n° 1 van dit artikel besloten dat de verzekeraar die het vereiste bewijs heeft verstrekt, jegens de benadeelde de schade dekt die vóór het einde van het jaar dat op de plaat voorkomt, is veroorzaakt door ieder rijwiel met hulpmotor dat met de toestemming van de houder van deze plaat is voorzien.

Daar voor rijwielen met hulpmotor geen inschrijvingsboekje bestaat, waarbij zou kunnen worden nagegaan of de plaat wel die is waaronder het motorrijtuig is ingeschreven, bleek het geraden te bepalen dat elk rijwiel met hulpmotor dat van de plaat is voorzien, door de verzekering is gedekt, op voorwaarde althans dat de houder van de plaat het rijwiel met hulpmotor daarvan persoonlijk heeft voorzien of zulks met zijn toestemming is geschied.

Aldus is het geval gedekt waarin het rijwiel met hulpmotor na verkoop zelfs op ongeoorloofde wijze in het verkeer blijft met de plaat die de houder bij de verkoop op het rijtuig heeft gelaten, alsmede het geval waarin de eigenaar van het rijwiel met hulpmotor de plaat op een ander rijwiel met hulpmotor aanbrengt.

De in artikel 15 behandelde vraagstukken zijn dus opgelost wat het rijwiel met hulpmotor betreft.

In tegenstelling met wat in artikel 16 is geschied ten aanzien van het motorrijtuig dat geen rijwiel met hulpmotor is, hoeft hier geen kennisgeving te worden voorgeschreven opdat het eindigen van het contract tegen de benadeelden zou kunnen ingeroepen worden; de duur van de verzekering valt immers noodzakelijkerwijs samen met de geldigheidsduur van de plaat.

Het tweede lid van § 1 herhaalt wat is gezegd onder n° 1 van § 3 van het voorgaande artikel: de verplichtingen van de verzekeraar vervallen wanneer een nieuw verzekeringscontract op het eerste volgt.

N° 2 heeft betrekking op de gewoonlijk in het buitenland gestalde rijwielen met hulpmotor die in België aan het verkeer deelnemen. Deze worden onderworpen aan de regels gesteld in n° 2 van § 3 van artikel 16.

Art. 18.

De wet van 1 juli 1956 laat het geval onbesproken waarin een motorrijtuig wordt opgeëist door de Staat of door een onder voogdijmacht geplaatst bestuur, provincie of gemeente.

Bij het stilzwijgen van de wet en rekening houdend met de door het ontwerp in artikel 14 (nieuw art. 9) aangebrachte wijzigingen, zou de verzekering die het motorrijtuig op het ogenblik van de opëising dekt, in bepaalde gevallen jegens benadeelden verder uitwerking hebben.

Dit is namelijk zo wanneer het motorrijtuig door de Staat in huur is opgeëist; het blijft dan door het vroeger gesloten verzekeringscontract gedekt zolang de Staat het motorrijtuig niet op zijn naam heeft laten inschrijven of zelf een verzekeringscontract heeft gesloten.

De même si le véhicule était réquisitionné par une province ou une commune, et cela quelle que soit la nature de la réquisition, le contrat d'assurance antérieur continuerait à produire ses effets jusqu'à ce que la province ou la commune ait souscrit à son sujet un contrat d'assurance. Pour mettre fin à son contrat, l'assureur serait tenu de remplir les formalités prévues à l'article 16.

Il est à noter au surplus que ces véhicules continueront le plus souvent à circuler au moins un certain temps sous le couvert de la marque d'immatriculation qu'ils portaient avant la réquisition.

Or, il n'y a aucune raison de faire supporter par l'assureur les dommages causés par un véhicule utilisé par un service public.

Aussi l'article 18 dispose-t-il que dès la prise en charge effective par l'autorité qui a pris la mesure de réquisition, l'autorité requérante couvrira elle-même dès ce moment la responsabilité à laquelle le véhicule peut donner lieu et que les dispositions conventionnelles qui dans ce cas mettent fin au contrat seront opposables de plein droit à la personne lésée.

CHAPITRE V.

Du Fonds commun de garantie.

Art. 19.

L'article 19 renforce les pouvoirs du Roi à l'égard du Fonds commun de garantie.

Il permet au Roi, en cas de nécessité de créer un Fonds de garantie dont le statut juridique n'est pas déterminé par le projet, mais pourrait être celui d'un service de l'Etat non personnalisé.

Le Roi réglementera notamment le contrôle des activités de cet organisme, afin que toutes garanties d'accomplissement de sa mission, conformément à la loi, soient réunies. Il indiquera les actes qui doivent faire l'objet d'une publication. Il lui retirera l'agrément en cas d'agissements non conformes à la loi, aux règlements ou aux statuts. Il est certain que ce retrait d'agrément ne frappera pas des contraventions mineures aux statuts, par exemple. Il est prévu en cas d'infractions importantes pouvant avoir une répercussion sur le rôle éminemment social que cet organisme a à remplir.

Les assureurs, qui avaient déjà constitué, en fait, le Fonds commun de garantie avant même le vote de la loi du 1^{er} juillet 1956, assument la gestion de cet organisme auquel ils sont solidairement tenus d'effectuer les versements nécessaires.

En cas de retrait d'agrément, le Roi peut prendre toutes les mesures nécessaires pour que la liquidation s'effectue au mieux des intérêts des créanciers et notamment des personnes lésées, et nomme un liquidateur spécial.

Art. 20.

L'article 20 du projet reprend l'article 16 de la loi du 1^{er} juillet 1956, en le complétant.

Selon l'article 16 de la loi en vigueur et l'arrêté royal du 5 janvier 1957, le Fonds Commun de garantie doit intervenir en faveur des personnes lésées dans 3 cas : lorsque le véhicule en cause ne fait pas l'objet d'une assurance conforme aux dispositions de la loi, lorsque l'on s'en est emparé par vol ou violence et lorsqu'il est établi que l'accident a été

Wanneer het motorrijtuig door een provinciale of een gemeente is opgeëist, blijft, ongeacht de aard van die opeising, het vroeger verzekeringscontract uitwerking hebben totdat de provincie of de gemeente voor dit motorrijtuig een verzekeringscontract heeft gesloten. Om aan zijn contract een einde te maken, moet de verzekeraar de in artikel 16 bedoelde formaliteiten vervullen.

Bovendien valt op te merken dat die motorrijtuigen meestal ten minste een geruime tijd aan het verkeer blijven deelnemen met de nummerplaat waarvan zij vóór de opeising waren voorzien.

Er bestaat echter geen enkele reden om de verzekeraar de schade te doen dragen die wordt veroorzaakt door een motorrijtuig dat door een openbare dienst wordt gebruikt.

In artikel 18 wordt dan ook bepaald dat de overheid van wie de opeisingsmaatregel uitgaat, zelf de aansprakelijkheid dekt waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven zodra zij het motorrijtuig werkelijk voor haar rekening heeft genomen, en dat de bedingen die in zodanig geval aan het contract een einde maken, van rechtswege tegen de benadeelde kunnen worden ingeroepen.

HOOFDSTUK V.

Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Art. 19.

Artikel 19 verleent aan de Koning een grotere bevoegdheid ten aanzien van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Het laat de Koning toe desnoods een Waarborgfonds op te richten waarvan het rechtsstatuut niet door het ontwerp is bepaald, maar dat het rechtsstatuut van een niet gepersonifieerde Rijksdienst zou kunnen zijn.

De Koning zal onder meer het toezicht regelen op de werking van die instelling opdat alle waarborgen voor het vervullen van haar opdracht overeenkomstig de wet zouden verenigd zijn. Hij zal bepalen welke akten bekend moeten worden gemaakt. Bij handelingen die niet stroken met de wet, de verordeningen of de statuten, zal hij de toelating intrekken. Het is zeker dat die intrekking niet zal worden toegepast voor bij voorbeeld kleinere overtredingen van de statuten. Zij is bestemd voor belangrijke overtredingen die een terugslag kunnen hebben op de bijzonder sociale taak welke deze instelling te vervullen heeft.

De verzekeraars die in feite reeds voordat de wet van 1 juli 1956 was goedgekeurd, het Gemeenschappelijk Waarborgfonds hadden opgericht, nemen het beheer waar van die instelling, ten aanzien waarvan zij hoofdelijk tot de nodige stortingen gehouden zijn.

In geval de toelating wordt ingetrokken, kan de Koning alle nodige maatregelen nemen opdat bij de vereffening de belangen van de schuldeisers, inzonderheid van de benadeelden, zoveel mogelijk worden behartigd, en benoemt hij een speciale vereffenaar.

Art. 20.

Artikel 20 van het ontwerp neemt, met aanvullingen, artikel 16 van de wet van 1 juli 1956 over.

Volgens artikel 16 van de geldende wet en het koninklijk besluit van 5 januari 1957, is het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ten aanzien van benadeelden tot uitkering gehouden in 3 gevallen : wanneer het betrokken motorrijtuig niet verzekerd is overeenkomstig de bepalingen van de wet, wanneer iemand zich door diefstal of geweldple-

causé par un véhicule automoteur non identifié. Cette intervention est toutefois limitée à la réparation des dommages corporels.

Le texte du § 1^{er} de l'article 20 tel qu'il est formulé dans le présent projet prévoit outre ces trois cas dans lesquels intervient le Fonds commun de garantie, un quatrième cas : celui où l'assureur agréé, débiteur des indemnités a renoncé à l'agrément ou a fait l'objet de la mesure de retrait d'agrément prévue à l'article 23.

La personne lésée dans la mesure où elle n'est pas indemnisée par le Fonds de garantie conserve, bien entendu, son action contre l'auteur responsable ou contre la compagnie d'assurance.

L'action contre le Fonds de garantie ne constitue, en effet, qu'une faculté accordée à la personne lésée.

Nature de l'intervention et bénéficiaire de discussion.

La nature de l'intervention du Fonds n'avait pas exactement été définie par le législateur de 1956. C'est un arrêté royal d'exécution qui avait dû créer la notion de « substitution ». Comme s'il s'agit d'une notion essentielle, il est apparu plus logique de l'inscrire dans la loi elle-même.

Lorsque le responsable n'est pas identifié, la loi lui substitue le Fonds et lorsque le responsable n'est pas assuré, la loi impose au Fonds de réparer le dommage sans obliger la personne lésée à devoir prouver l'insolvabilité du véritable débiteur. Par contre, l'intervention du Fonds en cas d'insolvabilité de l'assureur ou de retrait d'agrément n'est pas nécessairement requise; il n'y a aucune raison de substituer le Fonds à la liquidation de l'assureur en difficulté ou dont l'agrément est retiré. Ce n'est que si cette liquidation ne permettait pas de désintéresser le créancier d'indemnités que celui-ci pourra appeler le Fonds à intervenir sans avoir à prouver l'insolvabilité de l'assuré responsable de son dommage.

* * *

Dommages indemnisés.

D'après la loi du 1^{er} juillet 1956, le Fonds commun ne peut être mis en cause que pour la réparation des dommages corporels.

Il importe de ne pas perdre de vue que le Fonds n'est pas un assureur mais un débiteur dont les obligations reposent sur des considérations nouvelles nées d'un problème social.

Il est alimenté financièrement par les compagnies d'assurance et sa charge constitue donc un des éléments du coût de l'assurance dont il est tenu compte dans la prime. En réalité, ce sont ceux qui sont assurés qui doivent payer pour ceux qui ne s'assurent pas et qui, généralement, ne l'ont pas fait parce qu'ils sont insolubles.

Si l'assureur est défaillant, c'est l'ensemble des assureurs qui est appelé à se substituer à lui, alors qu'ils n'ont pu exercer sur la gestion de ce dernier aucun contrôle et que, bien plus, ils ont probablement souffert d'une concurrence déraisonnable qui a amené la faillite.

S'il s'agit de véhicules non identifiés, il faut éviter qu'on ne soit trop aisément tenté de recourir à la fraude ou à la collusion pour obtenir la réparation de dégâts subis dans des conditions étrangères au champ d'application du Fonds

ging van het motorrijtuig heeft meester gemaakt en wanneer is vastgesteld dat het ongeval veroorzaakt is door een niet geïdentificeerd motorrijtuig. De schadevergoeding is echter beperkt tot de lichamelijke schade.

De tekst van § 1 van artikel 20, zoals hij in dit ontwerp is geformuleerd, onderscheidt, buiten die drie gevallen waarin het Gemeenschappelijk Waarborgfonds tot vergoeding is gehouden, een vierde geval: dat waarin de toegelaten verzekeraar die de schadeloosstellingen verschuldigd is, van de toelating, heeft afgezien of tegen hem de in artikel 20, bedoelde maatregel van intrekking van de toelating werd toegepast.

In de mate waarin hij niet werd schadeloos gesteld door het Waarborgfonds behoudt de benadeelde wel te verstaan zijn rechtsvordering tegen de aansprakelijke dader of tegen de verzekeringsmaatschappij.

De rechtsvordering tegen het Waarborgfonds is immers maar een recht dat aan de benadeelde is verleend.

Aard van de opdracht van het Fonds en voorrecht van uitwinning.

De wetgever van 1956 heeft niet nauwkeurig de aard bepaald van de opdracht van het Fonds. Een koninklijk uitvoeringsbesluit heeft het begrip « indeplaatsstelling » moeten invoeren. Aangezien het om een essentieel begrip gaat, is het logischer gebleken het in de wet zelf op te nemen.

Wanneer de aansprakelijke persoon niet is geïdentificeerd, wordt het Fonds door de wet in zijn plaats gesteld, en wanneer hij niet verzekerd is, verplicht de wet het Fonds ertoe de schade te vergoeden, zonder dat de benadeelde moet bewijzen dat de ware schuldenaar onvermogen is. Daarentegen, wanneer de verzekeraar onvermogen is of de toelating is ingetrokken, is de tussenkomst van het Waarborgfonds niet noodzakelijk; er bestaat geen enkele reden om het Fonds in de plaats te stellen van de vereffening van de verzekeraar die in moeilijkheden verkeert of wiens toelating is ingetrokken. Slechts wanneer die vereffening niet in staat stelt de gerechtigde op schadeloosstelling te voldoen, zal deze het Fonds kunnen aanspreken zonder te moeten bewijzen dat de voor zijn schade aansprakelijke verzekerde onvermogen is.

* * *

Schaden die worden vergoed.

Volgens de wet van 1 juli 1956 kan het Gemeenschappelijk Fonds alleen tot vergoeding van lichamelijke schaden worden aangesproken.

Men mag niet uit het oog verliezen dat het Fonds geen verzekeraar is, maar een schuldenaar wiens verplichtingen berusten op nieuwe overwegingen met een sociaal probleem als kern.

Het Fonds wordt met het geld van de verzekeringsmaatschappijen gestijfd en zijn opdracht is dus een van de bestanddelen van de kosten der verzekering, waarmee rekening wordt gehouden in de premie. In feite moeten dus de verzekerden betalen voor hen die geen verzekering hebben aangegaan, en zulks gewoonlijk wegens onvermogen.

Als de verzekeraar in gebreke blijft, zijn de gezamenlijke verzekeraars in zijn plaats aansprakelijk terwijl zij op diens beheer geen toezicht hebben kunnen houden en, wat meer is, waarschijnlijk benadeeld werden door de onredelijke mededinging die tot het faillissement heeft geleid.

Gaat het om niet geïdentificeerde motorrijtuigen, dan moet worden vermeden dat men al te gemakkelijk zou geneigd zijn bedrog of collusie aan te wenden om van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds vergoeding van gele-

commun de garantie. Il faut retenir, en outre, que parmi ces véhicules il peut s'en trouver qui appartiennent à des catégories dispensées de l'obligation d'assurance et, par conséquent, de toute charge contributive au Fonds commun de garantie.

Dans ces conditions, on admettra que le Fonds de garantie ne doit pas intervenir d'une manière aussi complète que l'assureur.

Le législateur de 1956 a pour ces motifs exclu les dégâts purement matériels estimant qu'il importait avant tout que les dommages corporels subis par la victime et sa famille soient indemnisés de manière complète tout comme si l'auteur de l'accident était assuré valablement et efficacement.

Pour les dommages résultant des lésions corporelles, il est donc tenu compte tant du préjudice matériel que du préjudice moral.

On ne contestera pas que les dégâts matériels subis par les victimes sont loin d'avoir la même importance, du point de vue social.

Sauf exception, il s'agit de dégâts causés à un véhicule automobile. L'indemnisation de ce genre de dégâts peut, dans la plupart des cas, être obtenue de l'auteur responsable. L'automobiliste peut d'ailleurs parer à peu de frais aux risques dépassant une certaine limite en s'assurant contre ceux-ci non seulement lorsqu'ils ont été causés par un autre automobiliste mais encore dans les cas où ils pourraient être dus au fait d'un piéton, d'un cycliste, d'un véhicule hippomobile, d'animaux divaguants ou en troupeaux, de la force majeure, de sa propre faute ou de celle de ses préposés.

Ce cas est tout différent de celui du piéton qui risque de se faire écraser par un automobiliste et de demeurer sa vie durant un infirme incapable de travailler.

L'avis du 27 janvier 1961 du conseil interparlementaire consultatif de Benelux recommande cependant aux gouvernements de modifier l'intervention du Fonds de garantie, en ce sens que l'indemnité ne serait désormais limitée aux dommages corporels que dans le cas repris sous les n^{os} 1 et 3 du § 1^{er}, c'est-à-dire les cas de non-identification et ceux de vol ou de violence.

Par voie de conséquence, l'intervention du Fonds de garantie devrait s'étendre aux dommages matériels dans les cas repris sous les n^{os} 2 et 4 du § 1^{er}, c'est-à-dire en cas de non assurance et en cas d'insolvabilité de l'assureur.

Le présent projet donne les pouvoirs nécessaires au Roi, pour tenir compte de cet avis tout en limitant l'intervention du Fonds de garantie, de manière à ne mettre à sa charge ni un grand nombre de petits litiges ni des indemnités trop élevées.

Cela permettra de continuer à réparer intégralement les dommages corporels dont l'indemnisation incombe au Fonds de garantie.

* * *

Le § 2 subroge normalement le Fonds, dans la mesure de ses paiements, puisque son rôle est uniquement de garantir et non d'assurer.

Le § 2 subroge également le Fonds, à l'égard de la caution ou du cautionnement prévu à l'article 32, alinéa 2 ainsi qu'à l'égard de la somme affectée, en vertu de l'article 35, à la réparation des dommages causés par le véhicule, dans les droits des personnes lésées qu'il a indemnisées. Cette subrogation ne peut toutefois nuire aux personnes lésées qui n'ont pas été indemnisées ni à celles qui ne l'ont été qu'en partie. Ces personnes peuvent exercer tous leurs droits par préférence au Fonds commun.

den schade te bekomen in gevallen waarin het Fonds niet aansprakelijk is. Bovendien moet men indachtig zijn dat zich daaronder motorrijtuigen kunnen bevinden die van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld en dus niet tot het Gemeenschappelijk Waarborgfonds moeten bijdragen.

Het is dan ook begrijpelijk dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds niet op zo volstrekte wijze als de verzekeraar tot uitkering gehouden is.

Daarom had de wetgever van 1956 de zuiver stoffelijke schade uitgesloten, daar hij van mening was dat in de eerste plaats de lichamelijke schade van het slachtoffer en zijn gezinsleden volledig moet worden vergoed, als ware de dader van het ongeval op geldige en afdoende wijze verzekerd.

Voor schade uit lichamelijke letsels wordt dus zowel met het berokkende stoffelijk als zedelijk nadeel rekening gehouden.

Niemand zal betwisten dat voor de slachtoffers stoffelijke schade uit een sociaal oogpunt heel wat minder belang heeft.

Behoudens uitzondering gaat het hier om schade aan motorrijtuigen. Vergoeding van zodanige schade kan in de meeste gevallen van de aansprakelijke dader worden bekomen. De automobilist kan trouwens met weinig kosten dekking bekomen tegen risico's boven een bepaalde grens, door zich te verzekeren tegen schade die veroorzaakt is niet alleen door een andere automobilist, maar ook door een voetganger, een fietser, een door paarden getrokken rijtuig, zwerfvende dieren, kudden, overmacht, eigen schuld of schuld van aangestelden.

Dit geval is gans anders dan dat van de voetganger die gevaar loopt door een automobilist te worden overreden en zijn leven lang gebrekkig te zijn, ongeschikt tot arbeid.

Het advies van 27 januari 1961 van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad geeft echter de regeringen in overweging de tussenkomst van het Waarborgfonds te wijzigen in die zin dat schadevergoeding voortaan tot lichamelijke schade zou beperkt worden in de gevallen vermeld sub 1 en 3 van § 1, te weten het geval waarin het voertuig niet is geïdentificeerd en het geval van diefstal of geweldpleging.

Gevolg hiervan is dat de opdracht van het Waarborgfonds zou moeten uitgebreid worden tot de stoffelijke schade in de gevallen onder 2^o en 4^o van § 1, te weten het geval van niet-verzekering en het geval van onvermogen van de verzekeraar.

Het ontwerp verleent aan de Koning de nodige bevoegdheid om met dit advies rekening te houden, en de bijdrageplicht van het Waarborgfonds zodanig af te bakenen dat het niet gehouden is tot een groot aantal kleine uitkeringen of tot al te grote schadevergoedingen.

Zo kan worden voortgegaan met de volledige vergoeding van lichamelijke schaden, waartoe het Waarborgfonds is gehouden.

* * *

§ 2 subrogeert normaal het Fonds, voor zover het uitbetaalt, aangezien zijn taak er alleen in bestaat te waarborgen en niet te verzekeren.

§ 2 bepaalt eveneens dat het Fonds in de rechten treedt van de door hem schadeloos gestelde benadeelden ten aanzien van de in artikel 32, lid 1, bedoelde borgtocht of zekerheid en ten aanzien van het bedrag dat krachtens artikel 35 bestemd is voor de herstelling van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Die indeplaatstelling mag echter geen afbreuk doen aan de rechten van de benadeelden die niet of slechts gedeeltelijk schadeloos zijn gesteld. Deze personen kunnen al hun rechten uitoefenen met voorrang boven het Gemeenschappelijk Fonds.

Le cas du concours de créances du Fonds subrogé et des personnes lésées est expressément rencontré dans un sens favorable à ces dernières. L'article 1252 C. C. ne visant que le cas de paiement partiel par la caution, le principe de préférence qu'il contient a été repris en l'étendant au bénéfice de toutes personnes lésées, créancières de dommages-intérêts dus en vertu de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Cette préférence ne se comprend toutefois qu'au bénéfice de la personne lésée elle-même à l'exclusion des entreprises et organismes d'assurances subrogés qui n'ont aucune raison d'être placés dans une situation plus favorable que le Fonds; bien au contraire, la situation à leur égard mériterait d'être renversée, mais il a été jugé préférable de s'écarter le moins possible du principe.

* * *

Le § 3 du nouvel article 20 étend au Fonds les règles établies par l'article 12 en ce qui concerne l'opposabilité des décisions judiciaires à l'assureur dans le procès civil ou pénal intenté à l'assuré.

La Commission de la Justice du Sénat avait émis l'opinion « que la notion d'assureur au sens de l'article 9 (art. 12 du projet) doit être comprise de manière générale et que le Fonds, qui doit indemniser une personne lésée par un automobiliste non assuré, pourra intervenir ou être mis en cause devant la juridiction répressive ». (Doc. parl. Sénat, n° 276, p. 4, session 1955-1956.)

Toutefois, le Conseil d'Etat saisi en décembre 1956 par le Ministre de la Justice, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal « déterminant les conditions d'octroi et l'étendue des droits des personnes lésées à l'égard du Fonds », qui prévoyait que les dispositions des articles 9 et 10 de la loi du 1^{er} juillet 1956 étaient applicables, par analogie, au Fonds dans ses rapports avec l'auteur responsable et les personnes lésées, a estimé que le pouvoir judiciaire avait seul compétence pour interpréter la loi en l'appliquant.

A la suite de cet avis, le Gouvernement renonça à son intention première. Aussi, l'arrêté du 5 janvier 1957 est-il muet sur la question (voir Trib. correct. Liège du 25 mars 1959, Jurisp. Cour d'Appel de Liège du 21 novembre 1959, p. 57 et s. La jurisprudence a tendance à déclarer recevable l'intervention du Fonds).

Pour éviter toutes controverses dans la doctrine et la jurisprudence, le présent projet prévoit expressément « que le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable au Fonds, à la personne responsable ou à la personne lésée que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance ».

Toutefois, en cas d'insolvabilité de l'assureur agréé, le Fonds ne pourra contester l'opposabilité à son égard des décisions rendues contre l'assureur ou ses assurés, tout en disposant du droit d'intervenir dès le retrait d'agrément.

* * *

A l'instar de l'article 12, le présent projet prévoit que le Fonds peut mettre la personne responsable en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée, et, dans le cas où une action civile est intentée devant la

Het geval waarin schuldvorderingen van het in de plaats gesteld Fonds en van benadeelden samenlopen, werd slechts ten gunste van laatstgenoemden. Daar artikel 1252 van het Burgerlijk Wetboek alleen betrekking heeft op het geval van gedeeltelijke betaling door de borg, werd het daarin vervatte voorrangsbeginsel overgenomen en uitgebreid tot alle benadeelden die gerechtigd zijn tot schadevergoeding op grond van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. Deze voorrang is echter alleen ingesteld ten behoeve van de benadeelde zelf, met uitsluiting van de in de plaats gestelde verzekeringsondernemingen en -instellingen die zich trouwens op niets kunnen beroepen om in een voordeliger toestand dan het Fonds te worden geplaatst, integendeel, te hunnen opzichte ware de toestand om te keren, maar het werd verkieslijk geacht zo weinig mogelijk van het beginsel af te wijken.

* * *

§ 3 van het nieuw artikel 20 verklaart de in artikel 12 gestelde regels van toepassing op het Fonds ten aanzien van de mogelijkheid om de rechterlijke beslissingen tegen de verzekeraar in te roepen en de vrijwillige of verplichte tussenkomst van de verzekeraar in het burgerlijke of strafrechtelijke proces dat tegen de verzekerde is ingesteld.

De Senaatscommissie voor Justitie was van mening « dat het begrip verzekeraar in de zin van artikel 9, (art. 12 van het ontwerp), in zijn algemene betekenis moet worden verstaan en dat het Waarborgfonds, dat een door een niet verzekerde automobilist benadeelde schadeloos dient te stellen, voor het strafgerecht zal kunnen tussenkomen of in de zaak worden betrokken » (Parl. besch. Senaat, n° 276, blz. 4-zitting 1955-1956).

De Raad van State, in december 1956 door de Minister van Justitie verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « tot bepaling van de toekenningsvoorwaarden en van de omvang der rechten van de benadeelden tegenover het Gemeenschappelijk Waarborgfonds », luidens hetwelk de bepalingen van de artikelen 9 en 10 van de wet van 1 juli 1956 analogische toepassing zouden vinden op het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in zijn betrekkingen met de aansprakelijke dader en de benadeelden, heeft echter als zijn mening te kennen gegeven dat alleen de rechterlijke macht bevoegd is om de wet bij haar toepassing uit te leggen.

Ingevolge dit advies heeft de Regering van haar eerste voornemen afgezien. Het besluit van 5 januari 1957 zwijgt dan ook over de aangelegenheid (zie Corr. Rechtb. te Luik van 25 maart 1959. Rechtspr. Hof van beroep te Luik van 21 november 1959, blz. 57 en volgende. De rechtspraak toont een neiging om de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ontvankelijk te verklaren).

Om tegenstrijdigheid in rechtsleer en rechtspraak te voorkomen wordt in het ontwerp uitdrukkelijk bepaald dat « een vonnis gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, tegen het Gemeenschappelijk Fonds, tegen de aansprakelijke persoon of tegen de benadeelde slechts kan worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of zijn geroepen ».

Echter zal, in geval van onvermogen van de toegelaten verzekeraar, het Fonds de beslissingen die tegen de verzekeraar of zijn verzekerden zijn gewezen niet kunnen betwisten, maar het behoudt het recht tussen te komen zodra de toelating is ingetrokken.

* * *

Naar het voorbeeld van artikel 12 bepaalt dit ontwerp dat het Gemeenschappelijk Fonds de aansprakelijke persoon in het geding kan roepen dat door de benadeelde tegen het Fonds is ingesteld en, wanneer voor het strafgerecht een

juridiction répressive, qu'il peut être mis en cause par la personne lésée ou intervenir volontairement. Il est prévu que le Fonds et la personne responsable peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

CHAPITRE VI.

Du bureau chargé de régler les dommages causés par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Art. 21.

L'article 21 renforce les pouvoirs du Roi à l'égard du Bureau qui a pour mission de régler les dommages causés en Belgique par les véhicules qui ont leur stationnement habituel à l'étranger, comme l'article 19 l'avait fait à l'égard du Fonds de garantie.

Les assureurs qui avaient constitué le Bureau (comme d'ailleurs le Fonds de garantie) avant le vote de la loi du 1^{er} juillet 1956, gèrent cet organisme, et sont cautions solidaires des assureurs étrangers. En cas de cessation ou de retrait d'agrément du Bureau, la mission de celui-ci sera remplie par le Fonds commun de garantie, mais seulement à titre provisoire.

CHAPITRE VII.

Des entreprises d'assurances et des mesures tendant à garantir l'exécution de leurs obligations.

Art. 22.

Pour satisfaire aux prescriptions de la loi du 1^{er} juillet 1956, seul un assureur agréé par le Roi peut être choisi par les personnes tenues à l'obligation d'assurance. Mais la loi n'a pris aucune mesure à l'égard de celui qui, abusant de la confiance d'un particulier, souscrirait en qualité d'assureur, un contrat d'assurance automobile sans être agréé.

L'article 22 du projet interdit de façon formelle de tels actes et étend l'interdiction aux agissements des agents, courtiers et intermédiaires qui en favoriseraient la pénétration.

La violation de cette interdiction entraînera l'application de sanctions pénales ainsi qu'il sera dit à l'article 37.

Art. 23.

L'article 23 formule de façon plus explicite que l'article 15 de la loi actuelle les pouvoirs du Roi, en ce qui concerne les mesures de surveillance auxquelles sont soumis les assureurs.

Le Roi détermine les conditions d'agrément des assureurs et réglemente le contrôle de leur activité. Il leur impose notamment, sous les modalités qu'il indique, l'obligation de déposer un cautionnement, de calculer et de comptabiliser comme réserves les engagements découlant des obligations qui leur incombent, tant en vertu des contrats d'assurance qu'ils ont souscrits qu'en vertu des dispositions de la pré-

burgerlijke vordering tegen de aansprakelijke persoon is ingesteld, dat het Fonds door de benadeelde in het geding kan worden geroepen of daarin vrijwillig kan tussenkomen. Het Fonds en de aansprakelijke persoon kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

HOOFDSTUK VI.

Bureau voor afwikkeling van schade veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

Art. 21.

Artikel 21 verlcenct een grotere bevoegdheid aan de Koning ten aanzien van het bureau dat tot opdracht heeft de schade af te wikkelen, die in België is veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, zoals artikel 19 dit ten aanzien van het Waarborgfonds had gedaan.

De verzekeraars die, voordat de wet van 1 juli 1956 was goedgekeurd, het bureau (evenals overigens het Waarborgfonds) hadden opgericht, beheren deze instelling en staan hoofdelijk borg voor de vreemde verzekeraars. Ingeval de toelating van het bureau wordt ingetrokken, wordt zijn opdracht vervuld door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, maar enkel voorlopig.

HOOFDSTUK VII.

Verzekeringsondernemingen en maatregelen om de uitvoering van hun verplichtingen te waarborgen.

Art. 22.

Overeenkomstig het voorschrift van de wet van 1 juli 1956, mogen de personen die de verplichting hebben een verzekering aan te gaan, zich daartoe alleen wenden tot een door de Koning toegelaten verzekeraar. De wet heeft echter geen maatregelen voorgeschreven tegen hem die, met misbruik van iemands vertrouwen, als verzekeraar een motorrijtuigenverzekering aangaat zonder daartoe toegelaten te zijn.

Artikel 22 van het ontwerp verbiedt zodanige handelingen uitdrukkelijk en verbiedt eveneens elke medewerking door agenten, makelaars en tussenpersonen.

Wie dit verbod schendt wordt strafrechtelijk gestraft overeenkomstig artikel 37.

Art. 23.

Artikel 23 omschrijft uitdrukkelijker dan in artikel 15 van de huidige wet de bevoegdheid van de Koning om regelen te stellen betreffende het toezicht waaraan verzekeraars onderworpen zijn.

De Koning bepaalt de voorwaarden voor toelating van verzekeraars en voor intrekking van die toelating en regelt het toezicht op hun werking. Hij legt hun onder meer de verplichting op om, overeenkomstig regels die hij voorschrijft, zekerheid te stellen, de verbintenissen die voortvloeien uit verplichtingen waartoe zij gehouden zijn zowel krachtens verzekeringscontracten die zij hebben gesloten

sente loi et de ses arrêtés d'exécution, et de disposer en tous temps de garanties correspondant au montant de ces engagements. Il est exigé, comme en matière d'assurance-vie, que les biens constituant le cautionnement et les garanties appartiennent à l'assureur.

Il appartiendra au Roi de fixer la nature, l'importance et les modalités d'affectation des biens constituant les garanties visées.

Le projet prévoit l'obligation pour toute entreprise d'assurance de tenir à jour un inventaire spécial des biens affectés en garantie. C'est sur les biens figurant à cet inventaire que s'exerceront le droit exclusif et l'hypothèque légale, institués par l'alinéa suivant du texte.

* * *

Le projet, comme la loi actuelle, fait bénéficier les personnes lésées d'un droit exclusif pour le paiement des indemnités qui leur sont dues, mais, dans le projet, ce sont tous les biens meubles constituant les garanties des engagements qui, outre ceux déposés à titre de cautionnement, sont frappés de ce droit particulier, alors que dans la loi du 1^{er} juillet 1956, à défaut d'un arrêté royal, seules les sommes et valeurs déposées l'étaient.

L'on peut considérer que ce droit exclusif sur les meubles a pour effet de provoquer une véritable séparation de patrimoines, au bénéfice des personnes lésées.

En outre, le projet prévoit que les biens susceptibles d'hypothèques, compris dans ces garanties, sont soumis à une hypothèque légale. Celle-ci prend rang au jour de son inscription, conformément au droit commun en matière hypothécaire.

Parmi les victimes, créanciers d'indemnité, un rang a toutefois été établi: il a, en effet, été estimé que l'intérêt dont étaient dignes les victimes d'accident était, dans l'espèce, susceptible de différenciation. Le projet accorde la préférence aux créanciers d'indemnités pour dommages corporels.

C'est le Ministre qui a le contrôle de l'assurance dans ses attributions ou son délégué qui requiert l'inscription de l'hypothèque légale, et qui autorise la réduction ou la mainlevée des inscriptions. Les compagnies d'assurance ne devront supporter aucun frais à la suite de cette hypothèque puisque le projet précise que tous les frais relatifs à l'inscription et à la mainlevée de l'hypothèque légale sont à charge de l'Etat.

Art. 24.

Si le Ministre qui a le contrôle de l'assurance dans ses attributions venait à constater que les garanties financières d'un assureur étaient devenues insuffisantes, il pourra suivant les dispositions de cet article 24 prendre toutes mesures utiles, notamment imposer le versement en numéraire de tout ou partie du capital souscrit et non encore versé, exiger que les réserves soient complétées, bloquer le compte de chèques postaux, interdire toute distribution de bénéfices aussi bien aux actionnaires qu'aux assurés; cette interdiction s'appliquera à toutes les branches pratiquées par la compagnie d'assurance et pas seulement à la branche-auto.

als op grond van de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten, te berekenen en als reserves te contabiliseren, en steeds over waarborgen te beschikken welke met het bedrag van die verbintenissen overeenstemmen. Geëist wordt dat, zoals inzake levensverzekeringen, de goederen die de zekerheid uitmaken en de waarborgen aan de verzekeraar toebehoren.

Op de Koning rust de taak te bepalen welke de aard, de omvang en de wijze van bestemming is van de goederen die de bedoelde waarborgen uitmaken.

Het ontwerp legt aan iedere verzekeringsonderneming de verplichting op een speciale inventaris bij te houden van de goederen die als waarborg dienen. Het is op de goederen die in deze inventaris zijn ingeschreven, dat het uitsluitend recht en de wettelijke hypotheek, ingesteld door het volgende lid van de tekst, worden uitgeoefend.

