

Chambre des Représentants

SESSION 1955-1956.

21 MARS 1956.

PROJET DE LOI

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

PROPOSITION DE LOI

relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE (1)

PAR M. NOSENT.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 11 mai 1954, MM. Charpentier et consorts ont déposé une proposition de loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles (Doc. 16, S. E. 1954, n° 1).

Le projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la

(1) Composition de la Commission :

A. — Membres titulaires : MM. Joris, président; Charpentier, De Gryse, Derick, M^{me} De Riemaeker-Legot, MM. du Bus de Warnaffe, Fimmers, Gendebien, Hermans, Lambotte, Nossent, Robyns. — Daman, Deruelles, Hossey, Housiaux, M^{me} Lambert, MM. Merlot (Joseph-Jean), Pierson, Rombaut, Soudan, M^{me} Vanderveken, Van de Plas. — MM. Janssens, Tahon.

B. — Membres suppléants : MM. De Vleeschauwer, Kiebooms, Lefère, Lefèvre (Théodore), Meyers, Wigny. — Debunne, Fayat, M^{me} Fontaine-Borguet, MM. Messinne, Tielemans (F.). — Cooremans.

Voir :

A) 351 (1954-1955) :

— N° 1 : Projet de loi.
— N° 2 et 3 : Amendements.

B) 16 (S. E. 1954) :

— N° 1 : Proposition de loi.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1955-1956.

21 MAART 1956.

WETSONTWERP

betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen.

WETSVOORSTEL

betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER NOSENT.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Op 11 mei 1954 dienden de heren Charpentier c. s. een wetsvoorstel in betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Stuk 16, B.Z. 1954, N° 1).

Het wetsontwerp betreffende de verplichte aansprake-

(1) Samenstelling van de Commissie :

A. — Leden-titularissen : de heren Joris, voorzitter; Charpentier, De Gryse, Derick, Mevr. De Riemaeker-Legot, de heren du Bus de Warnaffe, Fimmers, Gendebien, Hermans, Nossent, Robyns. — Daman, Deruelles, Hossey, Housiaux, Mevr. Lambert, de heren Merlot (Joseph-Jean), Pierson, Rombaut, Soudan, Mevr. Vanderveken, Van de Plas. — De heren Janssens, Tahon.

B. — Plaatsvervangende leden : de heren De Vleeschauwer, Kiebooms, Lefère, Lefèvre (Théodore), Meyers, Wigny. — Debunne, Fayat, Mevr. Fontaine-Borguet, de heren Messinne, Tielemans (F.). — Cooremans.

Zie :

A) 351 (1954-1955) :

— N° 1 : Wetsontwerp.
— N° 2 en 3 : Amendementen.

B) 16 (B. Z. 1954) :

— N° 1 : Wetsvoorstel.

responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs a été déposé le 5 juillet 1955.

Le 17 novembre 1955, M. le Ministre de la Justice a fait distribuer une longue série d'importants amendements.

Votre Commission a décidé de prendre le projet de loi comme base de ses travaux et a consacré de nombreuses réunions à l'étude et à la mise au point du texte.

Il importe de signaler encore que le 1^{er} décembre 1955 le Gouvernement a déposé un projet de loi portant approbation du traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas, relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955 (Doc. Ch. 387 (1955-1956) n° 1). Le 15 février 1956, fut déposé le rapport fait au nom de la commission des Affaires étrangères qui a adopté le projet à l'unanimité (Doc. Ch. 387 (1955-1956) n° 2). A son tour, la Chambre a adopté le projet le 22 mars 1956.

Les travaux parlementaires.

L'exposé des motifs énumère d'une façon très complète, sous le chapitre : « Aperçu historique », les travaux parlementaires, et principalement ceux de la commission de la Justice de la Chambre qui ont servi de base à l'élaboration du projet de loi.

Le 4 mars 1954 déjà, la commission avait achevé un rapport relatif à deux propositions de loi déposées, l'une par M. Charpentier, l'autre par M. Vanderschueren et dans lequel il était tenu compte des travaux de la Commission Belgo-Néerland-Luxembourgeoise pour l'étude de l'unification du droit (Doc. Ch. 379, 1953-1954).

Le projet examiné dans le présent rapport comprend deux séries de dispositions :

1^o Les articles 1 à 14 introduisent dans la législation nationale, conformément à l'engagement prévu à l'article 1^{er} du « Traité Benelux », les principes des dispositions communes qui y sont annexées.