* * *

Evenals in de bestaande wet genieten benadeelden in het ontwerp een uitsluitend recht voor de schadeloosstelling die hun is verschuldigd, met dien verstande dat in het ontwerp, behalve de goederen die als zekerheid zijn gesteld, ook alle roerende goederen als waarborg voor de verbintenissen met dit bijzonder recht worden bezwaard, terwijl zulks in de wet van 1 juli 1956, bij het uitblijven van een koninklijk besluit, alleen het geval was met de *gedeponeerde* sommen en waarden.

Er moge worden geoordeeld dat dit uitsluitend recht op de roerende goederen een werkelijke afscheiding van boedels tot gevolg heeft, ten voordele van de benadeelden.

Bovendien wordt in het ontwerp bepaald dat op de voor hypotheek vatbare goederen die in de waarborgen zijn begrepen, een wettelijke hypotheek wordt gevestigd. Deze neemt rang op de dag van haar inschrijving, overeenkomstig het gemeen recht in hypotheekzaken.

Nochtans werd een rang ingevoerd onder de slachtoffers, schuldeisers van een schadeloosstelling. Men heeft gemeend, dat bij de tegemoetkoming ten behoeve van de slachtoffers van een ongeval, ten aanzien van schadeherstel een onderscheid dient te worden gemaakt. Het ontwerp verleent voorrang aan de schuldeisers van een vergoeding voor lichamelijk letsel.

Het is de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort of zijn gemachtigde die de inschrijving van de wettelijke hypotheek vordert, en die de vermindering of de opheffing van de inschrijving toestaat. De verzekeringsmaatschappijen hebben geen kosten met betrekking tot deze hypotheek, aangezien in het ontwerp wordt bepaald dat alle kosten betreffende de inschrijving en de ophëffing van de wettelijke hypotheek ten laste komen van de Staat.

Art. 24.

Indien de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, zal vaststellen dat de financiële waarborgen van een verzekeraar onvoldoende zijn geworden, kan hij, overeenkomstig de bepalingen van dit artikel 24, alle dienstige maatregelen onder meer, het bijstorten in geldspeciën opleggen van het geheel of van een gedeelte van het ingetekend maar niet gestort kapitaal, de aanvulling van de reserves eisen, de postrekening blokkeren, elke uitkering van winsten verbieden zowel aan aandeelhouders als aan verzekerden; dit verbod is bedoeld voor al de takken van verzekering die door maatschappijen worden bedreven, en niet alleen voor de tak der autoverzekeringen.

Art. 25.

L'article 25 interdit aux assureurs, sauf autorisation spéciale du Ministre qui a le contrôle de l'assurance dans ses attributions, de disposer de tout bien affecté au cautionnement ou à la constitution des garanties, ou d'apporter à ces biens des transformations qui en diminueraient la valeur.

Art. 26.

Cet article prévoit qu'en cas de cessation ou de retrait d'agrément, le Roi peut prendre toutes les mesures utiles pour que la liquidation s'effectue au mieux des intérêts des créanciers et des personnes lésées.

Afin de donner aux personnes lésées une protection supplémentaire, il a été prévu à l'alinéa 2 que le Roi pourrait compléter lui-même l'inventaire en cas de liquidation des opérations, si l'assureur n'y avait compris que des biens insuffisants pour satisfaire à tous ses engagements envers les assurés.

Art. 27.

Cet article prévoit que seront faites au *Moniteur belge* les publications qui seront prescrites par le Roi.

Art. 28.

L'article 28 comme le texte actuel, prévoit que les frais de contrôle des entreprises seront supportés par les assureurs. Cette disposition ne fait que répéter les dispositions identiques qui existent déjà pour les autres branches d'assurances, et pour le contrôle des entreprises de prêts hypothécaires. Au reste, pareille disposition existe également dans la plupart des pays étrangers.

Toutefois, le taux maximum de 3 ‰ a été porté à 5 ‰ pour faire face, sans devoir recourir à une modification de la loi, à toutes les nécessités qui pourraient se présenter dans l'avenir en matière de contrôle.

Art. 29.

L'article 29 prévoit la responsabilité solidaire des administrateurs ou gérants de toute société agréée en qualité d'assureur, ainsi que des fondés de pouvoir en Belgique de toute entreprise étrangère d'assurance agréée, en cas de violation des obligations imposées par le Chapitre VII et par ses arrêtés d'exécution.

Il est apparu, en effet, qu'une sanction pénale ne suffirait pas à atteindre le but visé par le législateur — c'est-à-dire la protection des personnes lésées. C'est pourquoi la sanction civile consistant en la responsabilité personnelle et solidaire des administrateurs donnera aux assurés et aux personnes lésées une garantie supplémentaire lorsque par l'effet d'une infraction au chapitre VII, la société d'assurance ne remplit pas ses obligations.

Art. 30.

L'article 30 est inspiré de l'article 25 de la loi du 25 juin 1930 relative au contrôle des entreprises d'assurance sur la vie.

Art. 25.

Artikel 25 verbiedt aan de verzekeraars, behoudens bijzondere toestemming verleend door de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, te beschikken over enig goed dat bestemd is voor de zekerheidstelling of voor de vestiging van de waarborgen, of aan die goederen veranderingen aan te brengen die de waarde ervan verminderen.

Art. 26.

In dit artikel is bepaald dat ingeval de toelating eindigt of wordt ingetrokken, de Koning alle passende maatregelen kan nemen opdat de vereffening geschiedt met behartiging van de belangen van de schuldeisers en de benadeelden. Om de benadeelden op bijkomende wijze te beschermen is in het tweede lid bepaald dat de Koning in geval van vereffening van de verrichtingen zelf de inventaris zou kunnen aanvullen als de verzekeraar daarin geen voldoende goederen had opgenomen om al zijn verbintenissen jegens de benadeelden na te komen.

Art. 27.

In dit artikel wordt bepaald dat de door de Koning voorgeschreven bekendmakingen in het *Belgisch Staatsblad* moeten worden gedaan.

Art. 28.

Net als in de bestaande tekst bepaalt artikel 28 dat de kosten van het toezicht op de ondernemingen door de verzekeraars worden gedragen. Deze bepaling is enkel een herhaling van de gelijke bepalingen die reeds voor de andere verzekeringstakken en voor het toezicht op de ondernemingen voor hypothecaire leningen bestaan. Dergelijke bepaling bestaat overigens in de meeste vreemde landen.

Het maximumbedrag van 3 ‰ werd echter tot 5 ‰ opgevoerd opdat men in de toekomst zonder wetswijziging in alle vereisten inzake toezicht zou kunnen voorzien.

Art. 29.

Artikel 29 bepaalt dat de beheerders of zaakvoerders van als verzekeraar toegelaten maatschappijen, alsmede de gevolmachtigden in België van toegelaten buitenlandse verzekeringsondernemingen, hoofdelijk aansprakelijk zijn wanneer de door hoofdstuk VII of de door de ter uitvoering daarvan genomen besluiten opgelegde verplichtingen worden geschonden.

Een strafsanctie leek immers niet voldoende te zijn om het doel te bereiken dat door de wetgever wordt nagestreefd, te weten de bescherming van de benadeelden. Daarom zal een burgerlijke sanctie bestaande in de persoonlijke en hoofdelijke aansprakelijkheid van de beheerders, voor de verzekerden en de benadeelden nog een bijkomende waarborg zijn, wanneer, ten gevolge van een overtreding van hoofdstuk VII, de verzekeringsmaatschappij haar verplichtingen niet nakomt.

Art. 30.

Artikel 30 neemt een voorbeeld aan artikel 25 van de wet van 25 juni 1930 betreffende de controle op de levensverzekeringsondernemingen.

Le but poursuivi est de donner au Roi le pouvoir de prévoir l'application aux entreprises qui contreviennent à certaines dispositions du Chapitre VII et de ses arrêtés d'exécution, des sanctions moins graves que le retrait d'agrément.

Ces sanctions consistent en des astreintes à charge des assureurs qui n'auraient pas exécuté les prescriptions légales, notamment en ce qui concerne l'application de modifications statutaires ou de conditions générales d'organisation, la constitution du cautionnement et des réserves, l'établissement de gestion et de comptabilité distinctes ainsi que la communication de documents et la publicité.

CHAPITRE VIII.

Dispositions pénales.

SECTION I^{re}.

De la saisie des véhicules.

L'article 18, § 4 de la loi du 1^{er} juillet 1956 est relatif à la saisie du véhicule.

Cette saisie a un triple fondement.

Elle est une mesure de sûreté en tant qu'elle vise à soustraire de la circulation un véhicule non assuré.

Elle est également faite au profit de l'action publique en vue d'une confiscation ultérieure.

Elle met, enfin, sous la main de la justice un bien dont la réalisation peut servir à l'indemnisation des victimes d'un accident causé par le véhicule.

1. — L'alinéa 1^{er} permet de saisir le véhicule dans tous les cas d'infraction prévus aux trois paragraphes précédents, c'est-à-dire :

a) lorsque la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu, n'est pas couverte conformément à la loi;

b) en l'absence du certificat requis par l'article 17 ou par l'article 2, § 2, ce qui, dans le système du projet, correspond à l'absence, soit de la marque d'immatriculation ou de la plaque provinciale, soit d'un des documents visés à l'article 6, § 2 nouveau;

c) lorsque le conducteur conduit en dépit de la déchéance prononcée contre lui à la suite d'une infraction à la loi.

La saisie est pleinement justifiée lorsqu'il s'agit d'un véhicule non assuré. Ce véhicule doit être retiré de la circulation; il est susceptible d'être confisqué ou immobilisé temporairement par le juge; il doit, enfin, pouvoir servir à indemniser les victimes éventuelles.

Il n'en est pas de même dans les cas visés au littéra b). La saisie manque alors de fondement, le véhicule étant assuré.

Quant au dernier cas, il n'a aucun rapport direct avec l'assurance obligatoire et relève du droit commun en vertu des dispositions de la loi du 1^{er} août 1899, modifiée par

De bedoeling is aan de Koning de bevoegdheid te verlenen om de ondernemingen die sommige bepalingen van hoofdstuk VII en van de uitvoeringsbesluiten daarvan overtreden met sancties te kunnen treffen die minder streng zijn dan de intrekking van de toelating.

Die sancties bestaan in het opleggen van dwangsommen aan de verzekeraars die de wettelijke voorschriften niet zijn nagekomen, onder meer wat de toepassing betreft van statutaire wijzigingen of van algemene voorwaarden inzake organisatie, het vestigen van de zekerheid en van de reserves, de invoering van afzonderlijk beheer en comptabiliteit, alsmede de mededeling van bescheiden en de bekendmaking.

HOOFDSTUK VIII.

Strafbepalingen.

AFDELING I.

Beslag op motorrijtuigen.

Artikel 18, § 4, van de wet van 1 juli 1956 betreft het beslag op het motorrijtuig.

Dit beslag berust op drie gronden.

Het is een veiligheidsmaatregel, vermits het een onverzekerd motorrijtuig aan het verkeer wil onttrekken.

Het geschiedt ook in het voordeel van de publieke vordering met het oog op een latere verbeurdverklaring.

Tenslotte valt daardoor in de handen van het gerecht een goed waarvan de opbrengst kan dienen om de slachtoffers van een door het motorrijtuig veroorzaakt ongeval schadeloos te stellen.

1. — Op grond van het eerste lid is het mogelijk het motorrijtuig in beslag te nemen in al de gevallen van overtreding als bedoeld in de drie vorenstaande paragrafen, te weten :

a) wanneer de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet overeenkomstig de wet is gedekt;

b) bij het ontbreken van het bij artikel 17 of bij artikel 2, § 2, vereiste bewijs, wat in de ontworpen regeling overeenkomt met het ontbreken, hetzij van een nummerplaat of provinciale plaat, hetzij van een van de documenten, bedoeld in het nieuw artikel 6, § 2;

c) wanneer de bestuurder het motorrijtuig bestuurt ondanks de vervallenverklaring die tegen hem is uitgesproken ingevolge een overtreding van de wet.

Het beslag is ten volle gewettigd wanneer het betrekking heeft op een niet verzekerd motorrijtuig. Dit moet uit het verkeer worden genomen; het kan door de rechter worden verbeurdverklaard of tijdelijk opgelegd; ten slotte moet het kunnen dienen om eventuele slachtoffers schadeloos te stellen.

Dit is echter niet zo in de gevallen bedoeld onder letter b). Hier is het beslag ongegrond, aangezien het motorrijtuig verzekerd is.

Het laatstgenoemde geval houdt geen rechtstreeks verband met de verplichte aansprakelijkheidsverzekering. Het behoort tot het gemeen recht krachtens de bepalingen van

celle du 15 avril 1958, qui sont rendues applicables en la matière par l'article 34 du projet.

En réalité, la saisie particulière prévue par la présente disposition se justifie chaque fois qu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la loi.

Mais dans ce cas, elle doit être obligatoire et non facultative, comme le prévoit le texte actuel, car il n'y a aucune raison de laisser en circulation un tel véhicule.

L'article 31 du projet répond à ces considérations en disposant que « tout véhicule automoteur mis en circulation sur la voie publique ou sur un des terrains visés à l'article 2, § 1^{er}, est saisi lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu n'est pas couverte conformément aux dispositions de la présente loi ».

2. — Le projet complète la disposition de l'alinéa 2 qui concerne l'avis de la saisie à donner au propriétaire du véhicule.

Il précise que cet avis est donné par l'envoi d'une copie du procès-verbal, comme c'est le cas en matière d'infraction de la police de la circulation routière.

Le délai dans lequel l'avis doit être donné est porté à deux jours à compter de celui où l'identité du propriétaire a pu être établie, le délai actuel de quarante-huit heures à compter de la saisie s'étant révélé insuffisant.

3. — L'alinéa 3 qui met les risques à charge du propriétaire au cours de la saisie reste inchangé.

4. — Les alinéas 4, 5, 6 et 7 déterminent les cas et conditions dans lesquels la saisie du véhicule peut être levée.

Si le véhicule n'a causé aucun dommage corporel ou matériel, la saisie peut être levée dès qu'il est justifié d'une assurance régulière contractée avant ou depuis la saisie et du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule.

Si l'enquête révèle que des personnes paraissent être en situation de pouvoir réclamer la réparation d'un dommage dû à l'usage du véhicule, le ministère public doit faire notifier à ces personnes qu'il leur est loisible de faire valoir leurs droits dans un délai qu'il détermine et qui est de quinze jours au moins.

Dans ce cas, la saisie ne peut être levée avant l'expiration de ce délai. En outre, en cas d'action d'une partie lésée, elle ne peut être levée avant l'intervention d'un jugement exécutoire sur cette action, si ce n'est par ordonnance du président du tribunal, statuant sur référé.

Ce système est critiquable :

a) Il n'est tout d'abord pas logique de prévoir la prolongation de la saisie, même lorsque le véhicule a causé des dommages, s'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité à laquelle ce véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la loi. Dans cette éventualité, en effet, le maintien de la saisie ne se justifie plus à aucun point de vue.

de la loi du 15 août 1899, modifiée par la loi du 15 avril 1958, qui est rendue applicable en la matière par l'article 34 du projet.

In feite is het in deze bepaling bedoelde bijzonder beslag gewettigd telkens als er grond bestaat om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de wet.

In zodanig geval wordt daartoe echter niet de mogelijkheid gelaten — zoals in de huidige tekst, maar moet het beslag worden gelegd; er is immers geen enkele reden om dergelijk motorrijtuig in het verkeer te laten.

Uitgaande van die overwegingen bepaalt artikel 31 van het ontwerp dat: « ieder motorrijtuig dat op de openbare weg of op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen in het verkeer wordt gebracht, wordt in beslag genomen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de bepalingen van deze wet ».

2. — Het ontwerp vult de bepaling van het tweede lid aan, dat betrekking heeft op het bericht van het beslag dat aan de eigenaar van het motorrijtuig moet worden gegeven.

Het bepaalt dat dit bericht wordt gegeven door toezending van een afschrift van het proces-verbaal, zoals inzake overtreding van de politie van het wegverkeer.

De termijn waarbinnen het bericht moet worden gegeven, is gebracht op twee dagen vanaf de dag waarop de identiteit van de eigenaar kon worden vastgesteld. De huidige termijn van achtenveertig uren vanaf het beslag is onvoldoende gebleken.

3. — Het derde lid dat tijdens het beslag het risico ten laste van de eigenaar legt, blijft onveranderd.

4. — De leden 4, 5, 6 en 7 bepalen in welke gevallen en onder welke voorwaarden het beslag van het motorrijtuig kan worden opgeheven.

Als het motorrijtuig geen lichamelijke of stoffelijke schade heeft veroorzaakt, mag het beslag worden geheven zodra het bewijs is geleverd dat vóór het beslag of sindsdien een regelmatige verzekering is aangegaan en dat de beslag- en bewaringskosten van het motorrijtuig zijn betaald.

Wijst het onderzoek uit dat sommige personen gerechtigd blijken te zijn om de vergoeding te eisen van schade die aan het gebruik van het motorrijtuig is te wijten, dan moet het openbaar ministerie die personen ervan kennis doen geven, dat het hun vrij staat hun rechten te doen gelden binnen een door hem vastgestelde termijn van ten minste vijftien dagen.

In dit geval mag het beslag niet vóór het verstrijken van die termijn worden opgeheven. Ingeval een benadeelde partij een rechtsvordering instelt, mag het beslag bovendien niet eerder worden opgeheven dan nadat over die rechtsvordering een uitvoerbaar vonnis is gewezen, tenzij door een beschikking van de voorzitter van de rechtbank in kort geding.

Dit stelsel is voor kritiek vatbaar :

a) Vooreerst is het niet logisch een verlenging van de duur van het beslag mogelijk te maken — zelfs al heeft het motorrijtuig schade veroorzaakt — als het bewijs is geleverd dat, op het tijdstip van het beslag, de aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven, was gedekt door een verzekering die aan de wet beantwoordt. In zodanig geval is immers de handhaving van het beslag in geen enkel opzicht nog gerechtvaardigd.

Il en est de même dans le cas où, le véhicule n'étant pas assuré, aucune infraction au § 1^{er} de l'article 18 de la loi du 1^{er} juillet 1956 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule. Le propriétaire qui n'a pas mis le véhicule en circulation ni toléré qu'il soit mis en circulation ne peut être traité comme s'il était en faute.

b) La prolongation de la saisie dans les cas où il apparaît que le véhicule a causé des dommages entraîne, d'autre part, une augmentation des frais de conservation et réduit l'avantage de la saisie à l'égard des personnes lésées.

Le projet porte remède à ces inconvénients par de nouvelles règles qui ne sont plus liées à la distinction entre le cas où l'usage du véhicule a causé des dommages et celui où il n'y a pas de personne lésée.

L'article 32 prévoit la restitution au propriétaire, sans même que celui-ci ait à payer les frais de saisie et de conservation du véhicule, dans tous les cas où il s'avère que le véhicule était régulièrement assuré au moment de la saisie ou que le propriétaire n'a pas commis d'infraction aux dispositions de l'article 33.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié d'une assurance répondant aux dispositions de la loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Cette garantie qui se substitue au véhicule ne peut toutefois être supérieure à la valeur de celui-ci.

5. — Les trois derniers alinéas du texte actuel visent le cas où la saisie se prolonge.

L'alinéa 9 prévoit que, si la saisie se prolonge pendant plus d'un an, le ministère public peut demander au président du tribunal d'autoriser l'administration des domaines à procéder à la vente du véhicule.

Ce délai d'un an est trop long.

Seuls, en effet, les véhicules ayant peu de valeur marchande sont abandonnés par leur propriétaire. Il en résulte que, le plus souvent, les frais de saisie et de conservation dépassent la somme qui peut être obtenue par la vente du véhicule.

Le projet réduit le délai à trois mois en vue de diminuer ces frais. Il prévoit, en outre, qu'en cas de refus de l'autorisation par le président du tribunal, la demande peut être renouvelée un mois après la date de l'ordonnance.

Mais si la procédure tend à faire vendre le plus rapidement possible le véhicule, dont le propriétaire se désintéresse, elle laisse intacte la garantie offerte par la saisie aux personnes lésées.

Le projet innove, en effet, en ce qui concerne l'affectation du produit de la vente autorisée par le président du tribunal.

Comme dans le système actuel, l'Etat prélève le montant des frais sur ce produit mais le surplus est conservé au greffe et tient lieu du véhicule saisi.

L'alinéa 8 du texte actuel, relatif à la mise sous séquestre du véhicule est supprimé vu le peu d'intérêt qu'il présente eu égard à la nouvelle procédure.

Hetzelfde geldt ingeval, wanneer het motorrijtuig niet is verzekerd, aan de eigenaar geen overtreding van § 1 van artikel 18 van de wet van 1 juli 1956 ten laste wordt gelegd. De eigenaar die het motorrijtuig niet in het verkeer heeft gebracht, noch toegelaten heeft dat het in het verkeer wordt gebracht, kan niet als een schuldige worden behandeld.

b) De verlenging van het beslag ingeval het blijkt dat het motorrijtuig schade heeft veroorzaakt, verhoogt anderzijds de bewaringskosten en vermindert het voordeel dat benadeelden bij het beslag hebben.

Het ontwerp verhelpt deze bezwaren door een nieuwe regeling die niet meer steunt op het onderscheid tussen het geval waarin het gebruik van het motorrijtuig schade heeft veroorzaakt en het geval waarin er geen benadeelde is.

Artikel 32 bepaalt dat het motorrijtuig aan de eigenaar wordt teruggegeven — zelfs zonder dat deze de beslag- en bewaringskosten moet betalen — telkens wanneer het blijkt dat het motorrijtuig op het tijdstip van het beslag regelmatig verzekerd was of dat de eigenaar de bepalingen van artikel 33 niet heeft overtreden.

Opdat, in de andere gevallen, het beslag kan worden opgeheven, moet het bewijs worden geleverd dat er een verzekering bestaat die aan de wet beantwoordt, en dat de beslag- en bewaringskosten van het motorrijtuig zijn betaald. Bovendien kan de opheffing van het beslag afhankelijk worden gesteld van het stellen van een borgtocht of van het storten van een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas, als waarborg voor de vergoeding van de schade die door het motorrijtuig is veroorzaakt. Deze waarborg, die in de plaats komt van het motorrijtuig, mag echter de waarde daarvan niet te boven gaan.

5. — De laatste drie leden van de huidige tekst hebben betrekking op het geval waarin het beslag langer duurt.

Het negende lid bepaalt dat, als het beslag langer dan één jaar duurt, het openbaar ministerie aan de voorzitter van de rechtbank kan vragen het bestuur der domeinen machtiging te verlenen om het motorrijtuig te verkopen.

Die termijn van één jaar is te lang.

Alleen motorrijtuigen met kleine verkoopwaarde worden immers door hun eigenaar prijsgegeven. Meestal liggen dan de beslag- en bewaringskosten hoger dan het bedrag dat door de verkoop van het motorrijtuig kan worden verkregen.

In het ontwerp wordt de termijn verminderd tot drie maanden, zulks om die kosten te verlagen. Het bepaalt bovendien dat, wanneer de voorzitter van de rechtbank de machtiging weigert, een maand na de dag van de beschikking de aanvraag kan worden hernieuwd.

Hoewel de nieuwe regeling ertoe strekt het motorrijtuig waarom de eigenaar zich niet meer bekommert, zo vlug mogelijk te doen verkopen, laat zij de waarborg, die door het beslag aan de benadeelden wordt geboden, ongeschonden.

De nieuwigheid ligt immers in de bestemming die wordt gegeven aan de opbrengst van de verkoop waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend.

Zoals in het bestaande stelsel, houdt de Staat van die opbrengst de kosten af, maar het overschot wordt ter griffie bewaard en vervangt het in beslag genomen motorrijtuig.

Het bestaande achtste lid betreffende het onder sekwesteren stellen van het motorrijtuig, is weggelaten. Die maatregel is immers van gering belang ten opzichte van de nieuwe regeling.

SECTION II.

Des peines.

Art. 33.

L'article 18, § 1 de la loi de 1956 punit d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 100 à 1.000 francs, le propriétaire d'un véhicule automoteur qui a mis celui-ci en circulation ou a toléré qu'il soit mis en circulation, sans avoir satisfait aux prescriptions de l'article 2, ainsi que le conducteur de ce véhicule.

Ce texte présente deux lacunes :

1) Les peines ne sont applicables qu'au conducteur lorsqu'une assurance ayant été contractée par un tiers, celui-ci cesse de payer les primes et provoque ainsi la suspension du contrat ou de la garantie.

2) Il en est de même lorsque ce n'est pas le propriétaire qui a mis le véhicule non assuré en circulation ou toléré qu'il soit mis en circulation mais une autre personne qui a la garde du véhicule.

Le projet comble ces lacunes.

Le § 1^{er} de l'article 33 rend le propriétaire d'un véhicule pénalement responsable dans tous les cas où il a mis celui-ci en circulation ou a toléré qu'il soit mis en circulation alors que la responsabilité à laquelle il peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la loi, même si le défaut d'assurance est le fait d'un tiers qui aurait souscrit le contrat.

C'est en effet au propriétaire qu'il appartient en tout premier lieu de veiller à ce que le véhicule ne soit pas mis en circulation sans qu'il ait été satisfait aux prescriptions de la loi. Si son obligation de contracter une assurance est suspendue pendant toute la durée du contrat souscrit par un tiers, ce n'est qu'à la condition que le véhicule reste assuré pendant tout ce temps.

Le nouveau texte rend ensuite punissable le détenteur d'un véhicule non assuré qui met celui-ci en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation.

A ces dispositions ainsi modifiées, le projet ajoute un nouvel alinéa précisant que le détenteur et le conducteur du véhicule non assuré qui est mis en circulation en violation des dispositions de l'article 2, ne sont punissables que s'ils savent que le véhicule n'est pas assuré ou si les conditions imposées par l'article 6, § 2 ne sont pas remplies.

On ne peut, en effet, exiger de ces personnes, comme on le fait pour le propriétaire, qu'elles sachent toujours si le véhicule est régulièrement assuré.

Il est cependant légitime de les considérer comme coupables de l'infraction prévue au § 1 de l'article, en dehors du cas où l'absence d'assurance leur est connue, dans tous ceux où elles n'ont pas pris la précaution de s'assurer du respect des conditions imposées par l'article 6, § 2 ou si, ayant constaté que toutes les conditions n'étaient pas remplies, elles ont néanmoins mis le véhicule en circulation.

En méconnaissant ainsi que les prescriptions de l'article 6, § 2, qui exigent la présence d'indice ou de document faisant présumer l'existence d'une assurance régulière, ces person-

AFDELING II.

Straffen.

Art. 33.

Artikel 18, § 1. van de wet van 1956 straft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 100 tot 1.000 frank, de eigenaar van een motorrijtuig die dit in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht, zonder dat hij voldaan heeft aan de voorschriften van artikel 2, alsmede de bestuurder van dit motorrijtuig.

In die tekst komen twee leemten voor :

1) Wanneer de verzekering door een derde is aangegaan en deze de betaling van de premies staakt, en aldus de schorsing van het contract of van de dekking veroorzaakt, kunnen slechts aan de bestuurder straffen worden opgelegd;

2) Dit is eveneens het geval wanneer het niet de eigenaar is die het niet verzekerde motorrijtuig in het verkeer heeft gebracht of toelaat dat het in het verkeer gebracht wordt, maar een ander persoon die het motorrijtuig onder zijn bewaring heeft.

Het ontwerp voorziet in deze leemten.

§ 1 van artikel 33 stelt de eigenaar van het motorrijtuig strafrechtelijk verantwoordelijk in al de gevallen waarin hij het in het verkeer heeft gebracht of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht hoewel de aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven niet gedekt is overeenkomstig de wet, zelfs al is het ontbreken van een verzekering te wijten aan een derde die het contract heeft gesloten.

Het is immers de eigenaar die in de eerste plaats ervoor behoort te waken dat het motorrijtuig niet aan het verkeer deelneemt zonder dat aan de voorschriften van de wet is voldaan. De hem opgelegde verplichting een verzekering aan te gaan, is voor gans de duur van het door een derde gesloten contract opgeschort, op voorwaarde dat het motorrijtuig gedurende al die tijd verzekerd blijft.

Vervolgens bedreigt de nieuwe tekst met straf de houder van een niet verzekerd motorrijtuig, die dit in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht.

Het ontwerp voegt aan de aldus gewijzigde bepalingen een nieuw lid toe, waarin wordt gepreciseerd dat de houder en de bestuurder van een niet verzekerd motorrijtuig, dat in het verkeer wordt gebracht met overtreding van het bepaalde in artikel 2, alleen strafbaar zijn als zij weten dat het motorrijtuig niet verzekerd is, of als aan de door artikel 6, § 2, opgelegde voorwaarden niet voldaan is.

Men kan immers niet van deze personen eisen, zoals van de eigenaar, dat zij te allen tijde weten dat het motorrijtuig regelmatig is verzekerd.

Het is echter billijk hen schuldig te achten aan de overtreding bepaald in § 1 van het artikel, buiten het geval dat zij weten dat het motorrijtuig niet verzekerd is — telkens als zij niet de voorzorg hebben genomen, na te gaan of de in artikel 6, § 2, gestelde voorwaarden zijn in acht genomen of, wanneer zij hebben bevonden dat niet aan alle voorwaarden is voldaan, niettemin het motorrijtuig in het verkeer hebben gebracht.

Door dergelijke miskenning van de voorschriften van artikel 6, § 2, volgens welke een kenbewijs of een document moet aanwezig zijn zodat het bestaan van een regelmatig

nes ont accepté le risque que le véhicule ne soit pas assuré, ce qui, au regard de la loi, constitue une faute d'une telle gravité qu'elle doit être sanctionnée au même titre que l'acte accompli sciemment.

Les §§ 2 et 3 de l'article 33 ne contiennent pas de dispositions nouvelles. Le premier reprend la disposition pénale formant le dernier alinéa de l'article 20 de la loi du 1^{er} juillet 1956, relatif aux courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse et le second, l'alinéa 2 du § 1^{er} de l'article 18 de cette loi qui vise le cas où le propriétaire ou détenteur de véhicule est une personne morale.

Art. 34.

L'article 18 § 3 de la loi du 1^{er} juillet 1956 porte que, dans le cas prévu au § 1^{er}, c'est-à-dire lorsque l'infraction consiste dans la non-assurance du véhicule, les tribunaux peuvent prononcer contre le coupable, outre l'emprisonnement et l'amende, la déchéance à temps ou à perpétuité du droit de conduire un véhicule automoteur.

Il prévoit, d'autre part, des sanctions contre celui qui conduit un véhicule automoteur en dépit de la déchéance prononcée contre lui en application de l'alinéa précédent, sanctions qui sont celles prévues pour le même fait par la loi du 1^{er} août 1899 sur la police du roulage.

L'article 34 du projet adapte ce texte aux modifications apportées à la loi précitée du 1^{er} août 1899 par celle du 15 avril 1958 modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1^{er} août 1899 et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939.

L'alinéa 1^{er} fixe, comme le fait l'article 27, § 2 nouveau de la loi du 1^{er} août 1899, les limites de la durée de la déchéance temporaire.

Le second alinéa rend, d'autre part, applicables à la déchéance prévue par le présent article toutes les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la loi du 1^{er} août 1899, telle qu'elle a été modifiée par celle du 15 avril 1958. Une formule générale a été employée de manière à éviter de devoir adapter la disposition en cas de modification de la législation actuelle sur la police de la circulation routière.

Art. 35.

L'article 35 vise le cas de condamnation du propriétaire du véhicule pour infraction aux dispositions de l'article 33. Il prévoit que la Cour ou le tribunal peut ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci, par préférence à toute autre créance. Si le véhicule a déjà été vendu en application de l'alinéa 3 de l'article 32, ce qui sera généralement le cas, la même affectation peut être donnée par la Cour ou le tribunal à tout ou partie du produit de la vente.

Il ajoute que s'il en est ainsi, la confiscation du véhicule éventuellement prononcée par le tribunal, ne porte que sur la partie du produit net de la vente qui n'est pas affectée à la réparation des dommages causés par le véhicule.

verzekering kan worden vermoed. lopen die personen het risico dat het motorrijtuig niet verzekerd is, wat ten aanzien van de wet een zodanig grove tekortkoming is, dat zij evengoed moet worden gestraft als de willens gestelde daad.

De §§ 2 en 3 van artikel 33 behelzen geen nieuwe bepalingen. De § 1 neemt de strafbepaling over die het laatste lid van artikel 20 van de wet van 1 juli 1956 vormt, betreffende de snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, en de tweede het tweede lid van § 1 van artikel 18 van die wet dat doelt op het geval dat de eigenaar of de houder van het motorrijtuig een rechtspersoon is.

Art. 34.

Artikel 18, § 3, van de wet van 1 juli 1956 bepaalt dat, in het geval bepaald in § 1, namelijk wanneer de overtreding erin bestaat dat het motorrijtuig niet is verzekerd, de rechtbanken de schuldigen niet alleen kunnen veroordelen tot gevangenisstraf en geldboete, maar hen tevens voor een tijd of voor het leven vervallen kunnen verklaren van het recht een motorrijtuig te besturen.

Voorts stelt het straffen tegen hem die een motorrijtuig bestuurt niettegenstaande de vervallenverklaring overeenkomstig het voorgaande lid tegen hem uitgesproken. Deze straffen zijn dezelfde als die welke in de wet van 1 augustus 1899 op de politie van het wegvervoer voor hetzelfde feit bepaald zijn.

Artikel 34 van het ontwerp past die tekst aan aan de wijzigingen die in vorengenoemde wet van 1 augustus 1899 zijn aangebracht door de wet van 15 april 1958 houdende wijziging van het Wetboek van strafvordering, de wet van 1 augustus 1899 en de besluitwet van 14 november 1939.

Het eerste lid bepaalt, zoals het nieuw artikel 27, § 2, van de wet van 1 augustus 1899, voor welke duur de tijdelijke vervallenverklaring wordt uitgesproken.

Het tweede lid verklaart voorts toepasselijk op de vervallenverklaring bedoeld in dit artikel, al de bepalingen betreffende het recht om een motorrijtuig te besturen uit de wet van 1 augustus 1899, zoals ze is gewijzigd bij de wet van 15 april 1958. De voorkeur werd gegeven aan algemene bewoordingen opdat bij eventuele wijziging van de huidige wetgeving op de politie van het wegverkeer de bepaling niet zou moeten worden aangepast.

Art. 35.

Artikel 35 beoogt het geval waarin de eigenaar van het motorrijtuig is veroordeeld wegens overtreding van de bepalingen van artikel 33. Daarin is bepaald dat het hof of de rechtbank kan bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaringskosten van het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldverordering, zal worden bestemd voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is bij toepassing van lid 3 van artikel 32, wat doorgaans het geval zal zijn, zal door het hof of de rechtbank aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop dezelfde bestemming kunnen worden gegeven.

Voorts wordt daarin bepaald dat, in voorkomend geval, de eventueel door de rechtbank uitgesproken verbeurdverklaring alleen betrekking heeft op het gedeelte van de netto-opbrengst van de verkoop dat niet gebruikt is voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade.

Art. 36.

L'article 18, § 2 de la loi du 1^{er} juillet 1956 punit d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 à 200 francs :

1^o) le conducteur d'un véhicule automoteur ayant son stationnement habituel en Belgique, lorsque ce véhicule se trouve dans les lieux visés au § 1^{er} de l'article 2 sans être muni de l'un des certificats prévus à l'article 17;

2^o) le conducteur d'un véhicule ayant son stationnement habituel à l'étranger et non assuré en Belgique, lorsqu'il n'est pas porteur du certificat prévu à l'article 2, § 2.

Le système de contrôle étant modifié par le présent projet, ainsi qu'il est exposé à propos de l'article 6, le texte du § 2 de l'article 18 a dû être remplacé par de nouvelles dispositions.

Les peines prévues sont celles sanctionnant les infractions aux dispositions du règlement général sur la police de la circulation routière, c'est-à-dire un emprisonnement de un jour à un mois et une amende de 10 à 500 francs. Les infractions visées qui constituent de simples négligences, sont, en effet, assimilables à ces infractions.

Les peines frappent :

1^o) le titulaire de la marque d'immatriculation qui reste en défaut de restituer celle-ci dans les cas et conditions fixés par le Roi, lorsque la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est plus couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi;

2^o) le conducteur d'un véhicule automoteur ayant son stationnement habituel en Belgique, autre qu'un cyclomoteur, si le véhicule n'est pas muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du carnet ou du certificat d'immatriculation ou s'il n'est pas lui-même porteur du document, prévu à l'article 6, § 2, qui facilite l'identification de l'assureur;

3^o) le conducteur d'un cyclomoteur ayant son stationnement habituel en Belgique, si ce véhicule n'est pas muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou de l'année suivante;

4^o) le conducteur de tout véhicule automoteur ayant son stationnement habituel à l'étranger, qui ne peut établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la loi.

Art. 37.

L'article 37 vise les infractions aux dispositions des articles 19, 21, 22, 23, 24 et 25.

Il punit d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de 1.000 à 10.000 francs :

a) toute personne qui souscrit, en qualité d'assureur, des contrats d'assurance de la responsabilité civile visée par l'article 2, § 1^{er}, sans avoir été agréée par le Roi;

b) tout agent, courtier ou intermédiaire qui propose ou fait souscrire un tel contrat auprès d'un assureur non agréé ou qui intervient à sa souscription;

c) tout assureur qui ne respecte pas les obligations imposées par le Roi ou par le Ministre ayant le contrôle des assurances dans ses attributions en vertu des articles 23 et 24;

Art. 36.

Artikel 18. § 2. van de wet van 1 juli 1956 straft met gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met geldboete van 26 tot 200 frank :

1^o) de bestuurder van een motorrijtuig dat gewoonlijk in België is gestald, wanneer het zich bevindt in de door artikel 2, § 1. bedoelde plaatsen zonder van een der in artikel 17 voorgeschreven bewijzen te zijn voorzien;

2^o) de bestuurder van een motorrijtuig dat gewoonlijk in het buitenland is gestald en in België niet verzekerd is, wanneer hij niet in het bezit is van het in artikel 2, § 2. voorgeschreven bewijs.

Daar dit ontwerp een wijziging brengt in de regeling van het toezicht — zoals is uiteengezet naar aanleiding van artikel 6 — moest de tekst van artikel 18, § 2, worden vervangen door nieuwe bepalingen.

De gestelde straffen zijn dezelfde als die op de overtredingen van de bepalingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, dit wil zeggen gevangenisstraf van één dag tot één maand en geldboete van 10 tot 500 frank. De bedoelde overtredingen, die eenvoudige nalatigheden zijn, kunnen immers met bovengenoemde overtredingen worden gelijkgesteld.

Strafbaar zijn :

1^o) de houder van de nummerplaat die deze niet heeft teruggegeven in de gevallen en onder de voorwaarden door de Koning bepaald, wanneer de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven niet meer gedekt is door een verzekeringscontract dat aan de wet beantwoordt;

2^o) de bestuurder van een gewoonlijk in België gestald motorrijtuig, dat geen rijwiel met hulpmotor is, als dit niet is voorzien van de nummerplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsboekje of -bewijs of als hij niet in het bezit is van het in artikel 6, § 2. bedoelde document, dat de identificatie van de verzekeraar vergemakkelijkt;

3^o) de bestuurder van een rijwiel met hulpmotor dat gewoonlijk in België is gestald, als dit niet is voorzien van de provinciale plaat waarop het jaartal van het lopende of van het daaropvolgende jaar voorkomt;

4^o) de bestuurder van enig motorrijtuig dat gewoonlijk in het buitenland is gestald, die niet door de bewijsmiddelen die de Koning heeft bepaald, kan aantonen dat het motorrijtuig in België tot het verkeer is toegelaten overeenkomstig artikel 2 van de wet.

Art. 37.

Artikel 37 doelt op de overtreding van de bepalingen van de artikelen 19, 21, 22, 23, 24 en 25.

Met gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar en met geldboete van 1.000 tot 10.000 frank worden gestraft :

a) hij die, als verzekeraar, contracten ter verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid sluit zoals bedoeld in artikel 2, § 1, zonder daartoe door de Koning toegelaten te zijn;

b) ieder agent, makelaar of tussenpersoon die het sluiten van een zodanig contract bij een niet toegelaten verzekeraar voorstelt, doet sluiten of bij het sluiten daarvan optreedt;

c) ieder verzekeraar die de verplichtingen niet nakomt die, krachtens de artikelen 23 en 24, door de Koning of door de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, zijn opgelegd;

d) tout représentant du Fonds commun de garantie ou du Bureau qui ne respecte pas les obligations imposées par le Roi en vertu des articles 19, al. 1 et 2, et 21.

Art. 38.

Cet article complète les deux articles précédents par une disposition visant le cas où l'auteur de l'infraction est une personne morale.

Il prévoit, comme le § 3 de l'article 33, que si l'auteur de l'infraction est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et que la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 39.

Cet article reproduit l'article 19 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Art. 40.

L'article 40 précise quelles sont les personnes compétentes pour constater les infractions à la loi et aux arrêtés d'exécution.

Ces personnes sont, outre les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires et agents de l'autorité publique délégués pour surveiller l'exécution de la législation et des règlements sur la police de la circulation routière ainsi que ceux qui seront spécialement désignés à cette fin par le Roi.

Comme en matière de roulage, les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires et agents font foi jusqu'à preuve du contraire.

CHAPITRE IX.

Dispositions transitoires.

Art. 41.

Aux termes de l'article 23 de la loi du 1^{er} juillet 1956, les assureurs pratiquant en Belgique l'assurance de la responsabilité civile peuvent, pendant la période transitoire, continuer à souscrire des contrats d'assurance, sans être agréés, pour autant toutefois qu'il ne s'agisse pas d'un véhicule affecté au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses.

L'article 41 reprend cette disposition, mais pour la bonne compréhension du nouvel article la dernière phrase fait l'objet d'un alinéa séparé.

Art. 42.

L'article 42 du projet prévoit la situation des assureurs qui seront appelés à demander leur agréation en vue de la conclusion de contrats dans le cadre de la loi et à être agréés.

Le règlement relatif à l'agréation et au contrôle, fixera un délai aux assureurs pour demander leur agréation. Il s'indique en effet que, dès que ce délai sera expiré, les assureurs qui n'auront pas fait la dite demande ne puissent plus continuer à souscrire des contrats (alinéa 1^{er}).

d) ieder vertegenwoordiger van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of van het bureau die de verplichtingen niet nakomt die door de Koning krachtens de artikelen 19, eerste en tweede lid, en 21 zijn opgelegd.

Art. 38.

Dit artikel vult beide vorige artikelen aan met een bepaling welke doelt op het geval dat de overtreder een rechtspersoon is.

Het bepaalt, zoals § 3 van artikel 33, dat als de overtreder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, de straffen toepasselijk zijn op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten en dat de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 39.

Dit artikel neemt artikel 19 van de wet van 1 juli 1956 over.

Art. 40.

Artikel 40 bepaalt welke personen bevoegd zijn om de overtredingen van de wet en van de uitvoeringsbesluiten vast te stellen.

Die personen zijn, behalve de officieren van gerechtelijke politie, de ambtenaren en agenten van de openbare macht die ermede belast zijn toe te zien op de uitvoering van de wetten en verordeningen op de politie van het wegverkeer, alsmede zij die door de Koning speciaal daartoe worden aangewezen.

Zoals inzake wegverkeer, leveren de door die ambtenaren en agenten opgemaakte processen-verbaal bewijs op tot aan het tegenbewijs.

HOOFDSTUK IX.

Overgangsbepalingen.

Art. 41.

Luidens artikel 23 van de wet van 1 juli 1956 kunnen de verzekeraars die in België het bedrijf van de verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid uitoefenen tijdens de overgangperiode zonder toegelaten te zijn voort verzekeringcontracten sluiten voor zover het evenwel geen motorrijtuig betreft dat voor het bezoldigd vervoer van personen of voor het vervoer van zaken gebruikt wordt.

Artikel 41 neemt die bepaling over, maar voor het goed begrip van het nieuw artikel is de laatste volzin een afzonderlijk lid.

Art. 42.

Artikel 42 van het ontwerp regelt de toestand van de verzekeraars die hun toelating moeten vragen met het oog op het sluiten van verzekeringcontracten en om deze te verkrijgen.

In de regeling betreffende de toelating en het toezicht zal voor de verzekeraars een termijn worden gesteld om hun toelating aan te vragen. Het is immers geraden dat, na die termijn, de verzekeraars die bedoelde aanvraag niet hebben gedaan, geen contracten meer zullen mogen sluiten (eerste lid).

Dès lors, à l'expiration du dixième jour après que la liste des assureurs qui auront introduit une demande d'agrément aura été publiée, aucun contrat ne pourra être valablement souscrit qu'auprès des assureurs figurant sur cette liste.

S'il s'agit d'un véhicule affecté au transport rémunéré de personnes ou au transport de choses ces assureurs devront, au surplus, avoir été agréés antérieurement à cette fin par l'autorité compétente.

D'autre part, à dater du dixième jour après la publication de l'arrêté contenant la liste des agréments, aucun contrat ne pourra plus être valablement souscrit auprès d'un assureur ayant introduit la demande d'agrément mais ne figurant pas sur cette dernière liste (alinéa 2).

Art. 43 et 44.

L'article 25 de la loi du 1^{er} juillet 1956, qui a pour objet de fixer le sort des contrats d'assurance souscrits auprès des assureurs qui n'auront pas obtenu l'agrément, ne prend en considération que ceux de ces contrats qui ont été souscrits avant l'entrée en vigueur de cette loi alors que le plus grand nombre des contrats actuellement en cours ont été souscrits ou transférés sur un nouveau véhicule depuis cette entrée en vigueur.

En effet, depuis le 1^{er} janvier 1957 jusqu'au 31 décembre 1959, 691.126 automobiles ont fait l'objet d'une nouvelle immatriculation (dont 370.151 carnets nouveaux, c'est-à-dire nouveaux véhicules) sur un parc automobile se montant à 854.500 unités à cette dernière date.

Quant aux motocyclettes, 200.281 ont été immatriculées pendant la même période sur un parc d'environ 242.700 motocyclettes.

Par ailleurs, le même article 25 de la loi du 1^{er} juillet 1956 se borne à dire que les contrats souscrits auprès d'assureurs qui n'auront pas obtenu l'agrément seront résiliés de plein droit à l'expiration du régime transitoire, sans que rien ne soit envisagé pour veiller à ce que les intérêts des assurés et des personnes lésées soient sauvegardés.

Les articles 43 et 44 du présent projet tendent à combler cette double lacune.

L'article 43 nouveau prévoit la résiliation de plein droit des contrats souscrits auprès des assureurs qui n'ont pas demandé l'agrément ou ne l'ont pas obtenue, quelle que soit la date de ce contrat, antérieur ou non à la loi du 1^{er} juillet 1956. L'article 44 de son côté, donne au Roi le pouvoir de prendre toutes mesures utiles en vue de régler au mieux des intéressés les engagements auxquels resteraient tenus les assureurs qui n'ont pas demandé l'agrément ou ne l'ont pas obtenue.

Le Roi pourra, notamment, soumettre les entreprises non agréées au contrôle du Ministre des Affaires économiques pour la liquidation de leurs opérations. Ce pouvoir de contrôle peut comprendre le droit de faire des investigations auprès des entreprises visées et celui de réclamer tous documents et justifications. Le Roi pourra aussi ordonner la fourniture de garanties suffisantes, notamment la constitution de réserves et la représentation de celles-ci par des sommes et valeurs dont il prescrirait le dépôt. Il pourra, en outre, prescrire des règles de gestion et de comptabilité pour les opérations afférentes à la liquidation.

Dientengevolge zal, na het verstrijken van de tiende dag na de bekendmaking van de lijst van de verzekeraars die de toelating hebben aangevraagd, alleen met de verzekeraars die op genoemde lijst voorkomen op geldige wijze een contract kunnen worden gesloten.

Wanneer het een motorrijtuig betreft, dat voor het bezoldigd vervoer van personen of voor het vervoer van zaken wordt gebruikt, zullen die verzekeraars bovendien daartoe vooraf door het bevoegde overheidslichaam moeten zijn toegelaten.

Voorts zal te rekenen van de tiende dag na de bekendmaking van het besluit met de lijst van de toelatingen geen contract meer op geldige wijze kunnen worden gesloten met een verzekeraar, die de aanvraag om toelating heeft ingediend, maar niet op die lijst staat (tweede lid).

Art. 43 en 44.

Artikel 25 van de wet van 1 juli 1956, dat tot doel heeft het lot te bepalen van de verzekeringscontracten gesloten met verzekeraars die de toelating niet hebben verkregen, neemt alleen de contracten in aanmerking die vóór de inwerkingtreding van die wet zijn gesloten, terwijl het grootste aantal thans lopende contracten sedert deze inwerkingtreding zijn gesloten of op een nieuw motorrijtuig overgedragen.

Van 1 januari 1957 tot 31 december 1959 zijn immers 691.126 automobielen opnieuw ingeschreven, waaronder 370.151 nieuwe boekjes, dit wil zeggen nieuwe rijtuigen, op een autopark dat op laatstgenoemde datum 854.500 eenheden bedroeg.

Wat de motorfietsen betreft, zijn er gedurende hetzelfde tijdperk op een park van ongeveer 242.700 motorfietsen, 200.281 ingeschreven.

Voorts bepaalt hetzelfde artikel 25 van de wet van 1 juli 1956 alleen dat de contracten, gesloten met verzekeraars die de toelating niet zullen hebben verkregen, van rechtswege zullen ontbonden zijn bij het verstrijken van de overgangsregeling, en wordt niets in uitzicht gesteld om ervoor te zorgen dat de belangen van de verzekerden en van de benadeelden gevrijwaard worden.

De artikelen 43 en 44 van dit ontwerp hebben ten doel in die dubbele leemte te voorzien.

Het nieuw artikel 43 bepaalt dat de contracten gesloten met verzekeraars die de toelating niet hebben aangevraagd of niet verkregen hebben, van rechtswege ontbonden zijn, welke ook de datum van die overeenkomst is, vóór of na de wet van 1 juli 1956. Artikel 44 van zijn kant verleent aan de Koning de macht om alle dienstige maatregelen te treffen om ten beste van de belanghebbenden de verbintenissen te regelen waartoe de verzekeraars die de toelating niet hebben aangevraagd of niet verkregen hebben, nog mochten gehouden zijn.

De Koning kan onder meer de niet toegelaten bedrijven voor de afwikkeling van hun verrichtingen onder het toezicht stellen van de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort. In die controlemacht kan het recht worden begrepen bij bedoelde bedrijven opsporingen te doen en het recht alle bescheiden en bewijzen te vorderen. De Koning kan ook gelasten voldoende waarborgen te bezorgen, onder meer het vestigen van reserves en de dekking daarvan door geldsommen en geldswaardige papieren waarvan hij de neerlegging zou voorschrijven. De Koning kan bovendien voor de verrichtingen betreffende de vereffening, beheers- en boekhoudingsregels voorschrijven.

Le Roi pourra aussi autoriser les assurés à résilier ces contrats à une époque antérieure à la fin de la période transitoire, par exemple dès la publication de la liste des assureurs ayant demandé l'agrément, à l'égard des assureurs qui n'y figurent pas, ou dès qu'il sera établi que l'assureur qui a demandé l'agrément ne l'a pas obtenue.

Les contrats souscrits auprès des assureurs non agréés étant résiliés de plein droit à la fin de la période transitoire, cette fin devra être fixée à une date postérieure à celle des arrêtés statuant sur les agréments, afin que la validité de ces contrats soit maintenue pendant le temps nécessaire aux assurés pour faire choix d'un nouvel assureur.

Art. 45.

Le cas des contrats souscrits auprès des assureurs qui n'ont pas demandé l'agrément ou qui ne l'ont pas obtenue étant ainsi réglé, il a paru nécessaire de régler celui des contrats souscrits auprès des assureurs qui obtiennent l'agrément.

L'article 24 de la loi du 1^{er} juillet 1956 autorise la résiliation des contrats en cours à l'expiration du régime transitoire, si l'augmentation de la prime d'assurance dépasse 10 %. La portée de cette disposition a été controversée, mais quelle que soit l'interprétation qu'on lui donne, il apparaît opportun, alors que près de six ans se sont écoulés depuis l'entrée en vigueur de la loi, d'abroger une disposition devenue paradoxale.

En effet, si l'on se réfère à l'interprétation littérale de cet article, son maintien permettrait, à la fin du régime transitoire, l'augmentation unilatérale de primes calculées d'après un tarif tenant déjà compte des nouvelles charges légales, c'est-à-dire des primes des centaines de milliers de contrats souscrits postérieurement au 1^{er} janvier 1957. D'autre part, pour le petit nombre de contrats souscrits antérieurement au 1^{er} janvier 1957 qui subsisteraient encore à la fin du régime transitoire, les relations contractuelles entre assureurs et assurés se sont normalisées.

C'est pourquoi l'article 45 du projet remplace l'article 24 par une disposition dépourvue de toute équivoque qui prévoit que la fin de la période transitoire ne peut justifier la résiliation des contrats en cours ni entraîner une modification de la prime.

Art. 46.

L'article 46 porte que l'entrée en vigueur des dispositions du projet a pour effet de modifier dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs résultant de conditions générales des contrats en cours.

Cette disposition n'exige pas une justification particulière, il est évident que la modification de plein droit des obligations des assureurs résultant des contrats en cours, s'impose.

Au surplus, les modifications apportées par la loi aux contrats en cours n'ayant qu'un effet des plus réduit sur l'évaluation des risques, ne peuvent aux termes de l'alinéa 2 justifier aucune majoration ou réduction du montant de la prime fixée par le contrat ou la résiliation de celui-ci.

De Koning kan ook de verzekerden toestaan die contracten op een vroeger tijdstip dan bij het verstrijken van de overgangperiode te ontbinden, bij voorbeeld zodra de lijst van de verzekeraars die de toelating aangevraagd hebben, is bekendgemaakt, ten aanzien van de verzekeraars die daarop niet voorkomen, of zodra zal vaststaan dat de verzekeraar, die de toelating gevraagd heeft, ze niet verkregen heeft.

Aangezien de met niet toegelaten verzekeraars gesloten contracten bij het verstrijken van de overgangperiode van rechtswege ontbonden zijn, zal het einde van die periode moeten worden bepaald op een latere datum dan de datum van de besluiten die over de toelatingen beslissen, opdat die contracten geldig zouden blijven gedurende de tijd die de verzekerden nodig hebben om een nieuwe verzekeraar te kiezen.

Art. 45.

Aangezien het geval van de contracten, gesloten met verzekeraars die de toelating niet aangevraagd of niet verkregen hebben, aldus geregeld is, bleek het nodig ook het geval te regelen van de contracten gesloten met verzekeraars die de toelating verkrijgen.

Ingevolge artikel 24 van de wet van 1 juli 1956 mogen de lopende contracten bij het verstrijken van de overgangsregeling worden ontbonden indien de verhoging van de verzekeringspremie 10 % te boven gaat. De draagwijdte van die bepaling is omstreden geworden, doch welke interpretatie men daaraan ook geeft, nu sedert de inwerkingtreding van de wet bijna zes jaren verlopen zijn, blijkt het wenselijk een paradoxaal geworden bepaling op te heffen.

Indien men zich aan de letterlijke betekenis van dit artikel houdt, zouden immers bij het eindigen van de overgangsregeling, wanneer men dit artikel behoudt, premies, berekend volgens een tarief dat reeds rekening houdt met de nieuwe wettelijke lasten, dat zijn de premies van honderdduizenden na 1 januari 1957 gesloten contracten, eenzijdig kunnen verhoogd worden. Ten andere, voor het klein aantal vóór 1 januari 1957 gesloten contracten die bij het eindigen van de overgangsregeling nog mochten blijven bestaan, zijn de contractuele betrekkingen tussen verzekeraars en verzekerden normaal geworden.

Daarom vervangt artikel 45 van het ontwerp artikel 24 door een ondubbelzinnige tekst waarin bepaald wordt dat het verstrijken van de overgangperiode geen rechtvaardigingsgrond kan zijn voor de ontbinding van de lopende contracten noch tengevolge kan hebben dat de premie gewijzigd wordt.

Art. 46.

Artikel 46 bepaalt dat, door het in werking treden van de ontworpen bepalingen de verplichtingen van de verzekeraars die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende contracten, binnen de grenzen van die bepalingen worden gewijzigd.

Deze bepaling heeft geen nadere verantwoording, het is duidelijk dat de wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars die uit de lopende contracten voortvloeien, van rechtswege moet geschieden.

Aangezien de wijzigingen die door de wet in de lopende contracten worden aangebracht bovendien slechts een zeer geringe invloed hebben op de risicoberekening, mogen zij, naar luid van het tweede lid, geen rechtvaardigingsgrond zijn voor enige verhoging of vermindering van het bedrag van de in het verzekeringscontract vastgestelde premie noch voor de ontbinding van dat contract.

Art. 47.

L'article 47 a trait uniquement aux cyclomoteurs.

Aux termes de l'article 6, § 1^{er}, 3^e alinéa, du projet, la délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance qui répond aux conditions de la loi et a été souscrit par le demandeur pour une période allant jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

La conséquence en est que la date d'échéance de la prime correspondra désormais avec la date de la délivrance des plaques.

Or les contrats qui seront en cours au jour de l'entrée en vigueur du présent projet de loi ont été souscrits à des dates variables et l'échéance des primes varie donc suivant les cas.

Il importe de prévoir une période de transition qui permettra de reporter la date d'échéance de ces contrats au moment où est délivrée la plaque provinciale.

Pour résoudre cette difficulté, le projet décide que dès l'année qui suivra l'entrée en vigueur de la loi, les véhicules qui seront munis d'une plaque provinciale portant ce millésime devront être couverts par une assurance valable jusqu'à la fin de la dite année.

Encore que la prime versée par les assurés à l'échéance fixée par les contrats en cours ne portera généralement pas sur toute la durée de la dite année, les assureurs seront tenus de fournir aux assurés l'attestation requise. Les assureurs se feront payer le supplément de prime au moment qui leur paraîtra le plus opportun.

Ultérieurement l'échéance de ces contrats sera définitivement fixée au 1^{er} décembre qui précède l'année pour laquelle la plaque sera délivrée et la date d'expiration du contrat sera reportée au 31 décembre de l'année où il doit prendre fin.

CHAPITRE X.

Dispositions finales.

Art. 48.

L'article 21 de la loi du 1^{er} juillet 1956 peut être source d'interprétations divergentes.

Toutes les dispositions de celle-ci, qui protègent les intérêts des tiers victimes sont impératives et il ne peut y être dérogé par des conventions particulières.

C'est ce que précise le nouvel article 48.

Il résulte du rapprochement de cette disposition avec celle de l'article 14 que, si d'une part, un contrat d'assurance, nécessairement et de plein droit garantit les victimes conformément à la loi, des accords particuliers, notamment en matière de recours de l'assureur contre l'assuré peuvent être conclus entre ceux-ci.

Art. 49.

L'article 49 reproduit le 4^{me} alinéa du § 1^{er} de l'article 15 actuel, relatif à une commission consultative aux fins de l'exécution de la présente loi.

Il s'est, en effet, avéré utile dans le passé, et dans d'autres branches d'assurances, de permettre aux Ministres de se faire aider par les avis éclairés d'une commission composée

Art. 47.

Artikel 47 betreft alleen de rijwielen met hulpmotor.

Naar luid van artikel 6, § 1, derde lid, van het ontwerp mag geen provinciale plaat voor een rijwiel met hulpmotor worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een verzekeringscontract dat aan de eisen van de wet voldoet en door de verzoeker is gesloten voor een tijd lopende tot 31 december van het jaar dat op de nummerplaat voorkomt.

Dit heeft ten gevolge dat de vervaldag van de premie voortaan zal samenvallen met de datum van afgifte van de platen.

De contracten die lopen op de dag waarop deze wet in werking treedt, zijn echter gesloten op diverse data en de premies vervallen dus naar gelang van de gevallen.

Een overgangperiode is dus nodig om de vervaldag van die contracten in overeenstemming te brengen met de dag van afgifte van de provinciale platen.

Om deze moeilijkheid te verhelpen, wordt in het ontwerp voorgeschreven dat, vanaf het jaar na dit waarop de wet in werking treedt, de motorrijtuigen die van een provinciale plaat met dat jaartal zijn voorzien, gedekt moeten zijn door een tot aan het einde van bedoeld jaar geldige verzekering.

Hoewel de premies die door de verzekerden worden gestort op de vervaldag die in de lopende contracten is bepaald, over 't algemeen niet gans dit jaar dekken, zijn de verzekeraars verplicht aan de verzekerden het voorgeschreven bewijs af te geven. De verzekeraars vorderen een premietoeslag op het ogenblik dat voor hen het meest is geschikt.

Nadien wordt de vervaldag van die contracten definitief vastgesteld op de 1^{ste} december die het jaar voorafgaat waarvoor de plaat wordt afgegeven en de datum waarop het contract eindigt wordt verschoven naar de 31^e december van het jaar waarop het een einde moet nemen.

HOOFDSTUK X.

Slotbepalingen.

Art. 48.

Artikel 21 van de wet van 1 juli 1956 kan aanleiding geven tot uiteenlopende interpretaties.

Al de bepalingen van deze wet die de belangen van benadeelde derden beschermen, zijn gebiedend en afwijkingen daarvan door bijzondere bedingen zijn niet toegelaten.

Dit wordt in het nieuw artikel 48 nader bepaald.

Uit een vergelijking van die bepaling met artikel 14 volgt dat een verzekeringscontract noodzakelijk en van rechtswege de slachtoffers dient te vrijwaren overeenkomstig de wet, maar dat de verzekeraar en de verzekerde onder elkaar bijzondere overeenkomsten mogen aangaan, onder meer wat het verhaal van de verzekeraar op de verzekerde betreft.

Art. 49.

Artikel 49 neemt het vierde lid over van § 1 van het huidige artikel 15 betreffende een commissie van advies met het oog op de uitvoering van deze wet.

In het verleden en in andere verzekeringstakken is immers gebleken dat het zijn nut heeft de Minister de mogelijkheid te bieden het oordeelkundig advies in te winnen

de spécialistes, techniciens et juristes. Cette mission a déjà été confiée à la commission des assurances privées par l'arrêté royal du 24 novembre 1956.

Art. 50.

La présente disposition précise que porteront leur plein et entier effet les traités que le Roi fera en vue d'autoriser l'accès du territoire, sans qu'ils soient couverts par une assurance, aux véhicules appartenant à des Etats étrangers ou dont ils se porteraient garants, moyennant certaines conditions.

A. — Conventions internationales relatives aux véhicules d'Etats étrangers.

Le traité Benelux du 7 janvier 1955 se borne à régler dans son article 4 les rapports des trois Etats Benelux entre eux.

Aux termes de cet article les véhicules appartenant aux Etats néerlandais et luxembourgeois sont admis à la circulation en Belgique à la seule condition qu'ils soient munis d'une attestation gouvernementale constatant que le véhicule appartient à l'un de ces deux Etats.

La Convention européenne de Strasbourg est d'une portée plus large. Aux termes de son article 7 :

« 1. — Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de l'un des Etats contractants seront dispensés sur ce territoire de l'application de l'article 2 des dispositions annexées lorsqu'ils seront munis d'une attestation du Gouvernement d'un autre Etat contractant constatant que le véhicule appartient à cet Etat ou, s'il s'agit d'un Etat fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres; dans ce dernier cas l'attestation sera délivrée par le Gouvernement fédéral.

» 2. — Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi du pays parcouru et qui sera susceptible d'être assigné devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant du dit règlement. »

B. — Le projet de loi.

La présente disposition s'inspire des conventions internationales dont il vient d'être question.

L'alinéa 1^{er} précise que porteront leur plein et entier effet les traités internationaux que le Roi fera en vue de régler les conditions auxquelles peuvent être admis à circuler en Belgique sans qu'ils soient couverts par une assurance :

- a) les véhicules automoteurs appartenant à des Etats étrangers;
- b) les véhicules appartenant à des autorités publiques ou des personnes juridiques dont ces états se portent garants.

L'alinéa 2 précise que les traités comporteront de la part de l'Etat étranger :

- a) la reconnaissance de la compétence des tribunaux belges;

van een commissie bestaande uit specialisten, technici en rechtskundigen. De commissie voor private verzekeringen had zulks reeds tot opdracht krachtens het koninklijk besluit van 24 november 1956.

Art. 50.

Deze bepaling preciseert dat de verdragen die de Koning zal sluiten met het oog op het toelaten op het grondgebied van niet door een verzekering gedekte motorrijtuigen, die aan vreemde Staten toebehoren, of waarvoor deze instaan, voor zover aan sommige voorwaarden is voldaan, volkomen uitwerking zullen hebben.

A. — Internationale overeenkomsten betreffende motorrijtuigen die aan vreemde Staten toebehoren.

Het Beneluxverdrag van 7 januari 1955 bepaalt zich ertoe in zijn artikel 4 de betrekkingen onder de drie Beneluxstaten te regelen.

Krachtens dit artikel worden de motorrijtuigen die aan de Nederlandse en de Luxemburgse Staat toebehoren, tot het verkeer in België toegelaten mits zij voorzien zijn van een bewijs van de Regering waarin bevestigd is dat het motorrijtuig aan een dezer Staten behoort.

De Europese overeenkomst van Straatsburg is ruimer opgevat. Artikel 7 luidt als volgt :

« 1. — Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de l'un des Etats contractants seront dispensés sur ce territoire de l'application de l'article 2 des dispositions annexées lorsqu'ils seront munis d'une attestation du Gouvernement d'un autre Etat contractant constatant que le véhicule appartient à cet Etat ou, s'il s'agit d'un Etat fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres dans ce dernier cas l'attestation sera délivrée par le Gouvernement fédéral.

» 2. — Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi du pays parcouru et qui sera susceptible d'être assigné devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant du dit règlement. »

B. — Ontwerp van wet.

Deze bepaling neemt een voorbeeld aan de internationale overeenkomsten waarvan hierboven sprake is.

Het eerste lid preciseert dat volkomen uitwerking zullen hebben, de internationale verdragen die de Koning zal sluiten met het oog op het bepalen van de voorwaarden waaronder tot het verkeer in België kunnen worden toegelaten zonder dat zij door een verzekering zijn gedekt :

- a) motorrijtuigen die toebehoren aan vreemde Staten,
- b) motorrijtuigen die toebehoren aan overheidslichamen of rechtspersonen waarvoor die Staten instaan.

Het tweede lid preciseert dat de verdragen bepaaldelijk zullen inhouden dat de vreemde Staat :

- a) de bevoegdheid van de Belgische gerechten erkent;

b) l'engagement de garantir le paiement des indemnités résultant des dommages causés par les dits véhicules dans les conditions où l'Etat belge serait tenu s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Les Etats étrangers qui désirent bénéficier de la faculté qui leur est ainsi accordée devront donc renoncer à invoquer le principe de l'immunité de juridiction devant les tribunaux belges et ceux-ci pourront statuer à l'égard de l'Etat étranger comme s'ils statuaient à l'égard de l'Etat belge.

L'alinéa 3 prévoit que des obligations correspondantes pourront être mises à charge de l'Etat belge en vue de garantir la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules appartenant à l'Etat ou à des autorités ou personnes juridiques dispensées de l'assurance.

Il va de soi, en effet, que les obligations doivent être réciproques.

Art. 51.

L'article 51 contient des dispositions abrogatoires.

Art. 52.

L'article 52 permet au Roi de fixer la date d'entrée en vigueur des dispositions de la nouvelle loi et lui donne le pouvoir de fixer une date particulière en ce qui concerne certaines catégories de véhicules.

Le Ministre de la Justice.

b) de verplichting op zich neemt de betaling van de schadeloosstelling wegens schade veroorzaakt door bedoelde motorrijtuigen te waarborgen in de omstandigheden waarin de Belgische Staat tot vergoeding zou zijn gehouden indien het zijn eigen motorrijtuigen betrof.

De vreemde Staten die wensen gebruik te maken van de aldus geboden mogelijkheid moeten dus afstand doen van hun bevoegdheid om voor de Belgische rechtbanken het beginsel der immuniteit in te roepen. Deze zullen ten aanzien van de vreemde Staat uitspraak kunnen doen zoals zij ten aanzien van de Belgische Staat zouden uitspraak doen.

Het derde lid bepaalt dat aan de Belgische Staat overeenkomstige verplichtingen kunnen opgelegd worden voor het waarborgen van de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen die hem toebehooren of toebehoren aan van de verzekeringsplicht vrijgestelde overheidslichamen of rechtspersonen.

Het ligt immers voor de hand dat die verplichtingen wederkerig moeten zijn.

Art. 51.

Artikel 51 behelst opheffingsbepalingen.

Art. 52.

Artikel 52 laat de Koning toe te bepalen wanneer de bepalingen van de nieuwe wet in werking treden en verleent hem de bevoegdheid wat sommige categorieën van rijtuigen betreft een bijzonder tijdstip te bepalen.

De Minister van Justitie.

P. VERMEYLEN.

Le Ministre des Affaires économiques et de l'Energie.

De Minister van Economische Zaken en Energie.

A. SPINOY.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre de la Justice, le 4 juillet 1963, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs », a donné le 23 octobre 1963 l'avis suivant :

Le projet a pour but de modifier la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Entre autres, le projet :

1. comporte des dispositions particulières pour les cyclomoteurs;
2. tient compte de la loi du 30 mai 1961 relative à la prescription de l'action civile en cas d'infraction;
3. soumet à un contrôle rigoureux les sociétés d'assurances et prévoit avec minutie les garanties qu'elles sont tenues de fournir;
4. précise les droits et obligations du Fonds commun de garantie;
5. subordonne la délivrance de la marque d'immatriculation ou de la plaque provinciale pour cyclomoteurs à la production d'une attestation d'un assureur agréé;
6. précise le régime pénal, notamment la saisie des véhicules;

ADVIJS VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 4^e juli 1963 door de Minister van Justitie verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen », heeft de 23^e oktober 1963 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt tot wijziging van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Onder andere :

1. omvat het bijzondere bepalingen voor rijwielen met hulpmotor;
2. houdt het rekening met de wet van 30 mei 1961 betreffende de verjaring van de burgerlijke vordering in geval van misdrijf;
3. onderwerpt het de verzekeringsmaatschappijen aan een streng toezicht en bepaalt het tot in bijzonderheden welke waarborgen zij gehouden zijn te geven;
4. omschrijft het de rechten en verplichtingen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds;
5. verbindt het aan de afgifte van de nummerplaat of van de provinciale kenplaat voor rijwielen met hulpmotor de voorwaarde dat een bewijs van een toegelaten verzekeraar wordt overlegd;
6. omschrijft het nader de strafregeling, onder meer het beslag op de voertuigen;

7. comporte des dispositions en vue de la période transitoire et des dispositions relatives aux contrats en cours à la date où la liste des assureurs agréés paraîtra au *Moniteur*.

* * *

La présentation du projet appelle une observation.

Le projet procède par voie de modifications de la loi du 1^{er} juillet 1956, dont seuls subsistent les articles 5, 6, 7, 8, 19 et 22. Les dispositions nouvelles sont réparties en quatre articles, dont chacun modifie plusieurs articles de la loi de 1956; en outre les matières sont présentées dans un ordre disparate. Il serait préférable d'établir un texte de loi entièrement nouveau, qui reprendrait les articles non modifiés de la loi du 1^{er} juillet 1956 et donnerait une présentation plus logique aux textes en projet. Une telle façon de procéder se recommande d'autant plus en l'espèce qu'il s'agit d'une loi dont les cas d'application seront très nombreux.

* * *

Dans un but de clarté, les articles mentionnés par leur numéro, dans le présent avis, ne concernent pas les articles du projet, mais bien les articles de la loi du 1^{er} juillet 1956 que le projet modifie, ou les articles nouveaux qu'il tend à insérer dans cette loi.

Ces articles sont examinés dans l'ordre adopté par le projet.

* * *

Article 2.

Le projet reproduit l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 1^{er} juillet 1956, en y introduisant trois éléments nouveaux :

1^o Il remplace les mots « ne sont admis à circuler » par « ne sont admis à la circulation ».