Rappelons que le Traité n'a pas pour objet d'introduire, dans chacun des trois pays, une loi uniforme. « La seule obligation qu'il impose à chacune des parties contractantes, aux termes de son article premier, lit-on dans l'exposé des motifs du projet de loi d'approbation, est d'introduire dans les six mois, à dater de son entrée en vigueur, une loi réglant l'assurance obligatoire, loi qui doit, en principe, répondre aux dispositions annexées au Traité mais qui peut même y substituer des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées. Un cadre est donc simplement tracé au législateur de chacun des trois pays. »

En réalité, le projet belge reprend fidèlement toutes les dispositions annexées au Traité. Quelques précisions ont toutefois été ajoutées aux articles 3, 9 et 10.

2^o Les articles 15 à 25 constituent tous des dispositions spécifiquement nationales.

Economie générale du projet.

La préoccupation principale de la commission a été d'assurer, aux victimes d'accidents dont des conducteurs de véhicules automoteurs sont responsables, une indemnisation

likenheidsverzekering inzake motorrijtuigen werd op 5 juli 1955 ingediend.

Op 17 november 1955 liet de Minister van Justitie een lange reeks belangrijke amendementen ronddelen.

Uw Commissie besloot het wetsontwerp als basis te nemen voor haar werk en zij besteedde talrijke vergaderingen aan het onderzoek en het uitwerken van de tekst.

Voorts weze nog vermeld dat de Regering op 1 december 1955 een wetsontwerp ter tafel heeft gelegd, houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ondertekend op 7 januari 1955, te Brussel (Stuk K. 387 (1955-1956), N° 1). Op 15 februari 1956 werd het verslag neergelegd, dat namens de commissie voor de Buitenlandse Zaken werd uitgebracht, die het eenparig aannam (Stuk K. 387 (1955-1956) N° 2). Op haar beurt, nam de Kamer dit ontwerp aan op 22 maart 1956.

Parlementaire voorbereiding.

In de memorie van toelichting wordt onder het hoofdstuk « Historisch Overzicht » een zeer volledig overzicht gegeven van de parlementaire voorbereiding, vooral van het werk in de Kamercommissie voor de Justitie, dat als basis heeft gediend voor het opmaken van het wetsontwerp.

Reeds op 4 maart 1954 was de Commissie klaar met een verslag over twee wetsvoorstellen, waarvan het ene door de heer Charpentier, het andere door de heer Vanderschueren werd ingediend. In dat verslag werd rekening gehouden met het werk van de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Studiecommissie tot Eenmaking van het Recht (Stuk K. 379, 1953-1954).

Het ontwerp, dat in dit verslag wordt onderzocht, omvat twee reeksen bepalingen :

1^o Bij de artikelen 1 tot 14 worden, overeenkomstig de in artikel 1 van het « Benelux Verdrag » vervatte verbintenis, de beginselen van de bij dat verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen in de nationale wetgeving ingevoerd.

Men verliese niet uit het oog dat het Verdrag er niet toe strekt in ieder van de drie landen een eenvormige wet in te voeren. « De enige verplichting die het, naar luid van zijn eerste artikel, aan ieder van de verdragsluitende partijen oplegt, zo leest men in de memorie van toelichting van het wetsontwerp tot goedkeuring, bestaat er in dat ze, binnen zes maanden te rekenen van de datum van het in werking treden van het Verdrag een wet in hun wetgeving dienen in te voeren die de verplichte verzekering regelt. Die wet moet in principe beantwoorden aan de bij het Verdrag behorende bepalingen, maar kan er zelfs bepalingen in veranderen door de dekking ten gunste van de benadeelde personen te verhogen. Het is dus eenvoudigweg een kader getrokken ten gebuik van de wetgever van elk der drie landen. »

In werkelijkheid worden in het Belgisch ontwerp al de bij het Verdrag behorende bepalingen getrouw overgenomen. Aan de artikelen 3, 9 en 10 werden echter enige nadere bepalingen toegevoegd.

2^o De artikelen 15 tot 25 zijn alle specifiek nationale bepalingen.

Algemene inrichting van het ontwerp.

De Commissie was er vooral op bedacht aan de slachtoffers van ongevallen, waarvoor bestuurders van motorrijtuigen aansprakelijk zijn, een zekere, snelle en zo

sûre, rapide, aussi complète que possible. Cette préoccupation se retrouve dans toutes les dispositions dont les lignes directrices peuvent être résumées comme suit :

1) Les problèmes de *responsabilité* sont résolus — comme par le passé — conformément aux règles classiques du Code civil. C'est la victime qui doit prouver la faute de l'automobiliste.

2) La loi est applicable à tous les *véhicules automoteurs*, c'est-à-dire tous les véhicules actionnés par une force mécanique. (Donc : les automobiles, les motocyclettes, les vélomoteurs, etc.).

3) L'obligation de contracter l'assurance incombe au *propriétaire* du véhicule.

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

5) Les polices peuvent prévoir une *franchise*. (La loi ne prévoit rien à propos des *ristournes*).