Cette modification ne répond pas aux intentions du Gouvernement telles qu'elles résultent de l'exposé des motifs; il serait plus exact d'écrire : « les véhicules automoteurs ne peuvent utiliser la voie publique... ». Cette observation vaut également pour les autres articles où cette expression est reprise.

2^o Il précise que le contrat d'assurance destiné à couvrir la responsabilité civile doit être « en cours ».

Selon l'exposé des motifs « L'existence d'un contrat d'assurance ne peut suffire. Il faut encore que le contrat n'ait pas été suspendu pour défaut de paiement de la prime ou pour toute autre cause ».

La pensée du Gouvernement serait mieux exprimée par la rédaction suivante en ce qui concerne la fin de l'alinéa 1^{er} : « est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus ».

3^o Il prévoit que l'assurance doit être contractée auprès du siège belge d'un assureur agréé.

Article 3.

Le dernier alinéa pourrait se limiter à réglementer la réparation des dommages provoqués par un incendie ou une explosion. Il pourrait être rédigé comme suit :

« Toutefois, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, celle-ci est limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou par une explosion ».

Quant aux conséquences des accidents nucléaires, le Conseil d'Etat suggère d'y consacrer une disposition spéciale qui pourrait constituer le § 2 de l'article 3 et qui serait rédigée comme il est proposé ci-après.

Article 4.

1^o Dans le texte français, le § 1^{er} débute par les mots : « Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance... ». Le texte néerlandais traduit plus exactement la pensée du Gouvernement en précisant que « peuvent être exclus du droit à indemnisation ». En effet, le but de cette disposition est uniquement de permettre à l'assureur d'insérer dans la police une clause excluant les personnes mentionnées dans ce paragraphe du droit de réclamer une indemnité à leur profit. Cette clause n'a toutefois pas pour objet de supprimer pour l'assureur l'obligation de garantir ces personnes contre les recours des tiers.

Les mots « le bénéfice de l'assurance » sont donc trop généraux.

2^o Le second alinéa du 4^o concerne à la fois le cas qui est prévu au 3^o et celui qui est prévu au 4^o. Il serait préférable d'en faire un alinéa 2 du § 1^{er}. Ce paragraphe pourrait être rédigé comme il est proposé ci-après.

7. bevat het bepalingen met het oog op de overgangperiode en bepalingen betreffende contracten die zullen lopen op het tijdstip waarop de lijst van de toegelaten verzekeraars in het *Staatsblad* verschijnt.

* * *

Bij de inkleiding van het ontwerp is een opmerking te maken.

Het gaat te werk met wijzigingen in de wet van 1 juli 1956, waarvan alleen de artikelen 5, 6, 7, 8, 19 en 22 behouden blijven. De nieuwe bepalingen zijn verdeeld over vier artikelen, die elk voor zich verschillende artikelen uit de wet van 1956 wijzigen. Bovendien is de materie daarin onoverzichtelijk geworden. Beter ware, een volledig nieuwe wettekst te brengen, waarin de ongewijzigd gebleven artikelen uit de wet van 1 juli 1956 overgenomen en de ontwerp-teksten in logischer volgorde voorgesteld zouden worden. Dit verdient des te meer aanbeveling, daar het hier gaat om een wet waarvan veelvuldig toepassing zal worden gemaakt.

* * *

Duidelijkheidshalve wordt in het onderhavige advies niet gewerkt met de nummering van de artikelen van het ontwerp, maar met die van de artikelen van de wet van 1 juli 1956 die het ontwerp wijzigt, of met die van de nieuwe artikelen die het in die wet invoegt.

Die artikelen worden onderzocht in de volgorde van het ontwerp.

* * *

Artikel 2.

Het ontwerp neemt artikel 2, § 1, van de wet van 1 juli 1956 over, onder toevoeging van drie nieuwe gegevens :

1^o In de Franse tekst vervangt het de woorden « ne sont admis à circuler » door « ne sont admis à la circulation ».

Die wijziging beantwoordt niet aan de bedoeling van de Regering zoals zij in de memorie is toegelicht; juistere ware : « les véhicules automoteurs ne peuvent utiliser la voie publique... », in het Nederlands : « van de openbare weg... mogen motorrijtuigen alleen gebruik maken... ». Deze opmerking geldt ook voor de andere artikelen waarin die uitdrukking voorkomt.

2^o Het stelt, dat het verzekeringscontract tot dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid « lopende » moet zijn.

De memorie van toelichting zegt : « Dat er een verzekeringsovereenkomst bestaat, is immers onvoldoende. De overeenkomst mag niet geschorst zijn wegens wanbetaling van de premie of van enige andere reden ».

Wat de Regering bedoelt, zou beter tot uiting komen in de volgende lezing voor het slot van het eerste lid : « gedekt is door een verzekeringscontract dat aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst ».

3^o Het schrijft voor dat de verzekering gesloten moet zijn bij de Belgische zetel van een toegelaten verzekeraar.

Artikel 3.

In het laatste lid kan worden volstaan met een regeling voor de vergoeding van schade veroorzaakt door brand of ontploffing. Men leze hier :

« Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, is de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, echter beperkt tot het bedrag van tien miljoen frank per schadegeval ».

Wat de gevolgen van kern-ongevallen betreft, geeft de Raad van State in overweging er geen afzonderlijke bepaling aan te wijden, die § 2 van artikel 3 zou worden en te lezen zou zijn als verder wordt voorgesteld.

Artikel 4.

1^o De Franse tekst begint onder § 1 als volgt : « Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance... ». In de Nederlandse tekst komt de bedoeling van de Regering beter tot uiting : « van het recht op een uitkering kunnen worden uitgesloten ». Die bepaling bedoelt immers alleen de verzekeraar toe te staan, in de polis een beding op te nemen waarbij de in die paragraaf genoemde personen worden uitgesloten van het recht, voor zich schadeloosstelling te vorderen. Dit beding dient echter niet om de verzekeraar te ontslaan van de verplichting, die personen tegen verhaal van derden te vrijwaren.

De woorden « le bénéfice de l'assurance » zijn dus te algemeen.

2^o Het tweede lid onder 4^o doet én op het geval onder 3^o én op het geval onder 4^o. Beter ware, hiervan een tweede lid van § 1 te maken. Deze paragraaf kan worden gelezen zoals verder is voorgesteld.

Article 9.

L'alinéa 2 du § 2 devrait *in fine* être rédigé comme suit : « ...appelé à la cause ou intervenir volontairement ».

La première phrase de l'alinéa final de cet article prévoit que le ministère des avoués est facultatif. Cette précision peut être omise puisque la matière est réglée par l'article 2 de la loi du 16 février 1961.

Article 10.

La loi du 30 mai 1961 a modifié la loi du 17 avril 1878 quant à la prescription des actions publiques et civiles.

L'une des dispositions les plus importantes de cette loi est celle qui a dissocié le délai de prescription de l'action publique de celui de l'action civile.

La loi du 17 avril 1878 avait lié la prescription de l'action civile à celle de l'action publique. Cette prescription était en principe de dix ans pour les crimes, de trois ans pour les délits et de six mois pour les contraventions.

L'article 26 nouveau de cette loi établit une prescription uniforme pour l'action civile résultant d'une infraction. Cette prescription est fixée à cinq ans à compter du jour où l'infraction a été commise sans qu'elle puisse être atteinte avant celle de l'action publique.

Le projet maintient le délai de prescription de l'action directe contre l'assureur à trois ans.

Alors qu'avant la loi du 30 mai 1961, le délai imparti pour agir contre l'assureur était dans de nombreux cas plus long ou de même durée que celui qui était accordé à la victime d'un accident de roulage pour agir contre l'auteur du dommage, le projet aura pour effet de renverser la situation. Désormais, le délai pour agir contre l'assureur sera plus court que celui qui est prévu pour intenter une action contre la personne responsable.

L'exposé des motifs n'indique pas les raisons de cette discordance.

Le Conseil d'Etat avait déjà attiré l'attention du Gouvernement sur ce point dans son avis relatif au projet qui est devenu la loi du 1^{er} juillet 1956 (L. 4733/2).

Article 11.

Les deux premiers alinéas reproduisent textuellement l'article 11 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

La portée de l'alinéa 1^{er} a donné lieu à des controverses qui ont fait l'objet de plusieurs arrêts de la Cour de cassation, notamment l'arrêt du 18 janvier 1962 (*Pas.* 1962-I-578) et du 16 février 1962 (*Pas.* 1962-I-691).

Ces décisions introduisent une distinction entre la nullité des contrats d'assurance et leur inexistence.

Cependant, le Gouvernement a estimé ne pas devoir résoudre ces controverses puisqu'il maintient sans changement le texte actuel de cet article. D'autre part, l'alinéa 1^{er} est trop général puisque l'article 13, § 1^{er}, permet dans certains cas d'invoquer la nullité du contrat d'assurance.

Article 12.

Cet article règle d'une manière beaucoup plus précise que la loi actuelle les effets du transfert du véhicule assuré.

Le projet consacre l'opposabilité au tiers lésé de la disposition du contrat d'assurance qui prévoit qu'il est mis fin à l'assurance portant sur le véhicule en cas de transfert de celui-ci. Cette règle subit une exception dans deux cas :

- 1° lorsque le véhicule transféré continue à circuler avec la même marque d'immatriculation (par exemple, après le décès du propriétaire);
- 2° lorsque la marque d'immatriculation du véhicule transféré est utilisée pour le véhicule de remplacement. Dans ce cas, l'assurance est reportée sur ce dernier.

L'assurance ne suit donc pas le véhicule, mais la marque d'immatriculation.

L'article 17 nouveau prévoit que le titulaire de la marque d'immatriculation est tenu de la restituer lorsque le contrat d'assurance a pris fin et à défaut d'un nouveau contrat.

D'après l'exposé des motifs, les deux exceptions prévues à l'article 12 ne s'appliquent pas :

- a) lorsqu'une autre assurance couvre le véhicule qui a causé le dommage (article 13, § 3, 1°);
- b) lorsqu'il a été mis fin au contrat après une notification régulière et que le délai de seize jours est expiré (article 13, §§ 1^{er} et 2).

Le nouvel article 12 ne reprend pas le prescrit de l'article 12 actuel, qui fait à l'assuré un devoir d'aviser l'assureur, dans les huit jours,

Artikel 9.

Het tweede lid van § 2 zou moeten eindigen als volgt : « ... in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen ».

De eerste volzin van het laatste lid van dit artikel bepaalt, dat « de medewerking van een pleitbezorger facultatief » is. Dit hoeft niet te worden gezegd, aangezien artikel 2 van de wet van 16 februari 1961 de zaak regelt.

Artikel 10.

De wet van 30 mei 1961 heeft de wet van 17 april 1878 gewijzigd ter zake van verjaring van publieke en burgerlijke vorderingen.

Een van de belangrijkste bepalingen van die wet is die waarin de verjaringstermijn voor de publieke vordering wordt losgemaakt van die van de burgerlijke vordering.

In de wet van 17 april 1878 was de verjaring van de burgerlijke vordering gekoppeld aan die van de publieke vordering : in beginsel tien jaar voor misdaden, drie jaar voor wanbedrijven en zes maanden voor overtredingen.

Het nieuwe artikel 26 van die wet stelt een eenvormige verjaring in voor de burgerlijke vordering volgend uit een misdrijf, namelijk vijf jaar te rekenen van de dag waarop het misdrijf is gepleegd; maar de verjaring kan niet worden bereikt vóór die van de publieke vordering.

Het ontwerp houdt de verjaringstermijn voor de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar op drie jaar.

Vóór de wet van 30 mei 1961 was de termijn om op te treden tegen de verzekeraar in talrijke gevallen veel langer dan of even lang als die waarover een slachtoffer van een verkeersongeval beschikte om op te treden tegen degene die de schade heeft veroorzaakt. Voortaan zou de toestand andersom worden en zou de termijn om op te treden tegen de verzekeraar korter zijn dan de termijn om een rechtsovereenkomst tegen de aansprakelijke in te stellen.

De memorie van toelichting geeft het waarom van dit verschil niet op.

De Raad van State had de aandacht van de Regering hierop reeds gevestigd in zijn advies betreffende het ontwerp dat de wet van 1 juli 1956 (L. 4733/2) is geworden.

Artikel 11.

De eerste twee alinea's zijn tekstueel artikel 11 van de wet van 1 juli 1956.

De strekking van het eerste lid heeft aanleiding gegeven tot controverse, waarin het Hof van cassatie verschillende arresten heeft gewezen, onder meer op 18 januari 1962 (*Pas.* 1962-I-578) en op 16 februari 1962 (*Pas.* 1962-I-691).

Die beslissingen maken een onderscheid tussen nietige en niet bestaande verzekeringscontracten.

De Regering heeft niet gemeend aan die controverse een oplossing te moeten geven, aangezien zij de huidige tekst van dat artikel ongewijzigd behoudt. Voor het overige is het eerste lid te algemeen geredigeerd want artikel 13, § 1, staat in sommige gevallen toe, de nietigheid van het verzekeringscontract in te roepen.

Artikel 12.

Dit artikel regelt op veel nauwkeuriger wijze dan de huidige wet de gevolgen van de eigendomsovergang van het verzekerde motorrijtuig.

Het ontwerp huldigt het beginsel dat de bepaling van het verzekeringscontract, die zegt dat aan de verzekering van een voertuig een einde wordt gemaakt als dit op een ander overgaat, tegen de benadeelde derde kan worden ingeroepen. In twee gevallen wordt een uitzondering op die regel gemaakt :

- 1° wanneer het overgegangene voertuig met dezelfde nummerplaat (bijvoorbeeld na het overlijden van de eigenaar) in het verkeer blijft;
- 2° wanneer de nummerplaat van het overgegangene voertuig voor het vervangingsvoertuig wordt gebruikt. In dit geval gaat de verzekering naar dit laatste over.

De verzekering volgt dus niet het voertuig maar de nummerplaat.

Het nieuwe artikel 17 bepaalt, dat de houder van een nummerplaat deze terug moet geven wanneer het verzekeringscontract een einde heeft genomen en er geen nieuw gesloten is.

Volgens de memorie van toelichting vinden beide in artikel 12 bedoelde uitzonderingen, geen toepassing :

- a) wanneer het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt door een andere verzekering gedekt is (artikel 13, § 3, 1°);
- b) wanneer het contract werd beëindigd na een regelmatige kennisgeving en de termijn van zestien dagen verstreken is (artikel 13, §§ 1 en 2).

Het nieuwe artikel 12 neemt het voorschrift van het huidige artikel 12 niet over, volgens hetwelk de verzekerde verplicht is, binnen

de la cession de son véhicule. Désormais, aucune disposition formelle ne réglera expressément les conséquences du défaut d'avertissement de la part de l'assuré du transfert de propriété de son véhicule.

L'exposé des motifs ne justifie pas cette suppression.

Article 13.

D'une part, il résulte de l'article 11 du projet qu'aucune nullité dérivant du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assuré à la personne lésée; d'autre part, l'article 13, § 1^{er}, du projet permet de rendre opposable à la personne lésée l'annulation d'un contrat moyennant notification de cette annulation par l'assuré à une autorité ou à une personne désignée par le Roi.

Faut-il en conclure que jusqu'à la désignation par le Roi de cette autorité l'assuré sera dans l'impossibilité de rendre opposable à la personne lésée l'annulation d'un contrat? Ce problème se pose déjà dans le cadre de la loi de 1956. Il serait souhaitable que cette question soit réglée par une disposition temporaire contenue dans la loi, à moins qu'un arrêté royal désignant l'autorité ne soit pris pour la date de l'entrée en vigueur de cette loi.

Article 14.

Le projet apporte plusieurs modifications à l'article 14 actuel.

I. — La dispense de contracter une assurance auprès d'une société agréée est étendue aux véhicules immatriculés au nom des personnes publiques mentionnées à cet article.

II. — Il est expressément prévu qu'en l'absence d'assurance, la personne publique couvre elle-même la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu. Dans ce cas, la personne publique ne sera tenue qu'au minimum des obligations prévues par la loi.

Pour mettre en concordance les textes français et néerlandais de l'alinéa 2, il convient de supprimer dans la version française la virgule après le mot « applicables ».

III. — L'article 14, alinéa 3 nouveau, dispose : « Indépendamment de la responsabilité civile qui leur est propre, ils (l'Etat, etc.) sont, à l'égard de la personne lésée, assimilés à un assureur ».

Les intentions du Gouvernement seraient mieux traduites dans le texte suivant :

« Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assuré. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage ».

Article 15.

Cet article a pour but de renforcer le contrôle de l'Etat sur les entreprises d'assurances, sur le Fonds commun de garantie et sur le Bureau des assureurs automobiles.

Paragraphe 2.

Selon le § 2, alinéa 3, les biens déposés à titre de cautionnement et les biens meubles compris dans les garanties sont affectés par privilège spécial au paiement des indemnités dues aux personnes lésées. L'exposé des motifs précise que ce privilège spécial doit être considéré comme conférant aux personnes lésées un droit exclusif sur les biens meubles qu'il frappe « par l'effet d'une véritable séparation de patrimoine ».

Il résulte de cette précision que le terme « privilège » n'est pas adéquat.

Le texte du § 2, alinéas 1^{er} à 3, du projet pourrait être rédigé comme il sera proposé à la fin du présent avis.

Selon l'alinéa 4 du § 2 du projet, l'inscription de l'hypothèque légale est requise par le Ministre ayant le contrôle de l'assurance dans ses attributions ou par son délégué, « à concurrence du montant des réserves que le bien représente ».

L'inscription d'une hypothèque suppose un créancier. En l'espèce, c'est l'Etat qui agit comme le représentant de la masse anonyme des créanciers éventuels.

Une situation analogue s'est déjà présentée lorsque le problème de la responsabilité civile du Centre d'études de l'énergie nucléaire a été réglé. La loi du 27 juillet 1962 prévoit expressément, en son article 7, alinéa 2, que « lors de la conclusion des contrats de sûreté où le créancier doit être partie, l'Etat représente les éventuelles victimes ».

acht dagen na de afstand van het voertuig, daarvan mededeling te doen aan de verzekeraar. De gevolgen in het geval dat de verzekerde geen mededeling doet van de eigendomsovergang van zijn motorrijtuig, zullen voortaan dus nergens meer stellig geregeld zijn.

In de memorie van toelichting wordt het vervallen van die eis niet verantwoord.

Artikel 13.

Eendeels blijkt uit artikel 11 van het ontwerp, dat geen uit het verzekeringscontract voortvloeiende nietigheid door een verzekeraar tegen een benadeelde kan worden ingeroepen; anderdeels kan, krachtens artikel 13, § 1, van het ontwerp de nietigverklaring van een contract tegen de benadeelde worden ingeroepen, op voorwaarde dat van die nietigverklaring door de verzekeraar kennis wordt gegeven aan een overheidsorgaan of aan een door de Koning aangewezen persoon.

Moet hieruit worden afgeleid, dat het de verzekeraar onmogelijk zal zijn de nietigverklaring van een contract tegen de benadeelde in te roepen, zolang de Koning dit « overheidsorgaan » niet heeft aangewezen? Reeds in verband met de wet van 1956 deed die vraag zich voor. Een tijdelijke bepaling in de wet zou dat punt al kunnen regelen, tenzij tegen de datum van inwerkingtreding van deze wet een koninklijk besluit houdende aanwijzing van het overheidsorgaan tot stand komt.

Artikel 14.

Het ontwerp brengt een aantal wijzigingen aan in het huidige artikel 14.

I. — De vrijstelling van verzekering bij een toegelaten maatschappij wordt uitgebreid tot motorrijtuigen die zijn ingeschreven op naam van de in dit artikel genoemde overheidspersonen.

II. — De tekst bepaalt uitdrukkelijk dat de overheidspersoon, bij ontstentenis van een verzekering, zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt, waartoe het voertuig aanleiding kan geven. In dat geval is de overheidspersoon alleen gehouden tot het minimum van de door de wet opgelegde verplichtingen.

Ter wille van de overeenstemming van de Franse en de Nederlandse tekst schrappen men in de Franse de komma na « applicables ».

III. — Het nieuwe artikel 14, derde lid, bepaalt : « Ongeacht hun eigen burgerrechtelijke aansprakelijkheid zijn zij (de Staat, enz.), ten opzichte van de benadeelde, met een verzekeraar gelijkgesteld ».

De bedoeling van de Regering zou beter tot uiting komen in de volgende tekst :

« Wanneer zij niet verplicht zijn de schade te vergoeden, wegens hun eigen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, zijn zij jegens benadeelden gehouden onder dezelfde voorwaarden als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafrecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is ».

Artikel 15.

Dit artikel bedoelt de Staatscontrole op de verzekeringsondernemingen, op het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en op het Bureau der autoverzekeraars te versterken.

Paragraaf 2.

Volgens § 2, derde lid, zijn de als zekerheid neergelegde goederen en de roerende goederen welke zijn begrepen in de waarborgen, bij bijzonder voorrecht bestemd voor de betaling van de schadeloosstelling die aan de benadeelden verschuldigd is. De memorie van toelichting zegt, dat dit bijzonder voorrecht moet worden beschouwd als aan benadeelden en uitsluitend recht op de bezwaarde roerende goederen te verlenen « als gevolg van een werkelijke afscheiding van boedels ».

Uit deze toelichting blijkt dat de term « voorrecht » niet past.

De tekst van § 2, eerste tot derde lid, van het ontwerp zou kunnen worden gelezen zoals aan het slot van dit advies is voorgesteld.

Volgens het vierde lid van § 2 van het ontwerp, wordt de inschrijving van de wettelijke hypotheek gevorderd door de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort of door zijn gemachtigde, « tot het bedrag van de reserves die het goed dekt ».

Inschrijving van een hypotheek veronderstelt, dat er een schuldeiser is. In het onderhavige geval zal de Staat optreden als vertegenwoordiger van de anonieme massa van eventuele schuldeisers.

Een soortgelijke toestand heeft zich al voorgedaan toen het vraagstuk van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van het Studiecencentrum voor kernenergie werd geregeld. De wet van 27 juli 1962 bepaalt uitdrukkelijk in artikel 7, tweede lid : « Bij het sluiten der zekerheids-overeenkomsten, waarbij de schuldeiser partij moet zijn vertegenwoordigd de Staat de gebeurlijke getroffen ».

Le même alinéa 4 dispose que le Ministre requiert l'inscription de l'hypothèque légale dans les conditions prévues aux articles 82 à 87 de la loi du 16 décembre 1851 sur la révision du régime hypothécaire.

Le renvoi aux articles 82 à 87 de la loi hypothécaire est trop général. Il conviendrait d'indiquer de façon précise les formalités à remplir en vue de l'inscription de l'hypothèque.

L'alinéa 5 du § 2 dispose qu'« en cas de liquidation des opérations de l'assureur, aucune action en revendication ne pourra être exercée sur les valeurs mobilières représentant les réserves, tant que les obligations de l'assureur, relatives au paiement des indemnités dues aux personnes lésées, n'auront pas été entièrement exécutées ».

Par application de l'article 2279 du Code civil, les personnes lésées sont en droit de considérer que, sous réserve du cas de vol, les valeurs mobilières comprises dans la garantie sont la propriété de l'assureur. L'alinéa 5 du § 2 apparaît comme une application de cette règle.

Paragraphe 4.

Cette disposition interdit aux assureurs, sauf autorisation spéciale du Ministre, de disposer de tous biens affectés au cautionnement ou à la représentation des réserves, ou d'apporter à ces biens des transformations qui en diminueraient la valeur.

On comprend mal comment un assureur serait en mesure de disposer d'un bien affecté au cautionnement. Le cautionnement devra, en vertu de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 18 mars 1935, être déposé à la Caisse des dépôts et consignations. Or, selon l'article 11, alinéa 1^{er}, de cet arrêté royal, la Caisse n'ordonne la restitution des sommes ou valeurs consignées que lorsque les pièces requises par les lois et règlements sur la matière lui ont été fournies et qu'elle en a reconnu la validité.

Il y aurait lieu de remplacer les mots « ...ou à la représentation des réserves visées au § 2... » par : « ...à la constitution des garanties prévues au § 2... ».

Paragraphe 5.

Ce paragraphe tend à rendre les administrateurs ou gérants des sociétés d'assurance et les fondés de pouvoirs en Belgique de sociétés étrangères, solidairement responsables envers les personnes lésées de tous dommages résultant de la violation des obligations imposées aux assureurs par la loi et par ses arrêtés d'exécution.

Selon l'exposé des motifs « une sanction pénale ne suffirait pas à atteindre le but visé par le législateur, c'est-à-dire la protection des personnes lésées ».

Pour éviter toute ambiguïté qui pourrait résulter de l'emploi du mot « infractions », il serait préférable de rédiger l'alinéa 2 comme suit :

« Ils ne sont déchargés de cette responsabilité solidaire quant aux violations auxquelles ils n'ont pas pris part, que... ».

Paragraphe 6.

Cette disposition prévoit que le Roi « agréé aux conditions qu'il détermine ou crée selon les nécessités un Fonds commun de garantie ».

La loi du 1^{er} juillet 1956 ne prévoit que l'agrégation.

Au cas où le Gouvernement estimerait devoir lui-même créer le Fonds, celui-ci n'aura de personnalité juridique distincte de celle de l'Etat que si la loi le prévoit expressément. Dans ce cas, il conviendrait en outre que le législateur détermine l'organisation et le fonctionnement du nouvel organisme.

Le texte du § 6 devrait en tout cas être remanié afin de réglementer de manière distincte le cas de l'agrégation et celui de la création du Fonds par l'Etat.

Paragraphe 7.

Le projet n'indique pas avec précision, comment la partie lésée pourra obtenir de ce bureau la réparation du dommage subi par elle.

L'article 21 du texte proposé ci-après devrait éventuellement être complété dans ce but.

Paragraphe 8.

L'alinéa 2 de ce paragraphe permet au Roi, en cas de cessation ou de retrait de l'agrégation d'un assureur, de compléter l'inventaire des biens qui, selon le § 2, doivent constituer les garanties.

Il résulte de l'alinéa 1^{er} que le Roi, lorsqu'il recourt à cette mesure, doit respecter les droits des autres créanciers.

L'exercice par le Roi de la faculté de choisir des biens dans l'actif de l'entreprise en vue de compléter les garanties aura nécessairement

Hetzelfde vierde lid stelt, dat de Minister de inschrijving van de wettelijke hypotheek vordert, zoals bepaald in de artikelen 82 tot 87 van de wet van 16 december 1851 houdende herziening der wet over de hypotheeken.

De verwijzing naar de artikelen 82 tot 87 van de hypotheekwet is te algemeen. De tekst zou nauwkeurig moeten opgeven welke formaliteiten moeten worden vervuld met het oog op de inschrijving van de hypotheek.

Het vijfde lid van § 2 bepaalt : « Bij vereffening van de verrichtingen van een verzekeraar kan geen vordering tot teruggave van de roerende waarde tot dekking van de reserves worden gedaan zolang aan de verplichtingen van de verzekeraar inzake schadeloosstelling van benadeelden niet ten volle is voldaan ».

Op grond van artikel 2279 van het Burgerlijk Wetboek zijn de benadeelden gerechtigd te menen dat, behalve in geval van diefstal, de roerende waarden die deel uitmaken van de zekerheid, eigendom zijn van de verzekeraar. Het vijfde lid van § 2 lijkt een toepassing van die regel te zijn.

Paragraaf 4.

Deze bepaling verbiedt de verzekeraars, behoudens bijzondere machtiging van de Minister, te beschikken over enig goed dat bestemd is voor de zekerheidsstelling of voor de dekking van de reserves, dan wel aan dat goed veranderingen aan te brengen die de waarde ervan verminderen.

Het is niet duidelijk hoe een verzekeraar in staat zou zijn te beschikken over een goed dat bestemd is voor zekerheidsstelling. Krachtens artikel 1 van het koninklijk besluit van 18 maart 1935 moet de « borgtocht » worden neergelegd in de Deposito- en Consignatiekas. Volgens artikel 11, eerste lid, van dat besluit gelast de Kas alleen restitutie van de geconsigneerde sommen of waarden als de bij desbetreffende wetten en reglementen vereiste bescheiden haar werden verstrekt en zij de geldigheid ervan heeft erkend.

De woorden « ... of voor de dekking van de reserves, bedoeld in § 2... » zijn te vervangen door de woorden « ... of voor de vestiging van de in § 2 bedoelde waarborgen... ».

Paragraaf 5.

Deze paragraaf bedoelt de beheerders of zaakvoerders van de verzekeringsmaatschappijen en de gevolmachtigden in België van buitenlandse maatschappijen jegens de benadeelden hoofdelijk aansprakelijk te stellen voor iedere schade die voortvloeit uit niet-nakoming van verplichtingen welke deze wet en haar uitvoeringsbesluiten de verzekeraars opleggen.

Volgens de memorie van toelichting « leek en strafsancie niet voldoende te zijn om het doel te bereiken dat door de wetgever wordt nastreefd, te weten de bescherming van de benadeelden ».

Om iedere dubbelzinnigheid waartoe het gebruik van het woord « overtredingen » aanleiding zou kunnen geven, te voorkomen, leze men het tweede lid liever als volgt :

« Met betrekking tot schendingen waarbij zij niet betrokken waren, zijn zij van die hoofdelijke aansprakelijkheid alleen dan ontslagen... ».

Paragraaf 6.

Deze bepaling zegt : « De Koning laat, onder de voorwaarden die hij bepaalt, een Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe of richt er zo nodig een op ».

De wet van 1 juli 1956 kent alleen de « toelating ».

Mocht de Regering oordelen dat zijzelf het Fonds moet oprichten, dan zou dat Fonds geen van die van de Staat onderscheiden rechtspersoonlijkheid hebben, tenzij de wet het uitdrukkelijk bepaalt. In dat geval zou de wetgever ook de organisatie en de werking van de nieuwe instelling moeten bepalen.

De tekst van § 6 zou in ieder geval moeten worden herwerkt, ten einde een verschillende regeling vast te stellen voor het geval dat het Fonds wordt toegelaten en voor het geval dat de Staat het opricht.

Paragraaf 7.

Het ontwerp zegt niet volkomen duidelijk hoe de benadeelde partij van dat bureau zal kunnen verkrijgen dat het haar voor de geleden schade vergoedt.

Artikel 21 van de hierna voorgestelde tekst zou eventueel met dat doel dienen te worden aangevuld.

Paragraaf 8.

Krachtens het tweede lid van deze paragraaf kan de Koning, « ingeval de toelating van een verzekeraar eindigt of wordt ingetrokken », de inventaris van de goederen die volgens § 2 de zekerheden moeten vormen, aanvullen.

Uit het eerste lid blijkt dat de Koning, wanneer hij die maatregel neemt, de rechten van de overige schuldeisers in acht moet nemen.

Als de Koning gebruik maakt van het recht goederen te kiezen uit de activa van de onderneming om de zekerheden aan te vullen, zal dit

comme conséquence de diminuer le gage commun des autres créanciers (cfr. article 8 de la loi hypothécaire du 16 décembre 1851).

Il y a donc une contradiction entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2 du paragraphe.

A l'alinéa 2, les mots « privilège spécial » doivent être remplacés par les mots « droit exclusif ».

Paragraphe 10.

Alors que partout ailleurs dans le projet il est question du Ministre ayant le contrôle de l'assurance dans ses attributions, le § 10 donne compétence au Ministre des Affaires économiques pour l'application des astreintes.

Il y aurait lieu d'assurer l'uniformité du projet sur ce point.

Paragraphe 11.

Les cinq derniers mots de ce paragraphe devraient faire l'objet d'une phrase distincte rédigée comme suit : « Il en précise la mission ».

Article 16.

L'article 16 est relatif à l'intervention du Fonds de garantie.

Pour que le Fonds intervienne, il faut qu'aucun recours ne soit possible contre un assureur.

L'article 16 de la loi du 1^{er} juillet 1956 énumère deux cas :

- 1° l'absence d'identification du véhicule;
- 2° l'absence d'une assurance conforme aux dispositions de la loi.

L'arrêté royal du 5 janvier 1957 est plus logique; il énumère trois cas, à savoir les deux prévus à l'article 16 de la loi et le cas où le conducteur ou le détenteur du véhicule automoteur qui a provoqué l'accident s'en est emparé par vol ou par violence.

Paragraphe 1^{er}.

Il résulte du 4^o que le Fonds commun n'intervient dans le règlement d'un sinistre que lorsqu'un assureur défaillant a renoncé à l'agrégation ou que celle-ci lui a été retirée. Il en résulte que la partie lésée ne sera pas indemnisée par le Fonds commun si l'assureur défaillant ne fait pas l'objet d'une mesure de retrait d'agrégation. Toutefois, suivant les explications des délégués du Gouvernement, celui-ci entend faire du retrait de l'agrégation le critère de l'insolvabilité des assureurs : tout assureur ayant fait l'objet d'une mesure de retrait d'agrégation serait réputé insolvable.

Le texte, tel qu'il est rédigé, ne reflète pas cette intention.

L'alinéa 2 du § 1^{er} prévoit que le Roi déterminera l'étendue et les conditions d'octroi du droit de réparation par le Fonds commun de garantie. Une disposition identique figure déjà dans la loi du 1^{er} juillet 1956. Il en a été fait application par l'article 3 de l'arrêté royal du 5 janvier 1957.

L'exposé des motifs n'indique pas pourquoi l'extension éventuelle des obligations du Fonds en matière d'indemnisation de dégâts matériels exclut les hypothèses prévues au 1^o et au 3^o de l'alinéa 1^{er}, alors que la situation de la personne lésée semble être la même dans les quatre cas envisagés par cet alinéa.

Paragraphe 3.

1. A l'alinéa 2 de ce paragraphe, il y a lieu de remplacer les mots « dans les instances intentées contre... » par les mots « dans les instances dirigées contre ».

2. L'alinéa 4 du § 3 peut être rapproché de l'article 9, § 2, du projet. Le membre de phrase « sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance » a toutefois été omis.

Ce même alinéa appelle l'observation suivante : dans l'hypothèse où le Fonds est subrogé aux droits de la partie lésée, il pourrait exercer le recours direct que celle-ci possède à l'égard de l'assureur de la personne responsable. Il conviendrait de préciser, comme à l'article 9, § 2, du projet, qu'en cette hypothèse la juridiction répressive ne peut statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou contre le preneur d'assurance.

noodzakelijk leiden tot vermindering van de gemeenschappelijke waarborg voor de overige schuldeisers (cfr. artikel 8 van de hypotheekwet van 16 december 1851).

Er is dus tegenspraak tussen het eerste en het tweede lid van de paragraaf.

In het tweede lid moeten de woorden « bijzonder voorrecht » worden vervangen door « uitsluitend recht ».

Paragraaf 10.

Terwijl overal elders in het ontwerp sprake is van de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, verklaart § 10 de Minister van Economische Zaken bevoegd tot het opleggen van dwangsommen.

In dit opzicht zou in het ontwerp eenheid moeten worden gebracht.

Paragraaf 11.

De laatste vijf woorden van deze paragraaf zouden een afzonderlijke zin moeten vormen : « Hij omschrijft de opdracht van die commissie ».

Artikel 16.

Artikel 16 handelt over de bijdrage van het Waarborgfonds.

Opdat het Fonds kan bijdragen, is het nodig dat geen verhaal kan worden genomen op een verzekeraar.

Artikel 16 van de wet van 1 juli 1956 noemt twee gevallen :

- 1° gemis van identificatie van het rijtuig;
- 2° gemis van verzekering overeenkomstig de bepalingen van de wet.

Het koninklijk besluit van 5 januari 1957 gaat logischer te werk; het noemt drie gevallen, met name de twee gevallen bedoeld in artikel 16 van de wet en het geval dat de bestuurder of de houder van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt zich door diefstal of geweldpleging daarvan heeft meester gemaakt.

Paragraaf 1.

Uit het 4^o volgt, dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in de regeling van een schadegeval alleen bijdraagt wanneer een in gebreke blijvende verzekeraar van de toelating heeft afgezien of deze hem ontrokken is. De benadeelde partij zal dus door het Gemeenschappelijk Fonds niet worden vergoed indien de toelating van de in gebreke gebleven verzekeraar niet is ingetrokken. Naar de gemachtigden hebben verklaard, bedoelt de Regering echter de intrekking van de erkenning als maatstaf te nemen voor de insolvabiliteit van de verzekeraars : ieder verzekeraar wiens toelating is ingetrokken, zou worden geacht insolvent te zijn.

In de huidige redactie van de tekst komt die bedoeling niet tot uitdrukking.

Het tweede lid van § 1 bepaalt, dat de Koning de omvang en de voorwaarden voor toekenning van het recht op vergoeding door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds vaststelt. Zulk een bepaling staat al in de wet van 1 juli 1956. Toepassing daarvan is gemaakt in artikel 3 van het koninklijk besluit van 5 januari 1957.

De memorie van Toelichting zegt niet waarom de eventuele uitbreiding van de verplichtingen van het Fonds inzake vergoeding van stofelijke schade de onder 1^o en 3^o van het eerste lid bepaalde gevallen uitsluit, terwijl de toestand van de benadeelde dezelfde lijkt in de vier gevallen die in dit lid zijn bedoeld.

Paragraaf 3.

1. In de Franse tekst van het tweede lid van deze paragraaf vervangen de woorden « dans les instances intentées contre... » door « dans les instances dirigées contre ».

2. Het vierde lid van § 3 kan in verband worden gebracht met artikel 9, § 2, van het ontwerp. Het zinsdeel « het strafrecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden » is echter vervallen.

Bij datzelfde lid valt het volgende op te merken : ingeval het Fonds in de rechten van de benadeelde partij treedt, zou het ook het rechtstreeks verhaal kunnen uitoefenen dat deze bezit op de verzekeraar van de aansprakelijke. Zoals in artikel 9, § 2, van het ontwerp, zou nader moeten worden bepaald dat het strafrecht in dat geval geen uitspraak kan doen over rechten welke de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

3. L'alinéa 5 dispose : « Le ministère des avoués est facultatif. Le Fonds et la personne responsable(s) peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable ».

On peut se demander si le recours facultatif à un avoué vaut pour toutes les procédures tant civiles que pénales. L'article 9, dont la présente disposition s'inspire, ne prévoit cette faculté que pour la procédure qui se déroule devant le juge statuant au pénal.

Il a été observé à propos de l'article 9 que la disposition est sans utilité depuis la loi du 16 février 1961, qui permet aux avocats porteurs des pièces de représenter les parties civiles et les parties civilement responsables devant les juridictions pénales.

Si le Gouvernement n'entend rendre la première phrase de l'alinéa 5 du § 3 de l'article 16 applicable qu'aux seules procédures répressives, il y a lieu de l'omettre.

Article 17.

Certaines dispositions relatives à l'immatriculation des véhicules automoteurs qui figurent actuellement dans l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automoteurs, sont reprises et précisées dans le projet. Il en résulte que ces dispositions réglementaires seront remplacées, une fois le projet adopté, par des dispositions légales. Cette matière échappera donc à l'avenir au pouvoir réglementaire.

Article 18.

En vue de mettre en concordance l'article 18, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, avec l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, dont il constitue la sanction, il y aura lieu de modifier le texte, comme il sera proposé ci-après.

Paragraphe 4.

Le projet ne prévoit pas la possibilité pour les autorités de police de lever la saisie dans le cas où il leur serait justifié que la responsabilité civile est couverte.

Paragraphe 5.

Selon la loi du 1^{er} juillet 1956 le ministère public doit notifier aux parties lésées qu'il leur est loisible de faire valoir leurs droits.

Le projet ne comporte aucune disposition ayant pour but d'informer les parties lésées qu'elles peuvent faire valoir leur créance sur le produit de la vente.

Paragraphe 7.

Cette disposition paraît sans objet en ce qui concerne le Fonds commun de garantie et le bureau auxquels les paragraphes 6 et 7 de l'article 15 du projet n'imposent pas d'obligations susceptibles d'entraîner une sanction pénale.

Article 20.

Cet article prévoit des règles spéciales pour l'assurance couvrant la responsabilité civile lors de courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse.

Le projet reproduit les dispositions de la loi du 1^{er} juillet 1956. A la différence de cette loi, il permet toutefois d'exclure du bénéfice de l'assurance spéciale les dommages causés à tous conducteurs ou occupants des véhicules qui participent à la course et au concours, ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

L'exposé des motifs précise que cette exclusion peut viser tous ceux qui participent à la course ou au concours. « à quelque titre que ce soit ». Il y a lieu, toutefois, de remarquer que suivant le texte cette exclusion ne concerne que « les autres occupants des véhicules ».

* * *

Article 14ter.

Cette disposition permet au Roi de conclure des traités internationaux relatifs à la circulation, en Belgique, de véhicules automoteurs apparte-

3. Het vijfde lid bepaalt : « De medewerking van een pleitbezorger is facultatief. Het Fonds en de aansprakelijke persoon kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijke aansprakelijke partij ».

Men kan zich afvragen of de facultatieve medewerking van een pleitbezorger geldt voor alle, zo burgerlijke als strafrechtelijke rechtsplegingen. Artikel 9, waar die bepaling van uitgaat, voorziet in die mogelijkheid alleen voor de rechtspleging vóór de strafrechter.

Naar aanleiding van artikel 9 is opgemerkt, dat deze bepaling geen nut meer heeft sedert de wet van 16 februari 1961 krachtens welke de advocaten die houder zijn van de stukken, de burgerlijke partijen en de burgerlijke aansprakelijke partijen voor de strafgerichten mogen vertegenwoordigen.

Bedoelt de Regering het zo, dat artikel 16, § 3, vijfde lid, eerste volzin, alleen toepassing vindt op de rechtspleging in strafzaken, dan moet dat gedeelte vervallen.

Artikel 17.

Sommige bepalingen betreffende de inschrijving van motorrijtuigen, die thans voorkomen in het koninklijk besluit van 31 december 1953 « houdende regeling nopens de inschrijving van voertuigen met eigen beweegkracht », zijn in het ontwerp overgenomen en scherper gesteld. Hieruit volgt dat die verordeningsbepalingen, als het ontwerp eenmaal is goedgekeurd, door wetsbepalingen zullen worden vervangen. De aangelegenheid zal dus in de toekomst niet meer door de verordenende overheid worden geregeld.

Artikel 18.

Ten einde artikel 18, § 1, eerste lid, in overeenstemming te brengen met artikel 2, § 1, eerste lid, op overtreding waarvan het straf stelt, wijzige men de tekst zoals hierna zal worden voorgesteld.

Paragraaf 4.

Het ontwerp geeft de politieoverheden geen mogelijkheid tot opheffing van het beslag ingeval het bewijs wordt geleverd dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid gedekt is.

Paragraaf 5.

Volgens de wet van 1 juli 1956 moet het openbaar ministerie aan de benadeelde partijen kennis geven, dat het hun vrijstaat hun rechten te doen gelden.

In het ontwerp staat geen bepaling die tot doel heeft de benadeelde partijen te doen waarschuwen, dat zij hun schuldvordering op de opbrengst van de verkoop kunnen doen gelden.

Paragraaf 7.

Deze bepaling lijkt overbodig voor het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en het bureau, want de paragrafen 1 en 7 van artikel 15 leggen hun geen verplichtingen op, op welke niet-nakoming straf is gesteld.

Artikel 20.

Dit artikel stelt bijzondere regelen voor de verzekering tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij het organiseren van snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden.

Het ontwerp herhaalt de bepalingen van de wet van 1 juli 1956. Anders dan die wet staat het echter toe, van het voordeel van de speciale verzekering uit te sluiten de schade aan alle bestuurders of inzittenden van voertuigen die aan de rit of de wedstrijd deelnemen, alsook de schade aan die voertuigen.

De memorie van toelichting zegt, dat die uitsluiting kan slaan op allen die « in welke hoedanigheid ook » aan de rit of wedstrijd deelnemen. Op te merken valt echter dat, volgens de tekst, die uitsluiting alleen slaat op de « andere inzittenden van motorrijtuigen ».

* * *

Artikel 14ter.

Krachtens deze bepaling kan de Koning internationale verdragen sluiten in verband met het verkeer, in België, van motorrijtuigen die toe-

nant à des Etats étrangers. Le projet détermine les stipulations que ces traités devront contenir.

Il semble que par cette disposition le législateur entende donner au Roi une « approbation anticipative ». La pratique connaît cette forme d'approbation des traités. La doctrine admet généralement que ne sont valables au regard de l'article 68 de la Constitution que les approbations anticipatives données à l'occasion du vote de lois internes et à la condition que les matières sur lesquelles pourront porter les traités ainsi approuvés anticipativement soient déterminées avec une précision suffisante pour que le procédé ne puisse être considéré comme un blanc-seing donné au Roi. Ces conditions paraissent remplies en l'espèce.

Toutefois, la formule employée dans le premier alinéa est inadéquate, puisque le Roi tient de l'article 68 de la Constitution le pouvoir de faire les traités. Pour traduire l'intention du Gouvernement, il y a lieu d'écrire : « Sortiront leurs pleins et entiers effets, les traités que le Roi fera en vue de... (la suite comme au projet)... ».

* * *

Article 23.

Il ne se conçoit pas que le point de départ de la période transitoire prévue par cet article soit fixé par le Roi à une date autre que celle de la mise en vigueur de la loi. Il suffit donc de donner au Roi le pouvoir de fixer la fin de la période transitoire.

L'alinéa 2 appelle les observations suivantes :

1° l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936, modifié et complété par l'arrêté-loi du 14 février 1946 et par la loi du 20 décembre 1957, a été abrogé par l'article 12, 1°, de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, entrée en vigueur le 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1961;

2° l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 est l'arrêté-loi portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles; il a été modifié par les lois du 20 décembre 1957 et du 26 avril 1962;

3° l'arrêté-loi du 24 février 1947, étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, a été modifié par la loi du 20 décembre 1957.

Dans l'alinéa 3, les mots « dispositions nouvelles, résultant ou prises en application de la présente loi » devraient être remplacés par les mots : « dispositions prises pour l'exécution de la présente loi ».

Le projet ne précise pas quelles sont les dispositions des lois et arrêtés-lois cités dans l'article qui seront abrogées par la future loi. Dans un but de sécurité, il y aurait lieu de constater expressément ces abrogations.

Article 24.

Il résulte de cet article que les contrats conclus auprès de sociétés non inscrites sur la liste des demandes d'agrément ou sur celle des agréments ne seront plus considérés comme bénéficiant de l'application de l'article 23, alinéa 1^{er}, et ce, à partir de la publication de ces listes au *Moniteur belge*.

Il pourra en résulter que, de bonne foi, des particuliers ou des agents concluent encore, à une date proche de la publication, des contrats auprès d'assureurs ne figurant pas sur ces listes.

Pour éviter toute difficulté, il serait préférable de rédiger la première phrase de chacun des alinéas de l'article 24 comme suit : « A l'expiration du ... jour après la publication... (la suite comme au projet)... ».

* * *

Article 26.

Il résulte de l'article 16, § 1^{er}, 4°, du projet qu'en cas d'insolvabilité d'un assureur qui n'a pas demandé l'agrément ou qui ne l'a pas obtenue, les personnes lésées ne sont pas en droit de faire appel au Fonds commun de garantie. La protection des personnes lésées dans les hypothèses envisagées semble donc incomplète.

* * *

Le texte proposé ci-après tient compte des observations formulées dans le présent avis, sous réserve de celles qui entraînent une prise de position de la part du Gouvernement. Indépendamment de certaines corrections de forme qui ne nécessitent aucun commentaire, ce texte prévoit une nouvelle présentation du projet qui, pour des raisons de clarté, a été divisée en dix chapitres.

behoren aan vreemde Staten. Het ontwerp bepaalt welke bedingen die verdragen moeten inhouden.

Met deze bepaling lijkt de wetgever aan de Koning een « vervroegde goedkeuring » te geven. De praktijk kent deze vorm van goedkeuring van verdragen. De rechtsleer neemt in de regel aan, dat ten opzichte van artikel 68 van de Grondwet alleen geldig zijn de vervroegde goedkeuringen, die worden verleend bij de stemming van interne wetten en op voorwaarde dat de stof waarop de aldus vervroegd goedgekeurde verdragen zullen kunnen slaan (voldoende nauwkeurig wordt aangegeven opdat het procédé niet kan worden beschouwd als een aan de Koning verleende blanco-volmacht. Die voorwaarden lijken in het onderhavige geval vervuld te zijn.

De in het eerste lid gebruikte formule is echter niet dienstig, want de Koning ontleent de bevoegdheid tot het sluiten van verdragen aan artikel 68 van de Grondwet. Om de bedoeling van de Regering weer te geven, stelle men de tekst als volgt : « Volkomen uitwerking zullen hebben, de verdragen die de Koning zal sluiten met het oog op... (voorts zoals in het ontwerp) ... ».

* * *

Artikel 23.

Het gaat niet aan, dat het begin van de in dit artikel bedoelde overgangperiode door de Koning wordt vastgesteld op een andere datum dan die waarop de wet in werking treedt. Het is dan ook voldoende de Koning te machtigen tot het bepalen van het einde van de overgangperiode.

Bij het tweede lid is het volgende op te merken :

1° het koninklijke besluit n° 248 van 5 maart 1936, gewijzigd en aangevuld door de besluitwet van 14 februari 1946 en door de wet van 20 december 1957, is opgeheven door artikel 12, 1°, van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding, die 1 januari 1961 in werking is getreden;

2° de besluitwet van 30 december 1946 is de besluitwet houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen; zij is gewijzigd door de wetten van 20 december 1957 en 26 april 1962;

3° de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar, is gewijzigd bij de wet van 20 december 1957.

In het derde lid vervange men de woorden « nieuwe bepalingen die uit deze wet voortvloeien of bij toepassing van deze wet worden vastgesteld » door de woorden « bepalingen tot uitvoering van deze wet ».

Het ontwerp zegt niet welke bepalingen van de in het artikel genoemde wetten en besluitwetten door de toekomstige wet zullen worden opgeheven. Veiligheidshalve stelle men die opheffingen uitdrukkelijk vast.

Artikel 24.

Uit dit artikel blijkt dat de contracten, gesloten met maatschappijen die niet voorkomen op de lijst van de toelatingsaanvragen of op de lijst van de toelatingen, niet meer zullen worden geacht voor toepassing van artikel 23, eerste lid, in aanmerking te komen, en wel vanaf de dag waarop die lijsten in het *Belgisch Staatsblad* zijn bekendgemaakt.

Het gevolg daarvan kan zijn dat particulieren of agenten, te goeder trouw, kort na de bekendmaking nog overeenkomsten sluiten met verzekeraars die niet op die lijsten staan.

Om iedere moeilijkheid te voorkomen, ware het verkieslijk de eerste volzin van elk lid van artikel 24 als volgt te stellen : « Na het verstrijken van de ... dag na de bekendmaking... (voorts zoals in het ontwerp) ... ».

* * *

Artikel 26.

Uit artikel 16, § 1, 4°, van het ontwerp volgt dat, ingeval een verzekeraar die geen toelating gevraagd of verkregen heeft, insolvent is, de benadeelden niet gerechtigd zijn een beroep te doen op het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. In de hier bedoelde gevallen zijn de benadeelden dus klaarblijkelijk onvoldoende beschermd.

* * *

In de hierna voorgestelde tekst is met de in het advies gemaakte opmerkingen rekening gehouden; voorbehouden blijven echter de punten, waarin de Regering stelling zou moeten nemen. Afgezien van een aantal niet nader te commentarieren vormwijzigingen is aan het ontwerp ook een nieuwe inleiding gegeven; voor de overzichtelijkheid wordt het in tien hoofdstukken ingedeeld.

PROJET DE LOI

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

BAUDOUIN.

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir. SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Affaires économiques et de l'Énergie, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Affaires économiques et de l'Énergie, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I.

Dispositions préliminaires.

Article 1^{er}.
(Article 1^{er} du projet.)

On entend dans la présente loi :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.

Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.

Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.

Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.

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.

CHAPITRE II.

De l'assurance obligatoire.

Article 2.
(Article 2 du projet.)

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

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le Roi, à l'intervention d'un siège établi en Belgique.

§ 2. — Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation en Belgique à la condition qu'un bureau agréé à cette fin par le Roi assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.

Le Roi fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique ainsi que les conditions d'application de l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe et détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour

ONTWERP VAN WET

betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Economische Zaken en Energie, van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Economische Zaken en Energie, Onze Minister van Financiën en Onze Minister van Verkeerswezen, zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I.

Inleidende bepalingen.

Artikel 1.
(Artikel 1 van het ontwerp.)

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.

Rijwielen met hulpmotor : de aldus in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer genoemde motorrijtuigen.

Verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt.

Benadeelden : zij die schade hebben geleden welke grond oplevert voor toepassing van deze wet, alsmede hun rechtverklarenden.

Verzekeraar : de verzekeringsonderneming, door de Koning toegelaten naar luid 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.

HOOFDSTUK II.

Verplichte verzekering.

Artikel 2.
(Artikel 2 van het ontwerp.)

§ 1. — Van de openbare weg en van terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, mogen motorrijtuigen alleen gebruik maken indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringscontract dat aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de uitwerking niet is geschorst.

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

De verzekering moet, door toedoen van een in België gevestigde zetel, worden gesloten bij een verzekeraar die tot dat doel door de Koning is toegelaten.

§ 2. — Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, tot het verkeer in België toegelaten, mits een bureau, tot dat doel toegelaten door de Koning, zelf jegens de benadeelden de verplichting op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen in België veroorzaakt, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

De Koning regelt de wijze waarop die motorrijtuigen in België toegelaten worden; hij bepaalt onder welke voorwaarden het eerste lid van deze paragraaf wordt toegepast en welke rijtuigen voor de uitvoer

l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il peut prévoir l'exigence d'un certificat international d'assurance.

Article 3.
(Article 3 du projet.)

§ 1^{er}. — L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maître du véhicule par vol ou violence et de ceux qui utiliseraient le véhicule sans motif légitime sachant qu'on s'en est rendu maître de cette façon.

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.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

La garantie doit être illimitée.

Toutefois, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, celle-ci est limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou par une explosion.

§ 2. — Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la loi du 27 juillet 1962 relative à la responsabilité civile du Centre d'étude de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages corporels et matériels non couverts par la loi du 27 juillet 1962 et résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, de contamination provenant de transmutation d'atomes ou de radioactivité, ainsi que des effets de radiations provoquées par l'accélération artificielle de particules nucléaires, la garantie est, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre.

Article 4.
(Article 4 du projet.)

§ 1^{er}. — Le contrat d'assurance peut exclure du bénéfice de l'indemnisation :

1° le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant occasionné le dommage;

2° la personne qui conduit le véhicule au moment où le dommage est occasionné ainsi que tout assuré dont la responsabilité est engagée dans la réparation du dommage;

3° le conjoint des personnes mentionnées aux 1° et 2°;

4° les parents et alliés en ligne directe des personnes énumérées ci-dessus à la condition qu'ils habitent sous le toit de celles-ci et soient entretenus par elles;

5° les personnes bénéficiant des lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assuré.

Lorsque le dommage est causé alors que le véhicule est utilisé en service public ou spécial de transport de personnes en commun, l'exclusion ne peut s'appliquer aux personnes qui sont mentionnées aux 3° et 4°, que si elles participent à l'exploitation en exécutant à ce moment un service dans le véhicule.

§ 2. — Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

Art. 5.
(Article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1956.)

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.

ring van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gesteld. Hij kan voorschrijven dat een internationaal verzekeringsbewijs wordt geëist.

Artikel 3.
(Artikel 3 van het ontwerp.)

§ 1. — De verzekering moet waarborgen, dat benadeelden schadeloos worden gesteld telkens wanneer de eigenaar, enige houder en enige bestuurder van het verzekerde motorrijtuig of enig vervoerd persoon burgerrechtelijke aansprakelijkheid is, met uitsluiting van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschaft en van hen die het zonder geldige reden gebruiken, wetende dat men zich op die wijze daarover de macht heeft verschaft.

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

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

De dekking moet onbeperkt zijn.

Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, is de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, echter beperkt tot het bedrag van tien miljoen frank per schadegeval.

§ 2. — Dit artikel vindt geen toepassing op schade, te vergoeden overeenkomstig de wet van 27 juli 1962 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid van het Studiecentrum voor kernenergie.

Voor lichamelijke en stoffelijke schade die niet door de wet van 27 juli 1962 gedekt is en voortvloeit uit de rechtstreekse of onrechtstreekse gevolgen van ontploffing, warmteontwikkeling, uitstraling, besmetting ontstaan door transmutatie van atomen of door radioactiviteit, dan wel uit de gevolgen van stralingen die door kunstmatige versnelling van kerndeeltjes worden teweeggebracht, wordt de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, beperkt tot het bedrag van tien miljoen frank per schadegeval.

Artikel 4.
(Artikel 4 van het ontwerp.)

§ 1. — Het verzekeringscontract kan van schadeloosstelling uitsluiten :

1° de verzekeringnemer en de eigenaar van het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt;

2° hij die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt het motorrijtuig bestuurt, en iedere verzekerde die tot vergoeding van de schade kan worden aangesproken;

3° de echtgenoot van de onder 1° en 2° genoemde personen;

4° de bloed- en aanverwanten in de rechte lijn van de hierboven opgesomde personen, mits zij bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

5° zij die in aanmerking komen voor de bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, behalve voor zover zij tegen de verzekerde een op burgerrechtelijke aansprakelijkheid berustende vordering behouden.

Wanneer echter de schade veroorzaakt is terwijl het motorrijtuig gebruikt wordt voor een openbare of speciale dienst van gemeenschappelijk vervoer van personen, mogen de onder 3° en 4° bedoelde personen alleen dan worden uitgesloten, als zij aan het bedrijf deelnemen door op dat tijdstip in het voertuig een dienst uit te voeren.

§ 2. — Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend.

Artikel 5.
(Artikel 5 van de wet 1 juli 1956.)

Indien het contract een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens het contract ten laste van de verzekerde blijft.

Article 6.
(Article 17 du projet.)

§ 1^{er}. — La délivrance de la marque d'immatriculation d'un véhicule automoteur autre qu'un cyclomoteur est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin et à défaut d'un nouveau contrat, le titulaire de la marque d'immatriculation est tenu de la restituer à l'autorité désignée par le Roi, dans les cas et conditions déterminés par lui.

La délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

§ 2. — Aucun véhicule automoteur ne peut utiliser la voie publique ou un terrain ouvert au public, sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :

1^o si le véhicule a son stationnement habituel en Belgique et y est soumis à l'immatriculation, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du carnet ou du certificat d'immatriculation.

En outre, le conducteur doit être porteur d'un document dont le Roi détermine la nature et qui facilite l'identification de l'assureur;

2^o si le véhicule est un cyclomoteur qui a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante;

3^o si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2, § 2, de la présente loi.

§ 3. — Les dispositions du présent article ne sont pas applicables lorsque, en vertu des articles 9, 18 ou 50, le véhicule est admis à circuler en Belgique, sans que la responsabilité à laquelle il peut donner lieu soit couverte par une assurance, conformément aux dispositions de l'article 2.

Article 7.
(Article 20 du projet.)

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, § 1^{er}.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

En ce qui concerne les courses et concours de vitesse seulement, peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent à ces courses et concours ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Article 8.
(Article 8 de la loi du 1^{er} juillet 1956.)

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.

CHAPITRE III.

**Des véhicules appartenant à l'Etat
ou à certains organismes publics.**

Article 9.
(Article 14 du projet.)

§ 1^{er}. — L'Etat, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Régie des services frigorifiques de l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner

Artikel 6.
(Artikel 17 van het ontwerp.)

§ 1. — Geen nummerplaat voor een motorrijtuig dat geen rijwiel met hulpmotor is, mag worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopend verzekeringscontract dat aan de eisen van deze wet voldoet.

Wanneer het verzekeringscontract is geëindigd en er geen nieuw is gesloten, is de houder van de nummerplaat verplicht, deze aan de door de Koning aangewezen overheid terug te geven, in de gevallen en onder de voorwaarden die de Koning bepaalt.

Geen provinciale plaat voor een rijwiel met hulpmotor mag worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopend verzekeringscontract dat aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot de 31^e december van het jaar dat op het nummerplaat voorkomt.

§ 2. — Geen motorrijtuig mag van de openbare weg of van een terrein dat voor het publiek toegankelijk is gebruik maken indien niet aan de hiernavolgende voorschriften is voldaan :

1^o als het motorrijtuig gewoonlijk in België is gestald en aldaar aan inschrijving is onderworpen, moet het voorzien zijn van de nummerplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsboekje of -bewijs.

Bovendien moet de bestuurder in het bezit zijn van een document, waarvan de Koning de aard bepaalt en dat de identificatie van de verzekeraar vergemakkelijkt;

2^o als het motorrijtuig een rijwiel met hulpmotor is dat gewoonlijk in België is gestald, moet het voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van het lopende of van het daaropvolgende jaar voorkomt;

3^o als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2, § 2, van deze wet tot het verkeer in België is toegelaten.

§ 3. — De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing wanneer krachtens de artikelen 9, 18 of 50, het motorrijtuig tot het verkeer in België is toegelaten zonder dat de aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 door een verzekering is gedekt.

Artikel 7.
(Artikel 20 van het ontwerp.)

Geen snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd voor motorrijtuigen mag worden georganiseerd dan met het verlov van een door de Koning aan te wijzen overheid, die moet vaststellen of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3, § 1, bedoelde personen bedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet.

Dit verlov houdt geen vrijstelling in van enig verder verlov dat krachtens andere wetten en verordeningen moet worden verkregen.

Alleen voor snelheidsritten en -wedstrijden kunnen de schade aan bestuurders en andere inzittenden van de eraan deelnemende motorrijtuigen en de schade aan die motorrijtuigen zelf van de bijzondere verzekering worden uitgesloten.

Artikel 8.
(Artikel 8 van de wet van 1 juli 1956.)

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

HOOFDSTUK III.

**Rijtuigen toebehorend aan de Staat
of aan openbare instellingen.**

Artikel 9.
(Artikel 14 van het ontwerp.)

§ 1. — De Staat, de Regie van telegrafie en telefonie, de Regie der luchtwegen, de Regie der Rijkskoel- en -vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen hoeven geen verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig

lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 20 si le conducteur ou le détenteur du véhicule s'en est rendu maître par vol ou violence ou utilise le véhicule sans motif légitime sachant qu'on s'en est rendu maître de cette façon.

§ 2. — Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Il fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

CHAPITRE IV.

De l'action de la personne lésée contre l'assureur.

SECTION I.

Dispositions relatives à l'introduction et à la poursuite de l'action.

Article 10.

(Article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1956.)

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

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

Article 11.

(Article 7 de la loi du 1^{er} juillet 1956.)

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.

Article 12.

(Article 9 du projet.)

§ 1^{er}. — Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

§ 2. — Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

Si l'assuré est autre que le preneur d'assurance, ce dernier peut être appelé à la cause ou intervenir volontairement.

L'assureur et le preneur d'assurance peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

aanleiding kan geven: daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, indien de Koning er niet anders over beschikt.

Wanneer zij niet verplicht zijn de schade te vergoeden wegens hun eigen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, zijn zij jegens de benadeelden gehouden onder dezelfde voorwaarden als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafgerecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelden de verplichtingen, die artikel 20 aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal of geweldpleging daarvoor de macht heeft verschafte, dan wel het motorrijtuig zonder geldige reden gebruikt, wetende dat men zich op die wijze daarvoor de macht heeft verschafte.

§ 2. — De Koning kan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst, machtigen om de voor de Staat geldende regeling te genieten.

Hij bepaalt de voorwaarden waarouder die machtiging wordt verleend en ingetrokken, alsook de controlemaatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de eis worden verbonden, dat een zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas.

HOOFDSTUK IV.

Vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar.

AFDELING 1.

Bepalingen betreffende het instellen en het vervolgen van de vordering.

Artikel 10.

(Artikel 6 van de wet van 1 juli 1956.)

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

Indien er meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid verminderd tot dat bedrag. Niettemin blijft de verzekeraar die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomstende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

Artikel 11.

(Artikel 7 van de wet van 1 juli 1956.)

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

Artikel 12.

(Artikel 9 van het ontwerp.)

§ 1. — Een vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen de verzekeraar, tegen de verzekerde of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis dat is gewezen in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde, worden ingeroepen tegen de verzekeraar, indien vaststaat, dat deze laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

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

§ 2. — Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde voor het strafgerecht wordt ingesteld, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in het geding worden geroepen en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

Als de verzekerde niet de verzekeringnemer is, kan deze in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen.

De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

Article 13.
(Article 10 du projet.)

§ 1^{er}. — 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 ou s'il y a infraction, à compter du jour où celle-ci a été commise.

La prescription est interrompue par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée. Un nouveau délai de trois ans prendra cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier, qu'elle rompt les pourparlers; si la notification est faite par lettre recommandée, le nouveau délai prendra cours le lendemain du dépôt de celle-ci à la poste.

§ 2. — L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre les assurés.

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

Article 14.
(Article 11 du projet.)

Aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la présente loi est réputé de plein droit, couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

SECTION II.

De l'opposabilité aux personnes lésées des événements ou clauses mettant fin au contrat d'assurance, suspendant celui-ci ou la garantie qui en fait l'objet.

Article 15.
(Article 12 du projet.)

En cas de transfert de propriété du véhicule, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin, par le seul effet du transfert, à l'assurance portant sur ce véhicule, sont opposables à la personne lésée, sans qu'il y ait lieu à application de l'article 16.

Toutefois, sous réserve des dispositions de l'article 16, l'assureur du véhicule dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1° le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2° le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert.

Article 16.
(Article 13 du projet.)

§ 1^{er}. — Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation ou la résiliation du contrat doivent être notifiées par l'assureur à l'autorité ou à la personne désignée par le Roi; le Roi fixe le mode de notification, le moment à partir duquel elle peut être faite et le point de départ du délai prévu au § 2.

§ 2. — Les obligations de l'assureur à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification prévue au § 1^{er}; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat.

Artikel 13.
(Artikel 10 van het ontwerp.)

§ 1. — Iedere rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar, die uit deze wet voortvloeit, verjaart door verloop van drie jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan, of, indien er misdrijf is, te rekenen van de dag waarop dit werd gepleegd.

De verjaring wordt gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van drie jaar begint te lopen vanaf het tijdstip waarop één van de partijen bij deurwaarders-exploit aan de andere partij kennis heeft gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt; indien de kennisgeving bij aangetekende brief geschiedt, begint de nieuwe termijn te lopen op de dag na die waarop de brief ter post is afgegeven.

§ 2. — Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekerden tot gevolg.

§ 3. — Indien, in een geding tegen de verzekeraar, de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan, voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen ontvankelijk gedurende dertig jaar na de uitspraak.

Artikel 14.
(Artikel 11 van het ontwerp.)

Geen uit de wet of het verzekeringscontract voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval kan door een verzekeraar tegen een benadeelde worden ingeroepen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of het verzekeringscontract gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Ieder verzekeringscontract met het oog op de uitvoering van deze wet gesloten, wordt, ten opzichte van de benadeelde, van rechtswege geacht elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

AFDELING II.

Voorwaarden waaronder gebeurtenissen of clauses die het verzekeringscontract beëindigen of schorsen, dan wel de daaraan verbonden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen.

Artikel 15.
(Artikel 12 van het ontwerp.)

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig kunnen de bedingen van het verzekeringscontract die ertoe strekken uit kracht van de overgang een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen, zonder dat artikel 16 hoeft te worden toegepast.

Niettemin blijft de verzekeraar van het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgegaan, behoudens wat in artikel 16 is bepaald, jegens de benadeelde aansprakelijk, wanneer de schade veroorzaakt is door :

1° het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de nummerplaat die het vóór de overgang droeg;

2° het motorrijtuig, gebruikt in vervanging van dat waarvan de eigendom is overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de nummerplaat die dit laatste vóór de overgang droeg.

Artikel 16.
(Artikel 13 van het ontwerp.)

§ 1. — Om tegen de benadeelde te kunnen worden ingeroepen, moet van het eindigen, de nietigverklaring of de ontbinding van het contract door de verzekeraar kennis worden gegeven aan de overheid of de persoon door de Koning aangewezen; de Koning bepaalt op welke wijze de kennisgeving moet worden gedaan, vanaf welk tijdstip zij kan worden gedaan en wanneer de in § 2 bedoelde termijn ingaat.

§ 2. — De verplichtingen van de verzekeraar jegens de benadeelde blijven bestaan voor schadegevallen die plaatsvinden binnen zestien dagen na de kennisgeving bedoeld in § 1; deze termijn kan niet ingaan vóór de dag na die waarop het contract eindigt.

§ 3. — Toutefois, ces obligations cessent de plein droit, sans notification, en ce qui concerne les sinistres survenant :

1° après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;

2° après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément à l'article 2, § 1^{er}, en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle donne lieu un véhicule automobile ayant son stationnement habituel à l'étranger;

3° après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit le terme pour lequel a été émis un certificat international d'assurance, lorsque l'obligation assumée par le bureau, conformément à l'article 2, § 2, est subordonnée à l'existence de ce certificat.

§ 4. — La suspension du contrat ou de la garantie n'est pas opposable à la personne lésée, sauf si un autre assureur est tenu à l'égard de celle-ci.

Article 17.
(Article 13bis du projet.)

Les articles 15 et 16 ne sont pas applicables aux cyclomoteurs.

Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

1. Par le seul fait de la délivrance de l'attestation prévue à l'article 6, § 1^{er}, l'assureur couvre à l'égard de la personne lésée les dommages causés, avant la fin de l'année dont la plaque provinciale porte le millésime, par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation du titulaire de celle-ci.

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

2. En ce qui concerne les contrats d'assurance souscrits conformément à l'article 2, § 1^{er}, en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle donnent lieu les cyclomoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, les obligations de l'assureur couvrent à l'égard de la personne lésée, les dommages causés par le cyclomoteur décrit au contrat avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant le terme fixé par le contrat.

Article 18.
(Article 14bis du projet.)

Par dérogation aux articles 15 et 16, lorsqu'un véhicule automobile fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire, en propriété ou en location, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance ou de la suspendre par le seul effet de la réquisition, sont le plein droit opposables à la personne lésée, dès la prise en charge effective par l'autorité qui a pris la mesure de réquisition.

Par le seul fait de la prise en charge, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu, couvre elle-même, dans la mesure prévue à l'article 9, § 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

CHAPITRE V.

Du Fonds commun de garantie.

Article 19.
(Article 15, § 6, alinéas 1^{er} et 2 du projet.)

§ 1^{er}. — Le Roi agrée, aux conditions qu'il détermine, un Fonds commun de garantie qui a pour mission d'indemniser les personnes lésées dans les cas prévus à l'article 20, § 1^{er} (1). Il en approuve les statuts, régleme le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

(Article 15, § 9, alinéa 2, 1^{re} phrase du projet.)

Il lui retire l'agrément s'il n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

§ 2. — Les assureurs sont solidairement tenus d'effectuer à ce Fonds commun de garantie, les versements nécessaires pour l'accomplissement de sa mission et pour assurer ses frais de fonctionnement.

(1) Il y aurait lieu de réglementer de manière distincte le cas de la création par l'Etat du Fonds commun de garantie (voyez l'observation relative à l'article 15, § 6, du texte du Gouvernement).

§ 3. — Deze verplichtingen eindigen echter van rechtswege, zonder kennisgeving, voor zover het schadegevallen betreft die plaats vinden :

1° na het van kracht worden van een nieuwe verzekering die hetzelfde risico dekt;

2° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de vervaltijd bepaald door een verzekeringscontract dat overeenkomstig artikel 2, § 1, is gesloten, tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat gewoonlijk in het buitenland is gestald, aanleiding geeft;

3° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de tijd waarvoor een internationaal verzekeringsbewijs is afgegeven, wanneer de verplichting die het Bureau overeenkomstig artikel 2, § 2, op zich neemt, van het bestaan van dit bewijs afhankelijk is gesteld.

§ 4. — De schorsing van het contract of van de dekking kan niet tegen de benadeelde worden ingeroepen, tenzij een ander verzekeraar tegen hem gehouden is.

Artikel 17.
(Artikel 13bis van het ontwerp.)

De artikelen 15 en 16 zijn niet van toepassing op rijwielen met hulpmotor.

Deze zijn aan de hiernavolgende bepalingen onderworpen :

1. Alleen reeds door het afgeven van het in artikel 6, § 1, bedoelde bewijs dekt de verzekeraar jegens de benadeelde de schade veroorzaakt vóór het einde van het jaar dat voorkomt op de provinciale plaat, door ieder rijwiel met hulpmotor dat voorzien is van deze plaat met toestemming van de houder ervan.

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

2. Voor verzekeringscontracten die overeenkomstig artikel 2, § 1, zijn gesloten, tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe rijwielen met hulpmotor die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald aanleiding geven, dekken de verplichtingen van de verzekeraar, jegens de benadeelde, de schade die het in het contract beschreven rijwiel met hulpmotor heeft veroorzaakt binnen zestien dagen na de looptijd die in het contract is gesteld.

Artikel 18.
(Artikel 14bis van het ontwerp.)

Wanneer een motorrijtuig het voorwerp wordt van een maatregel van burgerlijke of militaire opeising in eigendom of in huur, kunnen, in afwijking van de artikelen 15 en 16, de bedingen van het verzekeringscontract die bepalen dat door de enkele opeising de verzekering eindigt of wordt geschorst, van rechtswege tegen de benadeelde worden ingeroepen, zodra de overheid van wie de opeisingsmaatregel uitgaat, het motorrijtuig werkelijk voor zijn rekening heeft genomen.

Alleen reeds doordat de publiekrechtelijke persoon in wiens naam de opeising is gedaan, het motorrijtuig voor zijn rekening neemt, dekt hij zelf, in dezelfde mate als bepaald in artikel 9, § 1, de aansprakelijkheid waartoe het opgeëiste motorrijtuig aanleiding kan geven.

HOOFDSTUK V.

Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Artikel 19.
(Artikel 15, § 6, eerste en tweede lid van het ontwerp.)

§ 1. — De Koning laat, onder de voorwaarden die hij bepaalt, een Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe, dat tot opdracht heeft benadeelden in de gevallen als bedoeld in artikel 20, § 1, schadeloos te stellen (1). Hij keurt de statuten van dit Fonds goed, regelt het toezicht op zijn werking en bepaalt welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

(Artikel 15, § 9, tweede lid, eerste volzin, van het ontwerp.)

Hij trekt de toelating in indien het Fonds niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

§ 2. — De verzekeraars zijn er hoofdelijk toe gehouden aan dat Gemeenschappelijk Waarborgfonds de stortingen te doen die voor het vervullen van zijn opdracht en voor zijn werkingskosten nodig zijn.

(1) Voor het geval dat de Staat zelf een Gemeenschappelijk Waarborgfonds instelt, zou een afzonderlijke regeling nodig zijn (zie opmerking bij artikel 15, § 6, van de Regeringstekst).

(Article 15, § 8, alinéas 1^{er}, 3 partim et 4 du projet.)

§ 3. — En cas de cessation ou de retrait de l'agrément du Fonds commun de garantie, le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des personnes lésées, sans préjudice des droits des autres créanciers.

Le Roi nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du Fonds quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

Pendant la durée de la liquidation, le § 2 reste applicable.

Article 20.
(Article 16 du projet.)

§ 1^{er}. — La personne lésée, à laquelle un dommage corporel a été causé par un véhicule automoteur, peut obtenir du Fonds commun de garantie la réparation de ce dommage :

1^o lorsque le véhicule qui a causé l'accident n'est pas identifié; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable;

2^o lorsque, l'obligation d'assurance n'ayant pas été respectée, aucun assureur agréé n'est obligé par la loi à la dite réparation;

3^o lorsque, en cas de vol ou de violence, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée en vertu de l'exclusion prévue à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er};

4^o lorsque l'assureur agréé, débiteur des indemnités, ayant renoncé à l'agrément ou ayant fait l'objet de la mesure de retrait d'agrément prévue à l'article 23, § 1^{er}, est en défaut d'exécuter ses obligations.

L'étendue et les conditions d'octroi de ce droit à réparation sont déterminées par le Roi.

Dans les cas prévus aux 2^o et 4^o, le Roi peut étendre les obligations du Fonds commun de garantie à l'indemnisation des dégâts matériels dans les limites spéciales qu'il détermine.

§ 2. — Dans les cas prévus au § 1^{er}, le Fonds commun de garantie est subrogé, dans la mesure où il a réparé le dommage, aux droits de la personne lésée contre les personnes responsables et éventuellement contre leurs assureurs.

(Article 18, § 6, 1^{re} phrase du projet.)

Lorsqu'en application de l'article 32, alinéa 2, une caution est fournie ou un cautionnement est versé, le Fonds commun de garantie est, à l'égard de la caution ou du cautionnement, subrogé dans les droits des personnes lésées qu'il a indemnisées des dommages causés par le véhicule. Il en est de même à l'égard du produit de la vente du véhicule qui, en application de l'article 35, a été affecté à la réparation des dommages.

(Article 16, § 2, alinéa 2, et article 18, § 6, 2^{me} phrase.)

La subrogation ne peut préjudicier aux droits que pourraient faire valoir personnellement des personnes lésées qui seraient en concours avec le Fonds en raison de créances de responsabilité civile faisant l'objet de la présente loi. Ces personnes lésées, à l'exclusion des personnes qui leur seraient subrogées, exercent leurs droits par préférence au Fonds.

§ 3. — Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable au Fonds, à la personne responsable ou à la personne lésée que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance. Toutefois, le jugement est opposable au Fonds dans le cas prévu au § 1^{er}, 4^o, même s'il n'a pas été présent ou appelé à l'instance.

Lorsqu'un assureur a renoncé à l'agrément ou a fait l'objet d'une mesure de retrait d'agrément, le Fonds peut intervenir en tout état de cause dans les instances dirigées contre cet assureur ou contre ses assurés.

Le Fonds peut mettre la personne responsable en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

§ 4. — Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, le Fonds peut être mis en cause par la personne lésée et peut intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile.

Le Fonds et la personne responsable peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

(Artikel 15, § 8, eerste, derde (partim) en vierde lid van het ontwerp.)

§ 3. — In geval de toelating van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds eindigt of wordt ingetrokken, kan de Koning alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de benadeelden, onverminderd de rechten van andere schuldeisers.

De Koning benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het Fonds met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

Zolang de vereffening duurt, blijft § 2 toepasselijk.

Artikel 20.
(Artikel 16 van het ontwerp.)

§ 1. — De benadeelde aan wie door een motorrijtuig lichamelijke schade is veroorzaakt, kan van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding van die schade bekomen :

1^o wanneer de identiteit van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is vastgesteld; in dit geval wordt het Fonds in de plaats van de aansprakelijke persoon gesteld;

2^o wanneer, doordat de verplichting tot verzekering niet is nagekomen, geen toegelaten verzekeraar door de wet tot bedoelde vergoeding is verplicht;

3^o wanneer, in geval van diefstal of geweldpleging, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, ingevolge de in artikel 3, § 1, eerste lid, gestelde uitsluiting niet is verzekerd;

4^o wanneer de toegelaten verzekeraar, die de schadeloosstelling verschuldigd is, zijn verplichtingen niet nakomt, terwijl hij van de toelating heeft afgezien of terwijl op hem de in artikel 23, § 1, bedoelde maatregel van intrekking is toegepast.

De omvang en de voorwaarden tot toekenning van dit recht op vergoeding worden door de Koning vastgesteld.

In de gevallen bedoeld onder 2^o en 4^o kan de Koning de verplichtingen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds binnen de speciale grenzen die hij bepaalt, uitbreiden tot de vergoeding van stoffelijke schade.

§ 2. — In de gevallen bepaald in § 1, wordt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, in de mate waarin het de schade heeft vergoed, gesteld in de rechten van de benadeelde tegen de aansprakelijke personen en, eventueel, tegen hun verzekeraars.

(Artikel 18, § 6, eerste volzin, van het ontwerp.)

Wanneer overeenkomstig artikel 32, tweede lid, een borgtocht gesteld of een zekerheid gestort is, treedt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ten aanzien van de borg of de zekerheid in de rechten van de benadeelden aan wie de door het motorrijtuig veroorzaakte schade heeft vergoed. Hetzelfde geldt voor de opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, die krachtens artikel 35 is besteed aan de herstelling van de schade.

(Artikel 16, § 2, tweede lid, en artikel 18, § 6, tweede volzin van het ontwerp.)

De indeplaatsstelling mag geen afbreuk doen aan de rechten die benadeelden persoonlijk kunnen doen gelden wegens schuldvorderingen inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid als bedoeld in deze wet, die met het Fonds gelijkelijk opkomen. Deze benadeelden, maar niet zij die in hun plaats zouden zijn gesteld, oefenen hun rechten uit bij voorkeur boven het Fonds.

§ 3. — Een vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen het Fonds, tegen de aansprakelijke persoon of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of zijn geroepen. Nochtans, in het geval bedoeld onder § 1, 4^o, kan het vonnis tegen het Fonds worden ingeroepen zelfs wanneer het in het geding noch partij is geweest, noch daarin werd geroepen.

Wanneer een verzekeraar van de toelating heeft afgezien of wanneer zijn toelating is ingetrokken, kan het Fonds in elke stand van het geding tussenkomen in gedingen tegen die verzekeraar of tegen zijn verzekerden.

Het Fonds kan de aansprakelijke persoon betrekken in het geding dat door de benadeelde tegen dit Fonds wordt gevoerd.

§ 4. — Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade voor het strafrecht wordt ingesteld, kan het Fonds door de benadeelde in het geding worden geroepen en ook vrijwillig tussenkomen onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht.

Het Fonds en de aansprakelijke persoon kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijke aansprakelijke partij.

CHAPITRE VI.

Du bureau chargé de régler les dommages causés par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Article 21.
(Article 15, § 7 du projet.)

§ 1^{er}. — Le Roi agrée aux conditions qu'il détermine, un bureau qui a pour mission de régler les dommages causés en Belgique par les véhicules mentionnés à l'article 2, § 2.

(Article 15, § 9, alinéa 2 du projet.)

Dans les limites de cette mission, le Roi approuve les statuts de ce bureau, réglemente le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

Il lui retire l'agrément si le bureau n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

Les assureurs sont cautions solidaires des engagements qui incombent à ce bureau dans les limites de sa mission.

§ 2. — En cas de cessation ou de retrait de l'agrément du bureau, sa mission est assurée pour une période que le Roi détermine par le Fonds commun de garantie prévu à l'article 19.

(Article 15, § 8, alinéa 3 partim du projet.)

Le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des personnes lésées, sans préjudice des droits des autres créanciers. Il nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du bureau quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

CHAPITRE VII.

Des entreprises d'assurance et les mesures tendant à garantir l'exécution de leurs obligations.

Article 22.
(Article 15, § 1^{er} du projet.)

(Article 15, § 9, alinéa 1^{er} du projet.)

Nul ne peut souscrire, en qualité d'assureur, des contrats d'assurance de la responsabilité civile prévue à l'article 2, § 1^{er}, s'il n'est agréé par le Roi. La liste des entreprises d'assurance agréées est publiée au moins une fois l'an au *Moniteur belge*.

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

Article 23.
(Article 15, § 2 du projet.)

§ 1^{er}. — Le Roi détermine les conditions d'agrément, de cessation et de retrait d'agrément des assureurs.

Il réglemente leur activité et en organise le contrôle. Il détermine notamment les normes auxquelles doivent satisfaire les tarifs, ainsi que les taux maxima des primes.

§ 2. — Aux conditions que le Roi détermine, les assureurs déposent un cautionnement, calculent et comptabilisent les engagements découlant des obligations qui leur incombent, tant en vertu des contrats d'assurance qu'ils ont souscrits, qu'en vertu des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

Ils doivent disposer en tout temps de garanties correspondant au montant de ces engagements.

Les biens constituant le cautionnement et les garanties doivent appartenir en pleine propriété à l'assureur.

Dans toute entreprise d'assurance doit être tenu un inventaire spécial des biens constituant ces garanties.

Sans égard à leur montant nominal ou au montant pour lequel ils sont estimés ou figurent dans les livres de l'assureur, les biens déposés à titre de cautionnement et les biens meubles compris dans ces garanties ne peuvent être affectés qu'au paiement des indemnités dues aux personnes lésées. De même, les biens susceptibles d'hypothèque, compris dans ces garanties, sont grevés d'une hypothèque légale garantissant le paiement de ces indemnités.

HOOFDSTUK VI.

Bureau voor afwikkeling van schade veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

Artikel 21.
(Artikel 15, § 7, van het ontwerp.)

§ 1. — De Koning laat, onder de voorwaarden die hij bepaalt, een bureau toe, dat tot opdracht heeft de schade af te wikkelen, die in België is veroorzaakt door de in artikel 2, § 2, bedoelde motorrijtuigen.

(Artikel 15, § 9, tweede lid, van het ontwerp.)

Binnen de perken van die opdracht keurt de Koning de statuten van dit bureau goed, regelt hij het toezicht op zijn werking en bepaalt hij welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

Hij trekt de toelating in indien het bureau niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

De verzekeraars staan hoofdelijk borg voor de verbintenissen die dit bureau binnen de perken van zijn opdracht op zich te nemen heeft.

§ 2. — Ingeval de toelating van het bureau eindigt of wordt ingetrokken, wordt zijn opdracht vervuld door het in artikel 19 genoemde Gemeenschappelijk Waarborgfonds, voor een tijd die de Koning bepaalt.

(Artikel 15, § 8, derde lid, partim, van het ontwerp.)

De Koning kan alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de benadeelden, onverminderd de rechten van andere schuldeisers. Hij benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het bureau met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

HOOFDSTUK VII.

Verzekeringsondernemingen en maatregelen om de uitvoering van hun verplichtingen te waarborgen.

Artikel 22.
(Artikel 15, § 1, van het ontwerp.)

(Artikel 15, § 9, eerste lid, van het ontwerp.)

Niemand mag als verzekeraar contracten sluiten tot verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld in artikel 2, § 1, zo hij niet door de Koning is toegelaten. De lijst van de toegelaten verzekeringsondernemingen wordt ten minste eenmaal per jaar in het *Belgisch Staatsblad* bekend gemaakt.

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

Artikel 23.
(Artikel 15, § 2, van het ontwerp.)

§ 1. — De Koning bepaalt de voorwaarden voor de toelating van verzekeraars en voor het eindigen van de in artikel 2, § 1, bedoelde toelating.

Hij stelt regelen voor hun werking en organiseert het toezicht daarop. Hij stelt onder meer de normen vast waaraan de tarieven moeten voldoen, alsmede de maximumbedragen van de premies.

§ 2. — Onder door de Koning te bepalen voorwaarden stellen de verzekeraars zekerheid, berekenen en comptabiliseren zij de verbintenissen die voortvloeien uit de verplichtingen waartoe zij gehouden zijn, zowel krachtens verzekeringcontracten die zij hebben gesloten als krachtens de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsverordeningen.

Te allen tijde moeten zij beschikken over waarborgen welke met het bedrag van die verbintenissen overeenstemmen.

De goederen die de zekerheid uitmaken en de waarborgen moeten in volle eigendom aan de verzekeraar toebehoren.

Iedere verzekeringsonderneming moet een speciale inventaris bijhouden van de goederen waaruit deze waarborgen bestaan.

De als zekerheid neergelegde goederen en de roerende goederen welke zijn begrepen in die waarborgen, mogen, ongeacht hun nominaal bedrag of het bedrag waarop ze zijn geschat of waarvoor ze in de boeken van de verzekeraar voorkomen, slechts tot betaling van aan de benadeelden verschuldigde schadeloosstelling worden aangewend. Evenzo wordt op de voor hypotheek vatbare goederen die in deze waarborgen begrepen zijn, een wettelijke hypotheek gevestigd als waarborg voor de betaling van die schadeloosstelling.

Toutefois, en ce qui concerne les indemnités dues pour la réparation des dégâts matériels, le droit exclusif ou l'hypothèque légale ne peuvent s'exercer que sur les sommes et biens qui subsistent après le règlement de l'ensemble des créances du chef des dommages résultant de lésions corporelles.

§ 3. — Le Ministre ayant le contrôle de l'assurance dans ses attributions ou son délégué requiert l'inscription de l'hypothèque légale prévue au § 2, à concurrence du montant des garanties que le bien représente, dans les conditions prévues aux articles 82 à 87 de la loi du 16 décembre 1851 sur la revision du régime hypothécaire. Les inscriptions sont radiées ou réduites du consentement du Ministre ou de son délégué dans les conditions prévues aux articles 92 à 95 de la même loi. Les frais relatifs à l'inscription et à la mainlevée sont à charge de l'Etat (1).

En cas de liquidation des opérations de l'assureur aucune action en revendication ne pourra être exercée sur les valeurs mobilières faisant partie des garanties aussi longtemps que les obligations de l'assureur relatives au paiement des indemnités dues aux personnes lésées n'auront pas été entièrement exécutées.

Article 24.

(Article 15, § 3, du projet.)

Lorsque le Ministre qui a le contrôle de l'assurance dans ses attributions juge que les garanties financières présentées par un assureur sont insuffisantes, il peut prendre toutes mesures utiles et, notamment, imposer le versement, en numéraire, de tout ou partie du capital social, du fonds social, ou du fonds de garantie souscrit et non encore versé, ainsi qu'interdire toute attribution et toute distribution de bénéfices tant aux actionnaires qu'aux assurés.

Article 25.

(Article 15, § 4, du projet.)

Sauf autorisation, dans les conditions fixées par le Roi, du Ministre qui a le contrôle de l'assurance dans ses attributions, il est interdit aux assureurs de disposer de tout bien affecté au cautionnement ou à la constitution des garanties prévues à l'article 23, § 2, ou d'apporter à ce bien des transformations qui auraient pour effet d'en diminuer la valeur.

Article 26.

(Article 15, § 8, alinéas 1^{er}, 2 et 3 partim du projet.)

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

Lorsque les biens mentionnés à l'inventaire prévu à l'article 23, § 2, alinéa 4, sont insuffisants pour constituer les garanties définies à l'article 23, § 2, alinéa 2, le Roi complète cet inventaire en choisissant des biens dans l'actif de l'entreprise, en vue de permettre l'exercice du droit exclusif et de l'hypothèque légale prévus au même article 23, § 2, alinéa 5.

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

Article 27.

(Article 15, § 9, alinéa 2 du projet.)

Les entreprises d'assurance sont tenues de procéder par la voie du *Moniteur belge* aux publications prescrites par le Roi.

Article 28.

(Article 15, § 12, du projet.)

Les frais de contrôle sont supportés par les assureurs, à concurrence de 5 p. m. au plus des primes encaissées pour l'assurance prévue par la présente loi. Un arrêté royal fixe, à la fin de chaque exercice, la répartition des frais entre les assureurs au prorata du montant des primes encaissées.

Article 29.

(Article 15, § 5, du projet.)

Les administrateurs ou gérants d'une société par actions, d'une société coopérative et d'une association d'assurance mutuelle agréées

(1) Voyez, en ce qui concerne cet alinéa, dans l'avis l'observation relative à l'article 15, § 2, du projet.

Wat echter de schadeloosstelling betreft die voor de herstelling van stoffelijke schade verschuldigd is, kan het uitsluitend recht of de wettelijke hypotheek alleen uitgeoefend worden op de sommen en goederen die overblijven na de regeling van de gezamenlijke schuldvorderingen wegens schade die voortvloeit uit lichamelijke letsels.

§ 3. — De Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, of zijn gemachtigde, vordert de inschrijving van de in § 2 bedoelde wettelijke hypotheek tot het bedrag van de waarborgen die het goed vertegenwoordigt, zoals bepaald in de artikelen 82 tot 87 van de wet van 16 december 1851 houdende herziening der wet over de hypotheeken. De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd met de toestemming van de Minister of van zijn gemachtigde, zoals bepaald in de artikelen 92 tot 95 van dezelfde wet. De kosten betreffende de inschrijving en de opheffing komen ten laste van de Staat (1).

Bij vereffening van de verrichtingen van een verzekeraar kan geen vordering tot teruggave van de roerende waarden die van de waarborgen deel uitmaken, worden uitgeoefend zolang aan de verplichtingen van de verzekeraar inzake betaling van aan benadeelden verschuldigde schadeloosstelling niet ten volle is voldaan.

Artikel 24.

(Artikel 15, § 3 van het ontwerp.)

Wanneer de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, oordeelt dat de door een verzekeraar geboden financiële waarborgen ontoereikend zijn, kan hij alle dienstige maatregelen nemen en, onder meer, voorschrijven dat het ingetkend maar niet gestort maatschappelijk kapitaal, vennootschappelijk fonds of waarborgfonds geheel of gedeeltelijk wordt bijgestort in geldspeciën, en ook verbieden dat winsten zowel aan aandeelhouders als aan verzekerden worden toegewezen of over hen verdeeld.

Artikel 25.

(Artikel 15, § 4, van het ontwerp.)

Behoudens toestemming van de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, verleend onder de door de Koning gestelde voorwaarden, is het de verzekeraars verboden te beschikken over enig goed dat bestemd is voor de zekerheidsstelling of voor de vestiging van de in artikel 23, § 2, bedoelde waarborgen, dan wel aan dat goed veranderingen aan te brengen die de waarde ervan verminderen.

Artikel 26.

(Artikel 15, § 8, eerste, tweede en derde (partim) lid van het ontwerp.)

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

Wanneer de goederen vermeld in de inventaris als bedoeld in artikel 23, § 2, vierde lid, niet voldoende zijn tot vestiging van de in artikel 23, § 2, tweede lid, bepaalde waarborg, vult de Koning deze inventaris aan met goederen, te kiezen uit de activa van de onderneming, zodat het uitsluitend recht en de wettelijke hypotheek, een en ander bedoeld in hetzelfde artikel 23, § 2, vijfde lid, kunnen worden uitgeoefend.

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

Artikel 27.

(Artikel 15, § 9, tweede lid, van het ontwerp.)

De verzekeringsondernemingen zijn verplicht, door middel van het *Belgisch Staatsblad*, de door de Koning voorgeschreven bekendmaking te doen.

Artikel 28.

(Artikel 15, § 12, van het ontwerp.)

De kosten van het toezicht worden door de verzekeraars gedragen, tot een beloop van het hoogste 5 p.m. van de premies, geïnd voor de verzekering door deze wet bedoeld. Op het einde van elk dienstjaar worden de kosten bij koninklijk besluit onder de verzekeraars omgeslagen naar evenredigheid van het bedrag der geïnde premies.

Artikel 29.

(Artikel 15, § 5, van het ontwerp.)

De beheerders of zaakvoerders van een als verzekeraar toegelaten vennootschap op aandelen, coöperatieve vennootschap en vereniging

(1) Zie over deze alinea de opmerking in het advies bij artikel 15, § 2, van het ontwerp.

en qualité d'assureur, ainsi que les fondés de pouvoir en Belgique d'une entreprise d'assurance étrangère agréée, sont solidairement responsables envers les personnes lésées, de tous dommages résultant de la violation des obligations imposées aux assureurs par le présent chapitre et par les arrêtés pris pour son exécution.

Ils ne sont déchargés de cette responsabilité solidaire quant aux violations auxquelles ils n'ont pas pris part, que si aucune faute ne leur est imputable et si l'on ne peut leur reprocher de n'avoir pas mis en œuvre tous les moyens à leur disposition pour empêcher ou limiter le dommage.

Article 30.
(Article 15, § 10, du projet.)

Sans préjudice de l'application éventuelle de toutes autres sanctions, le Roi peut prévoir que les assureurs qui contreviennent aux dispositions du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, énumérées par lui, sont, à défaut de régularisation dans le délai fixé par le Ministre ayant le contrôle de l'assurance dans ses attributions, passibles d'astreintes calculées à raison de cinq cents francs par jour de retard; les astreintes sont reconstruites comme en matière d'enregistrement sur la demande de ce Ministre.

CHAPITRE VIII.

Dispositions pénales.

SECTION I.

De la saisie des véhicules.

Article 31.
(Article 18, § 3, du projet.)

Tout véhicule automoteur utilisant la voie publique ou un des terrains visés à l'article 2, § 1^{er}, est saisi lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu n'est pas couverte conformément aux dispositions de la présente loi. Sans préjudice des pouvoirs accordés par le Code d'instruction criminelle, cette saisie peut être effectuée par tout officier de police judiciaire et par tout fonctionnaire ou agent de l'autorité publique qualifié pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la présente loi.

Une copie du procès-verbal est adressée au propriétaire du véhicule dans les deux jours à compter de celui où son identité a pu être établie.

Le véhicule reste aux risques du propriétaire pendant la durée de la saisie.

Article 32.
(Article 18, § 4, du projet.)

Lorsqu'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité civile à laquelle le véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi ou lorsque aucune infraction à l'article 33 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule, la saisie est levée par le ministère public ou le juge d'instruction, à moins que son maintien ne soit exigé pour un autre motif que le défaut d'assurance.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié de la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Le montant de l'engagement de la caution ou du cautionnement est déterminé par le ministère public ou par le juge d'instruction; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le président du tribunal de première instance siégeant en référé peut autoriser le greffier à faire procéder à la vente du véhicule par l'administration de l'enregistrement et des domaines, le propriétaire ayant été dûment cité à la requête du ministère public. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue.

Après prélèvement par l'État des frais de saisie et de conservation du véhicule, le produit net de la vente autorisée par le président du tribunal, est substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

voor onderlinge verzekering, alsmede de gevolmachtigden in België van een toegelaten buitenlandse verzekeringsonderneming, zijn jegens de benadeelden hoofdelijk aansprakelijk voor iedere schade die voortvloeit uit de schending van verplichtingen die door dit hoofdstuk en door de ter uitvoering daarvan vastgestelde besluiten aan de verzekeraars zijn opgelegd.

Met betrekking tot schendingen waarbij zij niet betrokken waren, zijn zij van die hoofdelijke aansprakelijkheid alleen dan ontslagen, als hun geen schuld kan worden toegerekend en als tegen hen niet kan worden aangevoerd, dat zij niet alle te hunner beschikking staande middelen hebben aangewend om de schade te verhinderen of te beperken.

Artikel 30.
(Artikel 15, § 10, van het ontwerp.)

Onverminderd de eventuele toepassing van enige andere sanctie kan de Koning voorschrijven, dat aan de verzekeraars die de door hem genoemde bepalingen van dit hoofdstuk en van de besluiten tot uitvoering daarvan overtreden, een dwangsom naar rata van 500 frank per dag vertraging zal worden opgelegd als zij niet het nodige doen binnen de termijn, vastgesteld door de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort; de dwangsommen worden ingevorderd zoals inzake registratie, op verzoek van dezelfde Minister.

HOOFDSTUK VIII.

Strafbepalingen.

AFDELING I.

Beslag op motorrijtuigen.

Artikel 31.
(Artikel 18, § 3, van het ontwerp.)

Ieder motorrijtuig dat van de openbare weg of van een der in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen gebruik maakt, wordt in beslag genomen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de bepalingen van deze wet. Onverminderd de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan dit beslag worden gelegd door iedere officier van gerechtelijke politie en door ieder ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de eigenaar van het motorrijtuig gezonden binnen twee dagen na de dag waarop diens identiteit kon worden vastgesteld.

Tijdens de duur van het beslag blijft het rijtuig voor risico van de eigenaar.

Artikel 32.
(Artikel 18, § 4, van het ontwerp.)

Wanneer bewezen is dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven ten tijde van het beslag gedekt was door een verzekering die aan de bepalingen van deze wet beantwoordt, of wanneer de eigenaar van het motorrijtuig geen overtreding van artikel 33 ten laste wordt gelegd, wordt het beslag door het openbaar ministerie of door de onderzoeksrechter opgeheven, tenzij de handhaving daarvan om een andere reden dan het ontbreken van een verzekering vereist is.

In de andere gevallen moet voor opheffing van het beslag bewezen zijn dat een verzekeringscontract overeenkomstig deze wet is gesloten, en dat de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig betaald zijn. Aan de opheffing van het beslag kan bovendien de voorwaarde worden verbonden, dat een borgtocht wordt gesteld of een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas wordt gestort als waarborg voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Het bedrag tot hetwelk de borg is verbonden, of dat van de zekerheid, wordt vastgesteld door het openbaar ministerie of door de onderzoeksrechter; die waarborg mag niet hoger zijn dan de waarde van het motorrijtuig.

Indien het beslag langer dan drie maanden duurt, kan de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg, zitting houdend in kort geding, de griffier ertoe machtigen het bestuur der registratie en domeinen met de verkoop van het motorrijtuig te belasten, nadat de eigenaar behoorlijk is gedagvaard ten verzoeken van het openbaar ministerie. Tegen deze beslissing kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie, één maand nadat de beslissing werd gewezen, opnieuw dagvaarden.

Na afhouding door de Staat van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig komt, wat de verbeurdverklaring of de teruggave betreft, de netto-opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend, in de plaats van het in beslag genomen motorrijtuig.

SECTION II.

*Des peines.**Article 33.*(Article 18, § 1^{er}, du projet.)

§ 1^{er}. — Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur qui l'utilise ou tolère qu'il soit utilisé dans l'un des endroits prévus à l'article 2, § 1^{er}, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1^{er}, que s'ils savent ou sont réputés savoir que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la présente loi.

Ils sont réputés savoir que cette responsabilité n'est pas couverte, lorsqu'ils utilisent sur la voie publique ou sur un terrain ouvert au public un véhicule automoteur qui ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 6, § 2.

(Article 20, alinéa 4, du projet.)

§ 2. — Est puni des peines prévues au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 7.

§ 3. — Si le propriétaire ou le détenteur est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Article 34.

(Article 18, § 2, du projet.)

Dans les cas prévus à l'article 33, les tribunaux peuvent, en outre, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de deux ans au plus.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue à l'alinéa 1^{er}.

Article 35.

(Article 18, § 5, du projet.)

En condamnant le propriétaire du véhicule pour infraction à l'article 33, les tribunaux peuvent ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente recueilli par le greffier soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci par préférence à toute autre créance. Si le véhicule a déjà été vendu en application de l'article 32, alinéa 3, la même affectation peut être donnée à tout ou partie du produit de la vente.

Lorsque la confiscation du véhicule est prononcée, la partie du produit net de la vente, qui n'est pas affectée à la réparation des dommages causés par le véhicule, est attribuée au Trésor.

Article 36.

(Article 18, § 8, du projet.)

Est puni des peines prévues par l'article 2^o de la loi du 1^{er} août 1899, le titulaire de la marque d'immatriculation qui, après l'expiration du délai fixé par le Roi, reste en défaut de satisfaire à l'obligation imposée par l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Les mêmes peines sont applicables en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2, ou à celles des règlements pris en exécution de ces dispositions.

Article 37.

(Article 18, § 7, du projet.)

Sont punies d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de mille francs à dix mille francs, ou d'une de ces peines seulement :

1^o toute infraction aux articles 22 et 25;

AFDELING II.

*Straffen.**Artikel 33.*

(Artikel 18, § 1, van het ontwerp.)

§ 1. — De eigenaar of de houder van het motorrijtuig die er gebruik van maakt of toestaat dat er gebruik van wordt gemaakt op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van 100 frank tot 1.000 frank, of met een van die straffen alleen.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn krachtens het eerste lid alleen strafbaar, als zij weten of geacht worden te weten dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig deze wet.

Zij worden geacht te weten dat die aansprakelijkheid niet gedekt is, als zij een motorrijtuig dat niet aan de eisen van artikel 6, § 2, voldoet, gebruiken op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijk terrein.

(Artikel 20, vierde lid, van het ontwerp.)

§ 2. — Hij die snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden organiseert of eraan deelneemt, zonder dat hij gedekt is door de in artikel 7 bedoelde bijzondere verzekering, wordt gestraft met de straffen gesteld in § 1, eerste lid.

§ 3. — Als de eigenaar of de houder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten, en is de vennootschap, de vereniging of de instelling, die eigenaar is, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Artikel 34.

(Artikel 18, § 2, van het ontwerp.)

Bovendien kunnen de rechtbanken, in de gevallen bedoeld in artikel 33, voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste twee jaar vervallen verklaren van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing op de in het eerste lid bedoelde vervallenverklaring van het recht tot sturen.

Artikel 35.

(Artikel 18, § 5, van het ontwerp.)

Bij veroordeling van de eigenaar van het motorrijtuig wegens overtrekking van artikel 33, kunnen de rechtbanken bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaarskosten voor het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop die de griffier heeft ontvangen, geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldvordering, bestemd zal worden voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is overeenkomstig artikel 32, derde lid, kan dezelfde bestemming gegeven worden aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop.

Bij verbeurdverklaring van het motorrijtuig wordt het gedeelte van de netto-opbrengst van de verkoop dat niet gebruikt is voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade, aan de Schatkist toegewezen.

Artikel 36.

(Artikel 18, § 8, van het ontwerp.)

Met de straffen gesteld in artikel 2^o van de wet van 1 augustus 1899, wordt gestraft de houder van de nummerplaat, die, na, verloop van de door de Koning bepaalde tijd, in gebreke blijft te voldoen aan de verplichting, door artikel 6, § 1, tweede lid, opgelegd.

Dezelfde straffen zijn toepasselijk in geval van overtrekking van de bepalingen van artikel 6, § 2, of van de verordeningen ter uitvoering van die bepalingen.

Artikel 37.

(Artikel 18, § 7, van het ontwerp.)

Met gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar en met geldboete van 1.000 frank tot 10.000 frank of met een van die straffen alleen, worden gestraft :

1^o overtredingen van de artikelen 22 en 25;

2° toute infraction aux obligations imposées aux assureurs en vertu des articles 23 et 24.

Article 38.
(Article 18, § 9, du projet.)

Si, dans les cas prévus aux articles 36 et 37, l'auteur de l'infraction est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Article 39.
(Article 19 de la loi du 1^{er} juillet 1956.)

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er}, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Article 40.
(Article 18, § 10, du projet.)

Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, sont qualifiés pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son exécution, les fonctionnaires et agents de l'autorité publique délégués pour surveiller l'exécution de la législation et des règlements sur la police du roulage, ainsi que ceux qui seront spécialement désignés par le Roi.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires et agents font foi jusqu'à preuve contraire.

CHAPITRE IX.

Dispositions transitoires.

Article 41.
(Article 23 du projet.)

Pendant une période transitoire dont la fin sera fixée 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 prévues en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, modifié par les lois du 20 décembre 1957 et du 26 avril 1962, de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, modifié par la loi du 20 décembre 1957, et de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

La réglementation prise en vertu des arrêtés-lois et de la loi précités reste d'application jusqu'au moment de l'entrée en vigueur des dispositions prises pour l'exécution de la présente loi.

Article 42.
(Article 24 du projet.)

A l'expiration du jour après la publication au *Moniteur belge* de la liste des assureurs ayant introduit leur demande d'agrément dans les conditions et le délai fixés par le Roi, l'article 41, alinéas 1^{er} et 2, n'est applicable aux contrats souscrits après cette date que si l'assureur figure sur cette liste.

A l'expiration du jour après la publication de l'arrêté contenant la liste des agréments, l'article 41, alinéas 1^{er} et 2, n'est plus applicable aux contrats souscrits après cette date auprès d'un assureur qui ne figure pas sur cette liste.

Article 43.
(Article 25 du projet.)

Les contrats régulièrement souscrits auprès des assureurs qui n'ont pas demandé l'agrément ou qui l'ayant demandée ne l'ont pas obtenue

2° overtredingen van de verplichtingen aan verzekeraars opgelegd krachtens de artikelen 23 en 24.

Artikel 38.
(Artikel 18, § 9, van het ontwerp.)

Als, in de gevallen bepaald in de artikelen 36 en 37, de overtreder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Artikel 39.
(Artikel 19 van de wet van 1 juli 1956.)

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, zijn toepasselijk op de misdrijven bedoeld door deze wet.

Artikel 40.
(Artikel 18, § 10, van het ontwerp.)

Tot vaststelling van de overtredingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan vastgestelde verordeningen zijn bevoegd, onverminderd de bevoegdheid der officieren van gerechtelijke politie, de ambtenaren en agenten van de openbare macht die ermede belast zijn toe te zien op de uitvoering van de wetten en verordeningen op de politie van het wegverkeer, alsmede zij die door de Koning speciaal daartoe worden aangewezen.

Processen-verbaal, door die ambtenaren en agenten opgemaakt, leveren bewijs op tot aan het tegenbewijs.

HOOFDSTUK IX.

Overgangsbepalingen.

Artikel 41.
(Artikel 23 van het ontwerp.)

Tijdens een overgangperiode, waarvan de Koning het einde bepaalt, wordt de eigenaar van een motorrijtuig geacht een verzekeringscontract te hebben gesloten met een toegelaten verzekeraar, indien hij het bestaan bewijst van een verzekeringspolis die de door deze wet bedoelde risico's dekt en gesloten is met een verzekeraar die in België het bedrijf van de verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid uitoefent.

Dit geldt ook voor personen en exploitanten die een verzekeringscontract inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid hebben gesloten met een verzekeraar, toegelaten met het oog op de uitvoering van verzekeringsverplichtingen voorgeschreven ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, gewijzigd bij de wetten van 20 december 1957 en van 26 april 1962, van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar, gewijzigd bij de wet van 20 december 1957, en van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

De regeling, krachtens de evengenoemde besluitwetten en wet getroffen, blijft van toepassing totdat de bepalingen tot uitvoering van deze wet in werking treden.

Artikel 42.
(Artikel 24 van het ontwerp.)

Na het verstrijken van de ... dag na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van de lijst der verzekeraars die hun aanvraag om toelating hebben ingediend met inachtneming van de voorwaarden en de termijn door de Koning bepaald, vindt artikel 41, eerste en tweede lid, op de na die bekendmaking gesloten contracten alleen toepassing als de verzekeraar op genoemde lijst voorkomt.

Na het verstrijken van de ... dag na de bekendmaking van het besluit met de lijst van de toelatingen, vindt artikel 41, eerste en tweede lid, geen toepassing meer op contracten welke na die datum mochten zijn gesloten met een verzekeraar die niet op de lijst staat.

Artikel 43.
(Artikel 25 van het ontwerp.)

De regelmatig gesloten contracten met verzekeraars die de toelating niet hebben aangevraagd, of die ze aangevraagd maar niet verkregen

sont résiliés de plein droit à l'expiration de la période transitoire prévue à l'article 41.

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

Article 44.
(Article 26 du projet.)

Le Roi peut, à l'égard des assureurs qui n'ont pas demandé l'agrément ou qui l'ayant demandée ne l'ont pas obtenue, prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées, sans préjudice du droit des autres créanciers.

Il peut notamment autoriser les assurés à résilier avant la fin de la période transitoire, les contrats souscrits auprès de ces assureurs. Dans ce cas, l'article 43, alinéa 2, est applicable.

Article 45.
(Article 27 d u projet.)

La fin de la période transitoire ne peut justifier la résiliation des contrats en cours auprès des assureurs qui ont obtenu l'agrément, ni aucune modification de la prime de ces contrats.

Article 46.
(Article 28 du projet.)

L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

Ces modifications ne peuvent justifier aucune majoration ou réduction du montant de la prime fixée par le contrat, ni la résiliation de celui-ci.

Article 47.
(Article 29 du projet.)

§ 1^{er}. — Les plaques provinciales pour cyclomoteurs qui porteront le millésime de l'année qui suit celle de l'entrée en vigueur de la présente loi ne seront délivrées que sur la production d'une attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance valable jusqu'au 31 décembre de cette année.

Cette attestation devra être fournie par l'assureur sur demande de tout titulaire d'un contrat d'assurance en cours au 1^{er} janvier de cette même année. La période d'assurance qui prend fin au cours de l'année sera prolongée jusqu'au 31 décembre, un supplément étant dû à l'assureur au prorata de la prolongation.

§ 2. — Si le contrat se poursuit au-delà de cette date, les périodes annuelles d'assurance couvrent l'année civile, l'échéance annuelle étant fixée au 1^{er} décembre qui précède la dite année et la date de l'expiration du contrat reportée au 31 décembre de l'année où il doit prendre fin.

CHAPITRE X.

Dispositions finales.

Article 48.
(Article 21 du projet.)

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente loi par des conventions particulières qui porteraient atteinte aux droits des personnes lésées.

Article 49.
(Article 15, § 11 du projet.)

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

Article 50.
(Article 14^{ter} du projet.)

Sortiront leur plein et entier effet, les traités que le Roi fera en vue de régler les conditions auxquelles peuvent être admis à circuler en Belgique, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs appartenant à des Etats étrangers ainsi que ceux à l'égard desquels ils se portent garants.

hebben, zijn van rechtswege ontbonden bij het verstrijken van de overgangperiode bepaald in artikel 41.

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

Artikel 44.
(Artikel 26 van het ontwerp.)

De Koning kan ten aanzien van de verzekeraars die de toelating niet hebben aangevraagd, of die ze aangevraagd maar niet verkregen hebben, alle passende maatregelen treffen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden, onverminderd het recht van andere schuldeisers.

Hij kan ondermeer aan de verzekerden toestaan, vóór het verstrijken van de overgangperiode de met die verzekeraars gesloten contracten te ontbinden. In dit geval vindt artikel 43, tweede lid, toepassing.

Artikel 45.
(Artikel 27 van het ontwerp.)

Het verstrijken van de overgangperiode kan geen rechtvaardigingsgrond zijn voor de ontbinding van de lopende contracten met verzekeraars die de toelating hebben verkregen, noch voor enige wijziging van de premie van die contracten.

Artikel 46.
(Artikel 28 van het ontwerp.)

Het in werking treden van deze wet leidt, binnen de grenzen welke haar bepalingen stellen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringscontracten.

Die wijzigingen kunnen geen rechtvaardigingsgrond zijn voor enige verhoging of vermindering van het bedrag van de bij het verzekeringscontract vastgestelde premie, noch voor de ontbinding van dat contract.

Artikel 47.
(Artikel 29 van het ontwerp.)

§ 1. — De provinciale platen voor rijwielen met hulpmotor waarop het jaartal voorkomt van het jaar volgend op dat waarin deze wet in werking is getreden, worden slechts afgegeven na overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een tot 31 december van dat jaar geldig verzekeringscontract.

De verzekeraar moet, desgevraagd, zodanig bewijs verstrekken aan iedere houder van een op 1 januari van datzelfde jaar lopend verzekeringscontract. Het verzekeringsstijldak dat gedurende het jaar ten einde loopt, wordt verlengd tot 31 december en een met de verlenging evenredige premietoelag is aan de verzekeraar verschuldigd.

§ 2. — Indien het contract tot na die datum voortduurt, dekken de jaarlijkse verzekeringsstijldakken het kalenderjaar, terwijl de jaarlijkse vervaldag wordt vastgesteld op de 1^{ste} december die aan genoemd jaar voorafgaat en terwijl de datum waarop het contract eindigt, wordt verschoven tot de 31^{ste} december van het jaar waarin het contract een einde moet nemen.

HOOFDSTUK X.

Slotbepalingen.

Artikel 48.
(Artikel 21 van het ontwerp.)

Van de bepalingen van deze wet mag niet worden afgeweken door bijzondere overeenkomsten die aan de rechten van benadeelden afbreuk mochten doen.

Artikel 49.
(Artikel 15, § 11 van het ontwerp.)

De Koning kan ter uitvoering van deze wet een commissie van advies instellen of met dat doel bevoegdheid verlenen aan een krachtens de bestaande wetten ingestelde commissie. Hij omschrijft de opdracht van die commissie.

Artikel 50.
(Artikel 14^{ter} van het ontwerp.)

Volkomen uitwerking zullen hebben, de verdragen die de Koning zal sluiten met het oog op het bepalen van de voorwaarden waaronder motorrijtuigen die toebehoren aan vreemde Staten, en motorrijtuigen waarvoor deze Staten instaan, tot het verkeer in België kunnen worden toegelaten zonder dat zij door een verzekering zijn gedekt.

Ces traités comporteront de la part de l'Etat étranger, notamment la reconnaissance de la compétence des tribunaux belges et l'engagement de l'Etat étranger de garantir le paiement des indemnités résultant des dommages causés par ces véhicules dans les conditions où l'Etat belge serait tenu s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Par ce traité, des obligations correspondantes pourront être mises à charge de l'Etat belge en vue de garantir la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules automoteurs lui appartenant ou immatriculés en son nom. Il peut en être de même en ce qui concerne la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules appartenant ou immatriculés au nom d'autorités publiques ou de personnes juridiques dispensées de l'obligation d'assurance.

Article 51.

Sont abrogés :

1° la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
2° ... (voir observation relative à l'article 23 du projet) ...

Article 52.
(Article 30 du projet.)

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Le Roi peut fixer une date particulière en ce qui concerne certaines catégories de véhicules qu'il détermine.

Donné à _____, le _____

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Justice,

Le Ministre des Affaires étrangères,

Le Ministre des Affaires économiques et de l'Energie,

Le Ministre des Finances,

Le Ministre des Communications,

La chambre était composée de :

Messieurs : J. Suetens, premier président,

G. Holoye et J. Masquelin, conseillers d'Etat,

A. Bernard et P. Ansiaux, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. De Koster, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. W. Van Assche, auditeur.

Le Greffier,

(s.) J. DE KOSTER.

Le Président,

(s.) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée au Ministre de la Justice.

Le 2 décembre 1963.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

Die verdragen zullen bepaaldelijk inhouden, dat de vreemde Staten de bevoegdheid van de Belgische gerechten erkennen en de verplichting op zich nemen de bepaling van de schadeloosstelling wegens schade veroorzaakt door bedoelde motorrijtuigen te waarborgen, onder de omstandigheden waaronder de Belgische Staat tot vergoeding zou zijn gehouden indien het zijn eigen motorrijtuigen betrof.

Door die verdragen kunnen aan de Belgische Staat overeenkomstige verplichtingen opgelegd worden, voor het waarborgen van de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen die hem toebehoren of op zijn naam zijn ingeschreven. Hetzelfde kan gelden voor de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen, die toebehoren aan of ingeschreven zijn op naam van overheidslichamen of rechtspersonen die van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld.

Artikel 51.

Opgeheven worden :

1° de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;
2° ... (zie opmerking bij artikel 23 van het ontwerp) ...

Artikel 52.
(Artikel 30 van het ontwerp.)

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

De Koning kan een bijzonder tijdstip bepalen wat sommige door hem aan te wijzen categorieën van rijtuigen betreft.

Gegeven te _____, de _____

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Justitie,

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Economische Zaken en Energie,

De Minister van Financiën,

De Minister van Verkeerswezen,

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : J. Suetens : eerste voorzitter,

G. Holoye en J. Masquelin, raadsheren van State,

A. Bernard en P. Ansiaux, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. De Koster, adjunct-griffier, griffier.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Van Assche, auditeur.

De Griffier,

(get.) J. DE KOSTER.

De Voorzitter,

(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Justitie.

De 2^{de} december 1963.

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 et de Notre Ministre des Affaires économiques et de l'Energie,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Affaires économiques et de l'Energie sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}.**Dispositions préliminaires.****Article 1^{er}.**

On entend dans la présente loi :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.

Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.

Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.

Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.

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.

CHAPITRE II.**De l'assurance obligatoire.****Art. 2.**

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

WETSONTWERP**BOUDEWIJN,**

Koning der Belgen,

Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie en van Onze Minister van Economische Zaken en Energie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Economische Zaken en Energie zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I.**Inleidende bepalingen.****Artikel 1.**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.

Rijwielen met hulpmotor : de aldus in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer genoemde motorrijtuigen.

Verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt.

Benadeelden : zij die schade hebben geleden welke grond oplevert voor toepassing van deze wet, alsmede hun rechtverkrijgenden.

Verzekeraar : de verzekeringsonderneming, door de Koning toegelaten naar luid 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.

HOOFDSTUK II.**Verplichte verzekering.****Art. 2.**

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

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

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

§ 2. — Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition qu'un bureau agréé à cette fin par le Roi assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ses véhicules.

Le Roi fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique ainsi que les conditions d'application de l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe et détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il peut prévoir l'exigence d'un certificat international d'assurance.

Art. 3.

§ 1^{er}. — L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence et de ceux qui utiliseraient le véhicule sans motif légitime sachant qu'on s'en est rendu maître de cette façon.

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.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

La garantie doit être illimitée.

Toutefois, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, celle-ci est limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou par une explosion.

§ 2. — Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la loi du 27 juillet 1962 relative à la responsabilité civile du Centre d'Étude de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages corporels et matériels non couverts par la loi du 27 juillet 1962 et résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, de contamination provenant de transmutation d'atomes ou de radioactivité, ainsi que des effets de radiations provoquées par l'accélération artificielle de particules nucléaires, la garantie est, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre.

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

De verzekering moet worden gesloten bij de Belgische zetel van een verzekeraar die tot dat doel door de Koning is toegelaten.

§ 2. — Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, eveneens tot het verkeer in België toegelaten, mits een bureau, tot dat doel toegelaten door de Koning, zelf jegens de benadeelden de verplichting op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen in België veroorzaakt, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

De Koning regelt de wijze waarop die motorrijtuigen in België toegelaten worden; hij bepaalt onder welke voorwaarden het eerste lid van deze paragraaf wordt toegepast en welke rijtuigen voor de uitvoering van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald. Hij kan voorschrijven dat een internationaal verzekeringsbewijs wordt geëist.

Art. 3.

§ 1. — De verzekering moet waarborgen, dat benadeelden schadeloos worden gesteld telkens wanneer de eigenaar, enige houder en enige bestuurder van het verzekerde motorrijtuig of enig vervoerd persoon burgerrechtelijk aansprakelijk is, met uitsluiting van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschaft en van hen die het zonder geldige reden gebruiken, wetende dat men zich op die wijze daarover de macht heeft verschaft.

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

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

De dekking moet onbeperkt zijn.

Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, is de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, echter beperkt tot het bedrag van tien miljoen frank per schadegeval.

§ 2. — Dit artikel vindt geen toepassing op schade, te vergoeden overeenkomstig de wet van 27 juli 1962 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid van het Studiecentrum voor kernenergie.

Voor lichamelijke en stoffelijke schade die niet door de wet van 27 juli 1962 gedekt is en voortvloeit uit de rechtstreekse of onrechtstreekse gevolgen van ontploffing, warmteontwikkeling, uitstraling, besmetting ontstaan door transmutatie van atomen of door radio-activiteit, dan wel uit de gevolgen van stralingen die door kunstmatige versnelling van kerndeeltjes worden teweeggebracht, wordt de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, beperkt tot het bedrag van tien miljoen frank per schadegeval.

Art. 4.

§ 1^{er}. — Le contrat d'assurance peut exclure du bénéfice de l'indemnisation :

1^o le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant occasionné le dommage;

2^o la personne qui assume la conduite du véhicule au moment où le dommage est occasionné ainsi que tout assuré dont la responsabilité est engagée dans la réparation du dommage;

3^o le conjoint des personnes mentionnées aux 1^o et 2^o;

4^o les parents et alliés en ligne directe des personnes énumérées ci-dessus à la condition qu'ils habitent sous le toit de celles-ci et soient entretenus par elles;

5^o les personnes bénéficiant des lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assuré.

Lorsque le dommage est causé alors que le véhicule est utilisé en service public ou spécial de transport de personnes en commun, l'exclusion ne peut s'appliquer aux personnes qui sont mentionnées aux 3^o et 4^o, que si elles participent à l'exploitation en exécutant à ce moment un service dans le véhicule.

§ 2. — Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

Art. 5.

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

Art. 6.

§ 1^{er}. — La délivrance de la marque d'immatriculation d'un véhicule automoteur autre qu'un cyclomoteur est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin et à défaut d'un nouveau contrat, le titulaire de la marque d'immatriculation est tenu de la restituer à l'autorité désignée par le Roi, dans les cas et conditions déterminés par Lui.

La délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

§ 2. — Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique ou un terrain ouvert au public, sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :

1^o si le véhicule a son stationnement habituel en Belgique et y est soumis à l'immatriculation, il doit être muni de la

Art. 4.

§ 1. — Het verzekeringscontract kan van schadeloosstelling uitsluiten :

1^o de verzekeringnemer en de eigenaar van het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt;

2^o hij die op het tijdstip waarop de schade is veroorzaakt het motorrijtuig bestuurt, en iedere verzekerde die tot vergoeding van de schade kan worden aangesproken;

3^o de echtgenoot van de onder 1^o en 2^o genoemde personen;

4^o de bloed- en aanverwanten in de rechte lijn van de hierboven opgesomde personen, mits zij bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

5^o zij die in aanmerking komen voor de bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, behalve voor zover zij tegen de verzekerde een op burgerrechtelijke aansprakelijkheid berustende vordering behouden.

Wanneer echter de schade veroorzaakt is terwijl het motorrijtuig gebruikt wordt voor een openbare of speciale dienst van gemeenschappelijk vervoer van personen, mogen de onder 3^o en 4^o bedoelde personen alleen dan worden uitgesloten, als zij aan het bedrijf deelnemen door op dat tijdstip in het voertuig een dienst uit te voeren.

§ 2. — Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend.

Art. 5.

Indien het contract een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens het contract ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6.

§ 1. — Geen nummerplaat voor een motorrijtuig dat geen rijwiel met hulpmotor is, mag worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopend verzekeringscontract dat aan de eisen van deze wet voldoet.

Wanneer het verzekeringscontract is geëindigd en er geen nieuw is gesloten, is de houder van de nummerplaat verplicht, deze aan de door de Koning aangewezen overheid terug te geven, in de gevallen en onder de voorwaarden die de Koning bepaalt.

Geen provinciale plaat voor een rijwiel met hulpmotor mag worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopend verzekeringscontract dat aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot de 31^o december van het jaar dat op de nummerplaat voorkomt.

§ 2. — Geen motorrijtuig mag op de openbare weg of op een terrein dat voor het publiek toegankelijk is in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hiernavolgende voorschriften is voldaan :

1^o als het motorrijtuig gewoonlijk in België is gestald en aldaar aan inschrijving is onderworpen, moet het voor-

marque d'immatriculation correspondant aux mentions du carnet ou du certificat d'immatriculation.

En outre, le conducteur doit être porteur d'un document dont le Roi détermine la nature et qui facilite l'identification de l'assureur;

2° si le véhicule est un cyclomoteur qui a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante;

3° si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi.

§ 3. — Les dispositions du présent article ne sont pas applicables lorsque, en vertu des articles 9, 18 ou 50, le véhicule est admis à circuler en Belgique, sans que la responsabilité à laquelle il peut donner lieu soit couverte par une assurance, conformément aux dispositions de l'article 2.

Art. 7.

L'organisation de courses ou de concours de vitesses, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, § 1^{er}.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

En ce qui concerne les courses et concours de vitesse seulement, peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent à ces courses et concours ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Art. 8.

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres 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.

CHAPITRE III.

Des véhicules appartenant à l'Etat ou à certains organismes publics.

Art. 9.

§ 1^{er}. — L'Etat, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Régie des services frigorifiques de l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu, les exclusions et limitations

zien zijn van de nummerplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsboekje of -bewijs.

Bovendien moet de bestuurder in het bezit zijn van een document, waarvan de Koning de aard bepaalt en dat de identificatie van de verzekeraar vergemakkelijkt;

2° als het motorrijtuig een rijwiel met hulpmotor is dat gewoonlijk in België is gestald, moet het voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van het lopende of van het daaropvolgende jaar voorkomt;

3° als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet tot het verkeer in België is toegelaten.

§ 3. — De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing wanneer krachtens de artikelen 9, 18 of 50, het motorrijtuig tot het verkeer in België is toegelaten zonder dat de aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 door een verzekering is gedekt.

Art. 7.

Geen snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd voor motorrijtuigen mag worden georganiseerd dan met het verlof van een door de Koning aan te wijzen overheid, die moet vaststellen, of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3, § 1, bedoelde personen gedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet.

Dit verlof houdt geen vrijstelling in van enig verder verlof dat krachtens andere wetten en verordeningen moet worden verkregen.

Alleen voor snelheidsritten en -wedstrijden kunnen de schade aan bestuurders en andere inzittenden van de eraan deelnemende motorrijtuigen en de schade aan die motorrijtuigen zelf van de bijzondere verzekering worden uitgesloten.

Art. 8.

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

HOOFDSTUK III.

Rijtuigen toebehorend aan de Staat of aan bepaalde openbare instellingen.

Art. 9.

§ 1. — De Staat, de Regie van telegrafie en telefonie, de Regie der luchtwegen, de Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen hoeven geen verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven; daarbij zijn de in de

prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 20 si le conducteur ou le détenteur du véhicule s'en est rendu maître par vol ou violence ou utilise le véhicule sans motif légitime sachant qu'on s'en est rendu maître de cette façon.

§ 2. — Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Il fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

CHAPITRE IV.

De l'action de la personne lésée contre l'assureur.

SECTION 1.

Dispositions relatives à l'introduction et à la poursuite de l'action.

Art. 10.

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

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

Art. 11.

Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut assigner l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

Art. 12.

§ 1^{er}. — Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, indien de Koning er niet anders over beschikt.

Wanneer zij niet verplicht zijn de schade te vergoeden wegens hun eigen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, zijn zij jegens de benadeelden gehouden onder dezelfde voorwaarden als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafgerecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen, die artikel 20 aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal of geweldpleging daarover de macht heeft verschaft, dan wel het motorrijtuig zonder geldige reden gebruikt, wetende dat men zich op die wijze daarover de macht heeft verschaft.

§ 2. — De Koning kan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst, machtigen om de voor de Staat geldende regeling te genieten.

Hij bepaalt de voorwaarden waaronder die machtiging wordt verleend en ingetrokken alsook de controle maatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de eis worden verbonden, dat een zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas.

HOOFDSTUK IV.

Vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar.

AFDELING I.

Bepalingen betreffende het instellen en het vervolgen van de vordering.

Art. 10.

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

Indien er meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid verminderd tot dat bedrag. Niettemin blijft de verzekeraar die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beoep van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

Art. 11.

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

Art. 12.

§ 1. — Een vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen de verzekeraar, tegen de verzekerde of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of daarin zijn geroepen.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

§ 2. — Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

Si l'assuré est autre que le preneur d'assurance, ce dernier peut être appelé à la cause ou intervenir volontairement. L'assureur et le preneur d'assurance peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

Art. 13.

§ 1^{er}. — 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 ou s'il y a infraction, à compter du jour où celle-ci a été commise.

La prescription est interrompue par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée. Un nouveau délai de trois ans prendra cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier, qu'elle rompt les pourparlers; si la notification est faite par lettre recommandée, le nouveau délai prendra cours le lendemain du dépôt de celle-ci à la poste.

§ 2. — L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre les assurés.

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

Art. 14.

Sans préjudice des dispositions de l'article 16, aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la présente loi est réputé de plein droit, couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

Niettemin kan het vonnis dat is gewezen in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde, worden ingeroepen tegen de verzekeraar, indien vaststaat, dat deze laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

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

§ 2. — Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde voor het strafgerecht wordt ingesteld, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in het geding worden geroepen en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijke gerecht gebracht; het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

Als de verzekerde niet de verzekeringnemer is, kan deze in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen.

De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

Art. 13.

§ 1. — Iedere rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar, die uit deze wet voortvloeit, verjaart door verloop van drie jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan, of, indien er misdrijf is, te rekenen van de dag waarop dit werd gepleegd.

De verjaring wordt gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van drie jaar begint te lopen vanaf het tijdstip waarop één van de partijen bij deurwaardersexploot aan de andere partij kennis heeft gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt; indien de kennisgeving bij aangetekende brief geschiedt, begint de nieuwe termijn te lopen op de dag na die waarop de brief ter post is afgegeven.

§ 2. — Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekerden tot gevolg.

§ 3. — Indien, in een geding tegen de verzekeraar, de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan, voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen ontvankelijk gedurende dertig jaar na de uitspraak.

Art. 14.

Onverminderd het bepaalde in artikel 16, kan geen uit de wet of het verzekeringscontract voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval door een verzekeraar tegen een benadeelde worden ingeroepen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of het verzekeringscontract gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Ieder verzekeringscontract met het oog op de uitvoering van deze wet gesloten, wordt, ten opzichte van de benadeelde, van rechtswege geacht elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

SECTION II.

*De l'opposabilité
aux personnes lésées des événements
ou clauses mettant fin au contrat d'assurance,
suspendant celui-ci ou la garantie qui en fait l'objet.*

Art. 15.

En cas de transfert de propriété du véhicule, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin, par le seul effet du transfert, à l'assurance portant sur ce véhicule, sont opposables à la personne lésée, sans qu'il y ait lieu à l'application de l'article 16.

Toutefois, sous réserve des dispositions de l'article 16, l'assureur du véhicule dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1° le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2° le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert.

Art. 16.

§ 1^{er}. — Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation ou la résiliation du contrat doivent être notifiées par l'assureur à l'autorité ou à la personne désignée par le Roi; le Roi fixe le mode de notification, le moment à partir duquel elle peut être faite et le point de départ du délai prévu au § 2.

§ 2. — Les obligations de l'assureur à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification prévue au § 1^{er}; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat.

§ 3. — Toutefois, ces obligations cessent de plein droit, sans notification, en ce qui concerne les sinistres survenant :

1° après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;

2° après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément à l'article 2, § 1^{er}, en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle donne lieu un véhicule automobile ayant son stationnement habituel à l'étranger;

3° après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit le terme pour lequel a été émis un certificat international d'assurance, lorsque l'obligation assumée par le bureau, conformément à l'article 2, § 2, est subordonnée à l'existence de ce certificat.

§ 4. — La suspension du contrat ou de la garantie n'est pas opposable à la personne lésée, sauf si un autre assureur est tenu à l'égard de celle-ci.

AFDELING II.

Voorwaarden waaronder gebeurtenissen of clausules die het verzekeringscontract beëindigen of schorsen, dan wel de daaraan verbonden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen.

Art. 15.

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig kunnen de bedingen van het verzekeringscontract die ertoe strekken uit kracht van de overgang een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen, zonder dat artikel 16 hoeft te worden toegepast.

Niettemin blijft de verzekeraar van het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgegaan, behoudens wat in artikel 16 is bepaald, jegens de benadeelde aansprakelijk, wanneer de schade veroorzaakt is door :

1° het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de nummerplaat die het vóór de overgang droeg;

2° het motorrijtuig, gebruikt in vervanging van dat waarvan de eigendom is overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de nummerplaat die dit laatste vóór de overgang droeg.

Art. 16.

§ 1. — Om tegen de benadeelde te kunnen worden ingeroepen, moet van het eindigen, de nietigverklaring of de ontbinding van het contract door de verzekeraar kennis worden gegeven aan de overheid of de persoon door de Koning aangewezen; de Koning bepaalt op welke wijze de kennisgeving moet worden gedaan, vanaf welk tijdstip zij kan worden gedaan en wanneer de in § 2 bedoelde termijn ingaat.

§ 2. — De verplichtingen van de verzekeraar jegens de benadeelde blijven bestaan voor schadegevallen die plaatsvinden binnen zestien dagen na de kennisgeving bedoeld in § 1; deze termijn kan niet ingaan vóór de dag na die waarop het contract eindigt.

§ 3. — Deze verplichtingen eindigen echter van rechtswege, zonder kennisgeving, voor zover het schadegevallen betreft die plaatsvinden :

1° na het van kracht worden van een nieuwe verzekering die hetzelfde risico dekt;

2° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de vervaltijd bepaald door een verzekeringscontract dat overeenkomstig artikel 2, § 1, is gesloten, tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat gewoonlijk in het buitenland is gestald, aanleiding geeft;

3° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de tijd waarvoor een internationaal verzekeringsbewijs is afgegeven, wanneer de verplichting die het Bureau overeenkomstig artikel 2, § 2, op zich neemt, van het bestaan van dit bewijs afhankelijk is gesteld.

§ 4. — De schorsing van het contract of van de dekking kan niet tegen de benadeelde worden ingeroepen, tenzij een ander verzekeraar jegens hem gehouden is.

Art. 17.

Les articles 15 et 16 ne sont pas applicables aux cyclomoteurs.

Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

1. Par le seul fait de la délivrance de l'attestation prévue à l'article 6, § 1^{er}, l'assureur couvre à l'égard de la personne lésée les dommages causés, avant la fin de l'année dont la plaque provinciale porte le millésime, par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation du titulaire de celle-ci.

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

2. En ce qui concerne les contrats d'assurance souscrits conformément à l'article 2, § 1^{er}, en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle donnent lieu les cyclomoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, les obligations de l'assureur couvrent à l'égard de la personne lésée, les dommages causés par le cyclomoteur décrit au contrat avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant le terme fixé par le contrat.

Art. 18.

Par dérogation aux articles 15 et 16, lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire, en propriété ou en location, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance ou de la suspendre par le seul effet de la réquisition, sont de plein droit opposables à la personne lésée, dès la prise en charge effective par l'autorité qui a pris la mesure de réquisition.

Par le seul fait de la prise en charge, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu, couvre elle-même, dans la mesure prévue à l'article 9, § 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

CHAPITRE V.

Du Fonds commun de garantie.

Art. 19.

§ 1^{er}. — Le Roi agrée, aux conditions qu'il détermine, ou selon les nécessités, crée un Fonds commun de garantie qui a pour mission d'indemniser les personnes lésées dans les cas prévus à l'article 20, § 1^{er}. Il en approuve les statuts, réglemente le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

Il lui retire l'agrément s'il n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

§ 2. — Les assureurs sont solidairement tenus d'effectuer à ce Fonds commun de garantie, les versements nécessaires pour l'accomplissement de sa mission et pour assurer ses frais de fonctionnement.

Art. 17.

De artikelen 15 en 16 zijn niet van toepassing op rijwielen met hulpmotor.

Deze zijn aan de hiernavolgende bepalingen onderworpen :

1. Alleen reeds door het afgeven van het in artikel 6, § 1, bedoelde bewijs dekt de verzekeraar jegens de benadeelde de schade veroorzaakt vóór het einde van het jaar dat voorkomt op de provinciale plaat, door ieder rijwiel met hulpmotor dat voorzien is van deze plaat met toestemming van de houder ervan.

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

2. Voor verzekeringscontracten die overeenkomstig artikel 2, § 1, zijn gesloten, tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe rijwielen met hulpmotor die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald aanleiding geven, dekken de verplichtingen van de verzekeraar, jegens de benadeelde, de schade die het in het contract beschreven rijwiel met hulpmotor heeft veroorzaakt binnen zestien dagen na de looptijd die in het contract is gesteld.

Art. 18.

Wanneer een motorrijtuig het voorwerp wordt van een maatregel van burgerlijke of militaire opeising in eigendom of in huur, kunnen, in afwijking van de artikelen 15 en 16, de bedingen van het verzekeringscontract die bepalen dat door de enkele opeising de verzekering eindigt of wordt geschorst, van rechtswege tegen de benadeelde worden ingeroepen, zodra de overheid van wie de opeisingsmaatregel uitgaat, het motorrijtuig werkelijk voor haar rekening heeft genomen.

Alleen reeds doordat de publiekrechtelijke persoon in wiens naam de opeising is gedaan, het motorrijtuig voor zijn rekening neemt, dekt hij zelf, in dezelfde mate als bepaald in artikel 9, § 1, de aansprakelijkheid waartoe het opgeëiste motorrijtuig aanleiding kan geven.

HOOFDSTUK V.

Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Art. 19.

§ 1. — De Koning laat, onder de voorwaarden die hij bepaalt, een Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe of richt er zo nodig een op dat tot opdracht heeft benadeelden in de gevallen als bedoeld in artikel 20, § 1, schadeloos te stellen. Hij keurt de statuten van dit Fonds goed, regelt het toezicht op zijn werking en bepaalt welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

Hij trekt de toelating in indien het Fonds niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

§ 2. — De verzekeraars zijn er hoofdelijk toe gehouden aan dat Gemeenschappelijk Waarborgfonds de stortingen te doen die voor het vervullen van zijn opdracht en voor zijn werkingskosten nodig zijn.

Dans le cas où le Fonds est créé par le Roi, un arrêté royal fixe chaque année la règle de calcul des versements à effectuer par les assureurs.

§ 3. — En cas de cessation ou de retrait de l'agrément du Fonds commun de garantie, le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées.

Le Fonds reste soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

Le Roi nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du Fonds quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

Pendant la durée de la liquidation le § 2, alinéa 1^{er}, reste applicable.

Art. 20.

§ 1^{er}. — La personne lésée, à laquelle un dommage corporel a été causé par un véhicule automoteur, peut obtenir du Fonds commun de garantie la réparation de ce dommage :

1^o lorsque le véhicule qui a causé l'accident n'est pas identifié; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable;

2^o lorsque, l'obligation d'assurance n'ayant pas été respectée, aucun assureur agréé n'est obligé par la loi à ladite réparation;

3^o lorsque, en cas de vol ou de violence, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée en vertu de l'exclusion prévue à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er};

4^o lorsque l'assureur agréé, débiteur des indemnités, ayant renoncé à l'agrément ou ayant fait l'objet de la mesure de retrait d'agrément prévue à l'article 23, § 1^{er}, est en défaut d'exécuter ses obligations.

L'étendue et les conditions d'octroi de ce droit à réparation sont déterminées par le Roi.

Dans les cas prévus aux 2^o et 4^o, le Roi peut étendre les obligations du Fonds commun de garantie à l'indemnisation des dégâts matériels dans les limites spéciales qu'il détermine.

§ 2. — Dans les cas prévus au § 1^{er}, le Fonds commun de garantie est subrogé, dans la mesure où il a réparé le dommage, aux droits de la personne lésée contre les personnes responsables et éventuellement contre leurs assureurs.

Lorsqu'en application de l'article 32, alinéa 2, une caution est fournie ou un cautionnement est versé, le Fonds commun de garantie est, à l'égard de la caution ou du cautionnement, subrogé dans les droits des personnes lésées qu'il a indemnisées des dommages causés par le véhicule. Il en est de même à l'égard du produit de la vente du véhicule qui, en application de l'article 35, a été affecté à la réparation des dommages.

La subrogation ne peut préjudicier aux droits que pourraient faire valoir personnellement des personnes lésées qui seraient en concours avec le Fonds en raison de créances de responsabilité civile faisant l'objet de la présente loi. Ces personnes lésées, à l'exclusion des personnes qui leur seraient subrogées, exercent leurs droits par préférence au Fonds.

Ingeval het Fonds door de Koning is opgericht, stelt een koninklijk besluit ieder jaar de regel vast voor het berekenen van de stortingen die door de verzekeraars moeten worden gedaan.

§ 3. — Ingeval de toelating van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds eindigt of wordt ingetrokken, kan de Koning alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden.

Zolang de vereffening van zijn verrichtingen duurt, blijft het Fonds aan het toezicht onderworpen.

De Koning benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het Fonds met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

Zolang de vereffening duurt, blijft § 2, eerste lid, toepasselijk.

Art. 20.

§ 1. — De benadeelde aan wie door een motorrijtuig lichamelijke schade is veroorzaakt, kan van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding van die schade bekomen :

1^o wanneer de identiteit van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is vastgesteld; in dit geval wordt het Fonds in de plaats van de aansprakelijke persoon gesteld;

2^o wanneer, doordat de verplichting tot verzekering niet is nagekomen, geen toegelaten verzekeraar door de wet tot bedoelde vergoeding is verplicht;

3^o wanneer, in geval van diefstal of geweldpleging, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, ingevolge de in artikel 3, § 1, eerste lid, gestelde uitsluiting niet is verzekerd;

4^o wanneer de toegelaten verzekeraar, die de schadeloosstelling verschuldigd is, zijn verplichtingen niet nakomt, terwijl hij van de toelating heeft afgezien of terwijl op hem de in artikel 23, § 1, bedoelde maatregel van intrekking is toegepast.

De omvang en de voorwaarden tot toekenning van dit recht op vergoeding worden door de Koning vastgesteld.

In de gevallen bedoeld onder 2^o en 4^o kan de Koning de verplichtingen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds binnen de speciale grenzen die hij bepaalt, uitbreiden tot de vergoeding van stoffelijke schade.

§ 2. — In de gevallen bepaald in § 1, wordt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, in de mate waarin het de schade heeft vergoed, gesteld in de rechten van de benadeelde tegen de aansprakelijke personen en, eventueel, tegen hun verzekeraars.

Wanneer overeenkomstig artikel 32, tweede lid, een borgtocht gesteld of een zekerheid gestort is, treedt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ten aanzien van de borg of de zekerheid in de rechten van de benadeelden aan wie het de door het motorrijtuig veroorzaakte schade heeft vergoed. Hetzelfde geldt voor de opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, die krachtens artikel 35 is besteed aan de herstelling van de schade.

De indeplaatsstelling mag geen afbreuk doen aan de rechten die benadeelden persoonlijk kunnen doen gelden wegens schuldvorderingen inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid als bedoeld in deze wet, die met het Fonds gelijkelijk opkomen. Deze benadeelden, maar niet zij die in hun plaats zouden zijn gesteld, oefenen hun rechten uit bij voorkeur boven het Fonds.

§ 3. — Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable au Fonds, à la personne responsable ou à la personne lésée que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance. Toutefois, le jugement est opposable au Fonds dans le cas prévu au § 1^{er}, 4^e, même s'il n'a pas été présent ou appelé à l'instance.

Lorsqu'un assureur a renoncé à l'agrément ou a fait l'objet d'une mesure de retrait d'agrément, le Fonds peut intervenir en tout état de cause dans les instances dirigées contre cet assureur ou contre ses assurés.

Le Fonds peut mettre la personne responsable en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

§ 4. — Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, le Fonds peut être mis en cause par la personne lésée et peut intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que le Fonds peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur à l'assurance dans l'éventualité prévue par le § 1^{er}, 4^e.

Le Fonds et la personne responsable peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

CHAPITRE VI.

Du bureau chargé de régler les dommages causés par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Art. 21.

§ 1^{er}. — Le Roi agrée aux conditions qu'il détermine, un bureau qui a pour mission de régler les dommages causés en Belgique par les véhicules mentionnés à l'article 2, § 2.

Dans les limites de cette mission, le Roi approuve les statuts de ce bureau, régleme le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

Il lui retire l'agrément si le bureau n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

Les assureurs sont cautions solidaires des engagements qui incombent à ce bureau dans les limites de sa mission.

§ 2. — En cas de cessation ou de retrait de l'agrément du bureau, sa mission est assurée pour une période que le Roi détermine par le Fonds commun de garantie prévu à l'article 19.

Le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées. Il nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du bureau quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

Le Bureau reste soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

Pendant la durée de la liquidation, le § 1^{er}, alinéa 4, reste d'application.

§ 3. — Een vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen het Fonds, tegen de aansprakelijke persoon of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of zijn geroepen. Nochtans, in het geval bedoeld onder § 1, 4^e, kan het vonnis tegen het Fonds worden ingeroepen zelfs wanneer het in het geding noch partij is geweest, noch daarin werd geroepen.

Wanneer een verzekeraar van de toelating heeft afgezien of wanneer zijn toelating is ingetrokken, kan het Fonds in elke stand van het geding tussenkomen in gedingen tegen die verzekeraar of tegen zijn verzekerden.

Het Fonds kan de aansprakelijke persoon betrekken in het geding dat door de benadeelde tegen dit Fonds wordt gevoerd.

§ 4. — Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade voor het strafgerecht wordt ingesteld, kan het Fonds door de benadeelde in het geding worden geroepen en ook vrijwillig tussenkomen onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die het Fonds tegen de verzekerde of de verzekeringnemer in het bij § 1, 4^e, voorziene mogelijk geval kan doen gelden.

Het Fonds en de aansprakelijke persoon kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

HOOFDSTUK VI.

Bureau voor afwikkeling van schade veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

Art. 21.

§ 1. — De Koning laat, onder de voorwaarden die hij bepaalt, een bureau toe, dat tot opdracht heeft de schade af te wikkelen, die in België is veroorzaakt door de in artikel 2, § 2, bedoelde motorrijtuigen.

Binnen de perken van die opdracht keurt de Koning de statuten van dit bureau goed, regelt hij het toezicht op zijn werking en bepaalt hij welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

Hij trekt de toelating in indien het bureau niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

De verzekeraars staan hoofdelijk borg voor de verbintenissen die dit bureau binnen de perken van zijn opdracht op zich te nemen heeft.

§ 2. — Ingeval de toelating van het bureau eindigt of wordt ingetrokken, wordt zijn opdracht vervuld door het in artikel 19 genoemde Gemeenschappelijk Waarborgfonds, voor een tijd die de Koning bepaalt.

De Koning kan alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden. Hij benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het bureau met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

Zolang de vereffening van zijn verrichtingen duurt, blijft het bureau aan het toezicht onderworpen.

Zolang de vereffening duurt, blijft § 1, vierde lid, van toepassing.

CHAPITRE VII.

Des entreprises d'assurances et des mesures tendant à garantir l'exécution de leurs obligations.

Art. 22.

Nul ne peut souscrire, en qualité d'assureur, des contrats d'assurance de la responsabilité civile prévue à l'article 2, § 1^{er}, s'il n'est agréé par le Roi. La liste des entreprises d'assurances agréées est publiée au moins une fois l'an au *Moniteur belge*.

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

Art. 23.

§ 1^{er}. — Le Roi détermine les conditions d'agrément, de cessation et de retrait d'agrément des assureurs.

Il réglemente leur activité et en organise le contrôle. Il détermine notamment les normes auxquelles doivent satisfaire les tarifs, ainsi que les taux maxima des primes.

§ 2. — Aux conditions que le Roi détermine, les assureurs déposent un cautionnement, calculent et comptabilisent les engagements découlant des obligations qui leur incombent, tant en vertu des contrats d'assurance qu'ils ont souscrits, qu'en vertu des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution.

Ils doivent disposer en tout temps de garanties correspondant au montant de ces engagements.

Les biens constituant le cautionnement et les garanties doivent appartenir en pleine propriété à l'assureur.

Dans toute entreprise d'assurance doit être tenu un inventaire spécial des biens constituant ces garanties.

Sans égard à leur montant nominal ou au montant pour lequel ils sont estimés ou figurent dans les livres de l'assureur, les biens déposés à titre de cautionnement et les biens meubles compris dans ces garanties ne peuvent être affectés qu'au paiement des indemnités dues aux personnes lésées. De même, les biens susceptibles d'hypothèque, compris dans ces garanties, sont grevés d'une hypothèque légale garantissant le paiement de ces indemnités.

Toutefois, en ce qui concerne les indemnités dues pour la réparation des dégâts matériels, le droit exclusif ou l'hypothèque légale ne peuvent s'exercer que sur les sommes et biens qui subsistent après le règlement de l'ensemble des créances du chef des dommages résultant de lésions corporelles.

§ 3. — L'inscription de l'hypothèque légale est requise par le Ministre ayant le contrôle de l'assurance dans ses attributions ou par son délégué au profit de la masse des créanciers ou des futurs créanciers des indemnités et à concurrence du montant des garanties que les biens représentent; les immeubles sur lesquels l'inscription est requise sont désignés individuellement dans les bordereaux à pro-

HOOFDSTUK VII.

Verzekeringsondernemingen en maatregelen om de uitvoering van hun verplichtingen te waarborgen.

Art. 22.

Niemand mag als verzekeraar contracten sluiten tot verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld in artikel 2, § 1, zo hij niet door de Koning is toegelaten. De lijst van de toegelaten verzekeringsondernemingen wordt ten minste eenmaal per jaar in het *Belgisch Staatsblad* bekerfdgemaakt.

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

Art. 23.

§ 1. — De Koning bepaalt de voorwaarden voor de toelating van verzekeraars en voor het eindigen en het intrekken van die toelating.

Hij stelt regelen voor hun werking en organiseert het toezicht daarop. Hij stelt onder meer de normen vast waaraan de tarieven moeten voldoen, alsmede de maximumbedragen van de premies.

§ 2. — Onder door de Koning te bepalen voorwaarden, stellen de verzekeraars zekerheid, berekenen en comptabiliseren zij de verbintenissen die voortvloeien uit de verplichtingen waartoe zij gehouden zijn, zowel krachtens verzekeringscontracten die zij hebben gesloten als krachtens de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsverordeningen.

Te allen tijde moeten zij beschikken over waarborgen welke met het bedrag van die verbintenissen overeenstemmen.

De goederen die de zekerheid uitmaken en de waarborgen moeten in volle eigendom aan de verzekeraar toebehooren.

Iedere verzekeringsonderneming moet een speciale inventaris bijhouden van de goederen waaruit deze waarborgen bestaan.

De als zekerheid neergelegde goederen en de roerende goederen welke zijn begrepen in die waarborgen, mogen, ongeacht hun nominaal bedrag of het bedrag waarop ze zijn geschat of waarvoor ze in de boeken van de verzekeraar voorkomen, slechts tot betaling van aan de benadeelden verschuldigde schadeloosstelling worden aangewend. Evenzo wordt op de voor hypotheek vatbare goederen die in deze waarborgen begrepen zijn, een wettelijke hypotheek gevestigd als waarborg voor de betaling van die schadeloosstelling.

Wat echter de schadeloosstelling betreft die voor de herstelling van stoffelijke schade verschuldigd is, kan het uitsluitend recht of de wettelijke hypotheek alleen uitgeoefend worden op de sommen en goederen die overblijven na de regeling van de gezamenlijke schuldvorderingen wegens schade die voortvloeit uit lichamelijke letsels.

§ 3. — De Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, of zijn gemachtigde, vordert de inschrijving van de wettelijke hypotheek ten voordele van de massa van de schuldeisers of toekomstige schuldeisers van de schadeloosstellingen en tot het bedrag van de waarborgen die de goederen vertegenwoordigen; de onroerende goederen waarop de inschrijving wordt gevorderd, worden

duire au conservateur des hypothèques, par la mention de leur nature, de l'arrondissement, de la commune et du lieu où ils sont situés ainsi que de leurs indications cadastrales. Les inscriptions sont radiées ou réduites du consentement du Ministre ou de son délégué dans les conditions prévues aux articles 92 à 95 de la loi du 16 décembre 1851 sur la revision du régime hypothécaire. Les frais relatifs à l'inscription et à la mainlevée sont à charge de l'Etat.

En cas de liquidation des opérations de l'assureur aucune action en revendication ne pourra être exercée sur les valeurs mobilières faisant partie des garanties aussi longtemps que les obligations de l'assureur relatives au paiement des indemnités dues aux personnes lésées n'auront pas été entièrement exécutées.

Art. 24.

Lorsque le Ministre qui a le contrôle de l'assurance dans ses attributions juge que les garanties financières présentées par un assureur sont insuffisantes, il peut prendre toutes mesures utiles et, notamment, imposer le versement, en numéraire, de tout ou partie du capital social, de fond social, ou de fonds de garantie souscrit et non encore versé, ainsi qu'interdire toute attribution et toute distribution de bénéfices tant aux actionnaires qu'aux assurés.

Art. 25.

Sauf autorisation, dans les conditions fixées par le Roi, du Ministre qui a le contrôle de l'assurance dans ses attributions, il est interdit aux assureurs de disposer de tout bien affecté au cautionnement ou à la constitution des garanties prévues à l'article 23, § 2, ou d'apporter à ce bien des transformations qui auraient pour effet d'en diminuer la valeur.

Art. 26.

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

Lorsque les biens mentionnés à l'inventaire prévu à l'article 23, § 2, alinéa 4, sont insuffisants pour constituer les garanties définies à l'article 23, § 2, alinéa 2, le Roi complète cet inventaire en choisissant des biens dans l'actif de l'entreprise, en vue de permettre l'exercice du droit exclusif et de l'hypothèque légale prévus au même article 23, § 2, alinéa 5.

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

Art. 27.

Les entreprises d'assurance sont tenues de procéder par la voie du *Moniteur belge* aux publications prescrites par le Roi.

Art. 28.

Les frais de contrôle sont supportés par les assureurs, à concurrence de 5 % au plus des primes encaissées pour

in de borderellen die aan de hypotheekbewaarder dienen te worden overgelegd afzonderlijk aangewezen door hun aard, het arrondissement, de gemeente en de plaats waar ze gelegen zijn, alsook hun kadastrale aanduiding te vermelden. De inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd met de toestemming van de Minister of van zijn gemachtigde, zoals bepaald in de artikelen 92 tot 95 van de wet van 16 december 1851 houdende herziening van de wet op de hypotheek. De kosten betreffende de inschrijving en de opheffing komen ten laste van de Staat.

Bij vereffening van de verrichtingen van een verzekeraar kan geen vordering tot teruggave van de roerende waarden die van de waarborgen deel uitmaken, worden uitgeoefend zolang aan de verplichtingen van de verzekeraar inzake betaling van aan benadeelden verschuldigde schadeloosstelling niet ten volle is voldaan.

Art. 24.

Wanneer de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, oordeelt dat de door een verzekeraar geboden financiële waarborgen ontoereikend zijn, kan hij alle dienstige maatregelen nemen en, onder meer, voorschrijven dat het ingetekend maar niet gestort maatschappelijk kapitaal, vennootschappelijk fonds of waarborgfonds geheel of gedeeltelijk wordt bijgestort in geldspeciën, en ook verbieden dat winsten zowel aan aandeelhouders als aan verzekerden worden toegewezen of over hen verdeeld.

Art. 25.

Behoudens toestemming van de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort, verleend onder de door de Koning gestelde voorwaarden, is het de verzekeraars verboden te beschikken over enig goed dat bestemd is voor de zekerheidsstelling of voor de vestiging van de in artikel 23, § 2, bedoelde waarborgen, dan wel aan dat goed veranderingen aan te brengen die de waarde ervan verminderen.

Art. 26.

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

Wanneer de goederen vermeld in de inventaris als bedoeld in artikel 23, § 2, vierde lid, niet voldoende zijn tot vestiging van de in artikel 23, § 2, tweede lid, bepaalde waarborg, vult de Koning deze inventaris aan met goederen, te kiezen uit de activa van de onderneming, zodat het uitsluitend recht en de wettelijke hypotheek, een en ander bedoeld in hetzelfde artikel 23, § 2, vijfde lid, kunnen worden uitgeoefend.

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

Art. 27.

De verzekeringsondernemingen zijn verplicht, door middel van het *Belgisch Staatsblad*, de door de Koning voorgeschreven bekendmakingen te doen.

Art. 28.

De kosten van het toezicht worden door de verzekeraars gedragen, tot een beloop van ten hoogste 5 % van de pre-

assurance prévue par la présente loi. Un arrêté royal fixe, à la fin de chaque exercice, la répartition des frais entre les assureurs au prorata du montant des primes encaissées.

Art. 29.

Les administrateurs ou gérants d'une société par actions, d'une société coopérative et d'une association d'assurance mutuelle agréées en qualité d'assureur, ainsi que les fondés de pouvoir en Belgique d'une entreprise d'assurance étrangère agréée, sont solidairement responsables envers les personnes lésées, de tous dommages résultant de la violation des obligations imposées aux assureurs par le présent chapitre et par les arrêtés pris pour son exécution.

Ils ne sont déchargés de cette responsabilité solidaire quant aux violations auxquelles ils n'ont pas pris part, que si aucune faute ne leur est imputable et si l'on ne peut leur reprocher de n'avoir pas mis en œuvre tous les moyens à leur disposition pour empêcher ou limiter le dommage.

Art. 30.

Sans préjudice de l'application éventuelle de toutes autres sanctions, le Roi peut prévoir que les assureurs qui contreviennent aux dispositions du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, énumérées par lui sont, à défaut de régularisation dans le délai fixé par le Ministre ayant le contrôle de l'assurance dans ses attributions, passibles d'astreintes calculées à raison de cinq cents francs par jour de retard; les astreintes sont recouvrées comme en matière d'enregistrement sur la demande de ce Ministre.

CHAPITRE VIII.

Dispositions pénales.

SECTION I^{re}.

De la saisie des véhicules.

Art. 31.

Tout véhicule automoteur mis en circulation sur la voie publique ou sur un des terrains visés à l'article 2, § 1^{er}, est saisi lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu n'est pas couverte conformément aux dispositions de la présente loi. Sans préjudice des pouvoirs accordés par le Code d'instruction criminelle, cette saisie peut être effectuée par tout officier de police judiciaire et par tout fonctionnaire ou agent de l'autorité publique qualifié pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la présente loi.

Une copie du procès-verbal est adressée au propriétaire du véhicule dans les deux jours à compter de celui où son identité a pu être établie.

Le véhicule reste aux risques du propriétaire pendant la durée de la saisie.

mies, geïnd voor de verzekering door deze wet bedoeld. Op het einde van elk dienstjaar worden de kosten bij koninklijk besluit onder de verzekeraars omgeslagen naar evenredigheid van het bedrag der geïnde premies.

Art. 29.

De beheerders of zaakvoerders van een als verzekeraar toegelaten vennootschap op aandelen, coöperatieve vennootschap en vereniging voor onderlinge verzekering, alsmede de gevolmachtigden in België van een toegelaten buitenlandse verzekeringsonderneming, zijn jegens de benadeelden hoofdelijk aansprakelijk voor iedere schade die voortvloeit uit de schending van verplichtingen die door dit hoofdstuk en door de ter uitvoering daarvan vastgestelde besluiten aan de verzekeraars zijn opgelegd.

Met betrekking tot schendingen waarbij zij niet betrokken waren, zijn zij van die hoofdelijke aansprakelijkheid alleen dan ontslagen, als hun geen schuld kan worden toegerekend en als tegen hen niet kan worden aangevoerd, dat zij niet alle te hunner beschikking staande middelen hebben aangewend om de schade te verhinderen of te beperken.

Art. 30.

Onverminderd de eventuele toepassing van enige andere sanctie kan de Koning voorschrijven, dat aan de verzekeraars die de door hem genoemde bepalingen van dit hoofdstuk en van de besluiten tot uitvoering daarvan overtreden, een dwangsom naar rata van vijfhonderd frank per dag vertraging zal worden opgelegd als zij niet het nodige doen binnen de termijn, vastgesteld door de Minister tot wiens bevoegdheid het toezicht op de verzekering behoort; de dwangsommen worden ingevorderd zoals inzake registratie, op verzoek van dezelfde Minister.

HOOFDSTUK VIII.

Strafbepalingen.

AFDELING I.

Beslag op motorrijtuigen.

Art. 31.

Ieder motorrijtuig dat op de openbare weg of op een der in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen in het verkeer wordt gebracht, wordt in beslag genomen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de bepalingen van deze wet. Onverminderd de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan dit beslag worden gelegd door ieder officier van gerechtelijke politie en door ieder ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de eigenaar van het motorrijtuig gezonden binnen twee dagen na de dag waarop diens identiteit kon worden vastgesteld.

Tijdens de duur van het beslag blijft het rijtuig voor risico van de eigenaar.

Art. 32.

Lorsqu'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité civile à laquelle le véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi ou lorsque aucune infraction à l'article 33 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule, la saisie est levée par le ministère public ou le juge d'instruction, à moins que son maintien ne soit exigé pour un autre motif que le défaut d'assurance.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié de la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi aux dispositions de la présente loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Le montant de l'engagement de la caution ou du cautionnement est déterminé par le ministère public ou par le juge d'instruction; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le président du tribunal de première instance siégeant en référé peut autoriser le greffier à faire procéder à la vente du véhicule par l'administration de l'enregistrement et des domaines, le propriétaire ayant été dûment cité à la requête du ministère public. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue.

Après prélèvement par l'Etat des frais de saisie et de conservation du véhicule, le produit net de la vente autorisée par le président du tribunal, est substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

SECTION II.

Des peines.

Art. 33.

§ 1^{er}. — Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2, § 1^{er}, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1^{er}, que s'ils savent que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la présente loi ou si les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique ou sur un terrain ouvert au public ne sont pas remplies.

— § 2. — Est puni des peines prévues au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de

Art. 32.

Wanneer bewezen is dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven ten tijde van het beslag gedekt was door een verzekering die aan de bepalingen van deze wet beantwoordt, of wanneer de eigenaar van het motorrijtuig geen overtreding van artikel 33 ten laste wordt gelegd, wordt het beslag door het openbaar ministerie of door de onderzoeksrechter opgeheven tenzij de handhaving daarvan om een andere reden dan het ontbreken van een verzekering vereist is.

In de andere gevallen moet voor opheffing van het beslag bewezen zijn dat een verzekeringscontract overeenkomstig deze wet is gesloten, en dat de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig betaald zijn. Aan de opheffing van het beslag kan bovendien de voorwaarde worden verbonden, dat een borgtocht wordt gesteld of een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas wordt gestort als waarborg voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Het bedrag tot hetwelk de borg is verbonden, of dat van de zekerheid, wordt vastgesteld door het openbaar ministerie of door de onderzoeksrechter; die waarborg mag niet hoger zijn dan de waarde van het motorrijtuig.

Indien het beslag langer dan drie maanden duurt, kan de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg, zitting houdend in kort geding, de griffier ertoe machtigen het bestuur der registratie en domeinen met de verkoop van het motorrijtuig te belasten, nadat de eigenaar behoorlijk is gedagvaard ten verzoeken van het openbaar ministerie. Tegen deze beslissing kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie, één maand nadat de beslissing werd gewezen opnieuw dagvaarden.

Na afhouding door de Staat van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig komt, wat de verbeurdverklaring of de teruggave betreft, de netto-opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend, in de plaats van het in beslag genomen motorrijtuig.

AFDELING II.

Straffen.

Art. 33.

§ 1. — De eigenaar of de houder van het motorrijtuig die dit in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn krachtens het eerste lid alleen strafbaar, als zij weten dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig deze wet, of als niet is voldaan aan de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg of op een voor het publiek toegankelijk terrein heeft verbonden.

§ 2. — Hij die snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden organiseert of eraan deel-

régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 7.

§ 3. — Si le propriétaire ou le détenteur est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 34.

Dans les cas prévus à l'article 33, les tribunaux peuvent, en outre, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de deux ans au plus.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue à l'alinéa 1^{er}.

Art. 35.

En condamnant le propriétaire du véhicule pour infraction à l'article 33, les tribunaux peuvent ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente recueilli par le greffier soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci par préférence à toute autre créance. Si le véhicule a déjà été vendu en application de l'article 32, alinéa 3, la même affectation peut être donnée à tout ou partie du produit de la vente.

Lorsque la confiscation du véhicule est prononcée, la partie du produit net de la vente, qui n'est pas affectée à la réparation des dommages causés par le véhicule, est attribuée au Trésor.

Art. 36.

Est puni des peines prévues par l'article 2¹ de la loi du 1^{er} août 1899, le titulaire de la marque d'immatriculation qui, après l'expiration du délai fixé par le Roi, reste en défaut de satisfaire à l'obligation imposée par l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Les mêmes peines sont applicables en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2, ou à celles des règlements pris en exécution de ces dispositions.

Art. 37.

Sont punies d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de mille francs à dix mille francs, ou d'une de ces peines seulement :

1^o toute infraction aux articles 22 et 25;

2^o toute infraction aux obligations imposées aux assureurs en vertu des articles 23 et 24 et aux obligations imposées au Fonds commun de garantie ou au Bureau en vertu des articles 19 et 21.

neemt, zonder dat hij gedekt is door de in artikel 7 bedoelde bijzondere verzekering, wordt gestraft met de straffen gesteld in § 1, eerste lid.

§ 3. — Als de eigenaar of de houder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten, en is de vennootschap, de vereniging of de instelling, die eigenaar is, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 34.

Bovendien kunnen de rechtbanken, in de gevallen bedoeld in artikel 33, voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste twee jaar vervallen verklaren van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing op de in het eerste lid bedoelde vervallenverklaring van het recht tot sturen.

Art. 35.

Bij veroordeling van de eigenaar van het motorrijtuig wegens overtreding van artikel 33, kunnen de rechtbanken bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop die de griffier heeft ontvangen, geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldvordering, bestemd zal worden voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is overeenkomstig artikel 32, derde lid, kan dezelfde bestemming gegeven worden aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop.

Bij verbeurdverklaring van het motorrijtuig wordt het gedeelte van de netto-opbrengst van de verkoop dat niet gebruikt is voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade, aan de Schatkist toegewezen.

Art. 36.

Met de straffen gesteld in artikel 2¹ van de wet van 1 augustus 1899, wordt gestraft de houder van de nummerplaat, die, na verloop van de door de Koning bepaalde tijd, in gebreke blijft te voldoen aan de verplichting, door artikel 6, § 1, tweede lid, opgelegd.

Dezelfde straffen zijn toepasselijk in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2, of van de verordeningen ter uitvoering van die bepalingen.

Art. 37.

Met gevangenisstraf van één maand tot vijf jaar en met geldboete van duizend frank tot tienduizend frank of met een van die straffen alleen, worden gestraft :

1^o overtredingen van de artikelen 22 en 25;

2^o overtredingen van de verplichtingen aan verzekeraars opgelegd krachtens de artikelen 23 en 24, en van de verplichtingen aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of aan het Bureau opgelegd krachtens de artikelen 19 en 21.

Art. 38.

Si, dans les cas prévus aux articles 36 et 37, l'auteur de l'infraction est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 39.

Les dispositions du livre 1^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er}, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 40.

Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, sont qualifiés pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son exécution, les fonctionnaires et agents de l'autorité publique délégués pour surveiller l'exécution de la législation et des règlements sur la police du roulage, ainsi que ceux qui seront spécialement désignés par le Roi.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires et agents font foi jusqu'à preuve contraire.

CHAPITRE IX.

Dispositions transitoires.

Art. 41.

Pendant une période transitoire dont le début et la fin seront fixés par le Roi, le propriétaire d'un véhicule automobile 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 prévues en exécution de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles, modifié par les lois du 20 décembre 1957 et du 26 avril 1962, de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire, modifié par la loi du 20 décembre 1957, et de la loi du 1^{er} août 1960 relative au transport rémunéré de choses par véhicules automobiles.

La réglementation prise en vertu des arrêtés-lois et de la loi précitées reste d'application jusqu'au moment de l'entrée en vigueur des dispositions prises pour l'exécution de la présente loi.

Art. 38.

Als, in de gevallen bepaald in de artikelen 36 en 37, de overtreder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 39.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, zijn toepasselijk op de misdrijven bedoeld door deze wet.

Art. 40.

Tot vaststelling van de overtredingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan vastgestelde verordeningen zijn bevoegd, onverminderd de bevoegdheid der officieren van gerechtelijke politie, de ambtenaren en agenten van de openbare macht die ermee belast zijn toe te zien op de uitvoering van de wetten en verordeningen op de politie van het wegverkeer, alsmede zij die door de Koning speciaal daartoe worden aangewezen.

Processen-verbaal, door die ambtenaren en agenten opgemaakt, leveren bewijs op tot aan het tegenbewijs.

HOOFDSTUK IX.

Overgangsbepalingen.

Art. 41.

Tijdens een overgangperiode, waarvan de Koning de aanvang en het einde bepaalt, wordt de eigenaar van een motorrijtuig geacht een verzekeringscontract te hebben gesloten met een toegelaten verzekeraar, indien hij het bestaan bewijst van een verzekeringspolis die de door deze wet bedoelde risico's dekt en gesloten is met een verzekeraar die in België het bedrijf van de verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid uitoefent.

Dit geldt ook voor personen en exploitanten die een verzekeringscontract inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid hebben gesloten met een verzekeraar, toegelaten met het oog op de uitvoering van verzekeringsverplichtingen voorgeschreven ter uitvoering van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, gewijzigd bij de wetten van 20 december 1957 en van 26 april 1962, van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar, gewijzigd bij de wet van 20 december 1957, en van de wet van 1 augustus 1960 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding.

De regeling, krachtens de evengenoemde besluitwetten en wet getroffen, blijft van toepassing totdat de bepalingen tot uitvoering van deze wet in werking treden.

Art. 42.

A l'expiration du dixième pour après la publication au *Moniteur belge* de la liste des assureurs ayant introduit leur demande d'agrément dans les conditions et le délai fixés par le Roi, l'article 41, alinéas 1^{er} et 2, n'est applicable aux contrats souscrits après cette date que si l'assureur figure sur cette liste.

A l'expiration du dixième jour après la publication de l'arrêté contenant la liste des agréments, l'article 41, alinéas 1^{er} et 2, n'est plus applicable aux contrats souscrits après cette date auprès d'un assureur qui ne figure pas sur cette liste.

Art. 43.

Les contrats régulièrement souscrits auprès des assureurs qui n'ont pas demandé l'agrément ou qui l'ayant demandé ne l'ont pas obtenue sont résiliés de plein droit à l'expiration de la période transitoire prévue à l'article 41.

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

Art. 44.

Le Roi peut, à l'égard des assureurs qui n'ont pas demandé l'agrément ou qui l'ayant demandée ne l'ont pas obtenue, prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées.

Il peut notamment autoriser les assurés à résilier avant la fin de la période transitoire, les contrats souscrits auprès de ces assureurs. Dans ce cas, l'article 43, alinéa 2, est applicable.

Art. 45.

La fin de la période transitoire ne peut justifier la résiliation des contrats en cours auprès des assureurs qui ont obtenu l'agrément, ni aucune modification de la prime de ces contrats.

Art. 46.

L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

Ces modifications ne peuvent justifier aucune majoration ou réduction du montant de la prime fixée par le contrat, ni la résiliation de celui-ci.

Art. 47.

§ 1^{er}. — Les plaques provinciales pour cyclomoteurs qui porteront le millésime de l'année qui suit celle de l'entrée en vigueur de la présente loi ne seront délivrées que sur la production d'une attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance valable jusqu'au 31 décembre de cette année.

Art. 42.

Na het verstrijken van de tiende dag na de bekendmaking in het *Belgische Staatsblad* van de lijst der verzekeraars die hun aanvraag om toelating hebben ingediend met inachtneming van de voorwaarden en de termijn door de Koning bepaald, vindt artikel 41, eerste en tweede lid, op de na die bekendmaking gesloten contracten alleen toepassing als de verzekeraar op genoemde lijst voorkomt.

Na het verstrijken van de tiende dag na de bekendmaking van het besluit met de lijst van de toelatingen, vindt artikel 41, eerste en tweede lid, geen toepassing meer op contracten welke na die datum mochten zijn gesloten met een verzekeraar die niet op de lijst staat.

Art. 43.

De regelmatig gesloten contracten met verzekeraars die de toelating niet hebben aangevraagd, of die ze aangevraagd maar niet verkregen hebben, zijn van rechtswege ontbonden bij het verstrijken van de overgangperiode bepaald in artikel 41.

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

Art. 44.

De Koning kan ten aanzien van de verzekeraars die de toelating niet hebben aangevraagd, of die ze aangevraagd maar niet verkregen hebben, alle passende maatregelen treffen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden.

Hij kan onder meer aan de verzekerden toestaan, vóór het verstrijken van de overgangperiode de met die verzekeraars gesloten contracten te ontbinden. In dit geval vindt artikel 43, tweede lid, toepassing.

Art. 45.

Het verstrijken van de overgangperiode kan geen rechtvaardigingsgrond zijn voor de ontbinding van de lopende contracten met verzekeraars die de toelating hebben verkregen, noch voor enige wijziging van de premie van die contracten.

Art. 46.

Het in werking treden van deze wet leidt, binnen de grenzen welke haar bepalingen stellen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringscontracten.

Die wijzigingen kunnen geen rechtvaardigingsgrond zijn voor enige verhoging of vermindering van het bedrag van de bij het verzekeringscontract vastgestelde premie, noch voor de ontbinding van dit contract.

Art. 47.

§ 1. — De provinciale platen voor rijwielen met hulpmotor waarop het jaartal voorkomt van het jaar volgend op dat waarin deze wet in werking is getreden, worden slechts afgegeven na overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een tot 31 december van dat jaar geldig verzekeringscontract.

Cette attestation devra être fournie par l'assureur sur demande de tout titulaire d'un contrat d'assurance en cours au 1^{er} janvier de cette même année. La période d'assurance qui prend fin au cours de l'année sera prolongée jusqu'au 31 décembre, un supplément étant dû à l'assureur au prorata de la prolongation.

§ 2. — Si le contrat se poursuit au-delà de cette date, les périodes annuelles d'assurances couvrent l'année civile, l'échéance annuelle étant fixée au 1^{er} décembre qui précède la dite année et la date de l'expiration du contrat reportée au 31 décembre de l'année où il doit prendre fin.

CHAPITRE X.

Dispositions finales.

Art. 48.

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente loi par des conventions particulières qui porteraient atteinte aux droits des personnes lésées.

Art. 49.

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

Art. 50.

Sortiront leur plein et entier effet, les traités que le Roi fera en vue de régler les conditions auxquelles peuvent être admis à circuler en Belgique, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs appartenant à des Etats étrangers ainsi que ceux à l'égard desquels ils se portent garantis.

Ces traités comporteront de la part de l'Etat étranger, notamment la reconnaissance de la compétence des tribunaux belges et l'engagement de l'Etat étranger de garantir le paiement des indemnités résultant des dommages causés par ces véhicules dans les conditions où l'Etat belge serait tenu s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Par ces traités, des obligations correspondantes pourront être mises à charge de l'Etat belge en vue de garantir la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules automoteurs lui appartenant ou immatriculés en son nom. Il peut en être de même en ce qui concerne la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules appartenant ou immatriculés au nom d'autorités publiques ou de personnes juridiques dispensées de l'obligation d'assurance.

Art. 51.

§ 1^{er}. — La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogée.

§ 2. — Les dispositions relatives à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs figu-

De verzekeraar moet, desgevraagd, zodanig bewijs verstrekken aan iedere houder van een op 1 januari van datzelfde jaar lopend verzekeringcontract. Het verzekeringstijdvak dat gedurende het jaar ten einde loopt, wordt verlengd tot 31 december en een met de verlenging evenredig premietoelage is aan de verzekeraar verschuldigd.

§ 2. — Indien het contract tot na die datum voortduurt, dekken de jaarlijkse verzekeringstijdvakken het kalenderjaar, terwijl de jaarlijkse vervaldag wordt vastgesteld op de 1^{ste} december die aan genoemd jaar voorafgaat en terwijl de datum waarop het contract eindigt, wordt verschoven tot de 31^{ste} december van het jaar waarin het contract een einde moet nemen.

HOOFDSTUK X.

Slotbepalingen.

Art. 48.

Van de bepalingen van deze wet mag niet worden afgevoerd door bijzondere overeenkomsten die aan de rechten van benadeelden afbreuk mochten doen.

Art. 49.

De Koning kan ter uitvoering van deze wet een commissie van advies instellen of met dat doel bevoegdheid verlenen aan een krachtens de bestaande wetten ingestelde commissie. Hij omschrijft de opdracht van die commissie.

Art. 50.

Volkomen uitwerking zullen hebben, de verdragen die de Koning zal sluiten met het oog op het bepalen van de voorwaarden waaronder motorrijtuigen die toebehoren aan vreemde Staten, en motorrijtuigen waarvoor deze Staten instaan, tot het verkeer in België kunnen worden toegelaten zonder dat zij door een verzekering zijn gedekt.

Die verdragen zullen bepaaldelijk inhouden, dat de vreemde Staten de bevoegdheid van de Belgische gerechten erkennen en de verplichting op zich nemen de betaling van de schadeloosstelling wegens schade veroorzaakt door bedoelde motorrijtuigen te waarborgen, in de omstandigheden waarin de Belgische Staat tot vergoeding zou zijn gehouden indien het zijn eigen motorrijtuigen betrof.

Door die verdragen kunnen aan de Belgische Staat overeenkomstige verplichtingen opgelegd worden, voor het waarborgen van de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen die hem toebehoren of op zijn naam zijn ingeschreven. Hetzelfde kan gelden voor de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen, die toebehoren aan of ingeschreven zijn op naam van overheidslichamen of rechtspersonen die van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld.

Art. 51.

§ 1. — De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt opgeheven.

§ 2. — De bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die voorkomen

rant dans l'article 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, tel qu'il a été modifié par la loi du 20 décembre 1957, sont abrogées dans la mesure où cette responsabilité fait l'objet d'une assurance obligatoire conformément à la présente loi.

§ 3. — L'article 3 de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire est abrogé.

Art. 52.

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Le Roi peut fixer une date particulière en ce qui concerne certaines catégories de véhicules qu'il détermine.

Donné à Bruxelles, le 6 juillet 1964.

in artikel 28 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, zoals het is gewijzigd door de wet van 20 december 1957, worden opgeheven voor zover voor die aansprakelijkheid overeenkomstig deze wet een verplichte verzekering is gesloten.

§ 3. — Artikel 3 van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar wordt opgeheven.

Art. 52.

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

De Koning kan een bijzonder tijdstip bepalen wat sommige door hem aan te wijzen categorieën van rijtuigen betreft.

Gegeven te Brussel, 6 juli 1964.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Justice.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Justitie.

P. VERMEYLEN.

*Le Ministre des Affaires économiques
et de l'Énergie.*

*De Minister van Economische Zaken
en Energie.*

A. SPINOY.