6) La victime a une *action directe* contre l'assureur. Elle peut l'*assigner* devant le Juge du lieu où s'est produit l'accident, le Juge de son propre domicile ou le Juge du siège de l'assureur.

7) Les assurés doivent *déclarer* tous les sinistres à l'assureur et lui fournir tous renseignements et documents nécessaires.

8) Des mesures sont prises pour que l'assureur soit pratiquement toujours *présent* au procès.

9) Le délai de *prescription* est de 3 ans. Il est interrompu par les « *pourparlers* ».

10) L'assureur ne peut opposer *aucune nullité*, aucune déchéance à la victime. Il peut se réserver un *recours* contre les assurés.

11) L'Etat et certains organismes paraétatiques peuvent être leur propre assureur.

12) Il est créé un *fonds commun de garantie* auquel les victimes de conducteurs inconnus ou non assurés peuvent s'adresser pour obtenir la réparation de leurs dommages corporels.

13) Des *sanctions* sévères punissent le propriétaire d'un véhicule qui n'a pas conclu d'assurance :

- de 8 jours à 6 mois de prison;
- de 100 à 1.000 francs d'amende;
- déchéance à temps ou à perpétuité du droit de conduire un véhicule automoteur;
- saisie du véhicule.

14) Les polices en cours ne pourront être résiliées que si l'*augmentation de la prime* dépasse 10 %.

On peut affirmer avec certitude qu'une police-type sera introduite en Belgique, tout comme il en existe déjà pour l'assurance obligatoire des véhicules transportant des personnes à titre onéreux, par exemple.

Examen des articles.

Ainsi que le signale l'exposé des motifs (page 3), il y a lieu de se référer pour l'interprétation des articles de 1 à 14 au rapport de la commission Benelux annexé au traité ainsi qu'au rapport de la commission de la justice de la Chambre du 4 mars 1954 (Doc. Ch. 379, 1953-1954).

Nous annexons au présent rapport le commentaire des articles des dispositions communes annexées au traité par la Commission Benelux. (Page 24).

volledig mogelijke schadeloosstelling te waarborgen. Deze bemoeïing vindt men terug in al de bepalingen, waarvan de leidende beginselen als volgt kunnen samengevat worden :

1) De problemen in verband met de *aansprakelijkheid* worden — net als vroeger — opgelost overeenkomstig de klassieke regelen van het Burgerlijk Wetboek. De schuld van de autobestuurder dient door het slachtoffer te worden bewezen.

2) De wet is van toepassing op alle *motorrijtuigen*, d. i. op alle door een mechanische kracht gedreven voertuigen. (Dus : de motorrijtuigen, motorfietsen, bromfietsen, enz.).

3) De verplichting de verzekering te sluiten rust op de *eigenaar* van het voertuig.

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

5) De polissen mogen een *vrijstelling* behelzen. (In de wet is niets bepaald inzake *kortingen*).

6) Het slachtoffer heeft een *rechtstreekse vordering* tegen de verzekeraar en kan deze *dagvaarden* vóór de rechter van de plaats, waar het ongeval zich heeft voorgedaan, vóór de rechter van zijn eigen woonplaats of vóór de rechter van de zetel van de verzekeraar.

7) De verzekerden moeten de verzekeraar *mededeling* doen van ieder ongeval en hem alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

8) Er worden maatregelen genomen opdat de *verzekeraar* praktisch altijd bij het geding *tegenwoordig* zou zijn.

9) De termijn van *verjaring* bedraagt 3 jaar. Hij wordt gestuit door de « *onderhandelingen* ».

10) De verzekeraar kan aan het slachtoffer *geen nietigheid*, geen verval tegenwerpen. Hij kan zich een *recht van verhaal* tegen de verzekerden voorbehouden.

11) De Staat en sommige parastatale lichamen kunnen hun eigen verzekeraar zijn.

12) Er wordt een *gemeenschappelijk waarborgfonds* ingesteld, waarop door slachtoffers van onbekende of niet verzekerde bestuurders een beroep kan worden gedaan om de vergoeding van hun lichamelijke schade te bekomen.

13) De eigenaar van een motorrijtuig, die geen verzekering heeft gesloten, wordt gestraft met strenge *straffen* :

- 8 dagen tot 6 maanden gevangenisstraf;
- 100 frank tot 1.000 frank geldboete;
- tijdelijke of definitieve vervallenverklaring van het recht een motorrijtuig te besturen;
- inbeslagneming van het rijtuig.

14) De lopende polissen mogen slechts worden ontbonden, indien de *verhoging van de premie* 10 % te boven gaat.

Met zekerheid mag worden verklaard dat in België een type-polis zal worden ingevoerd, zoals die bij voorbeeld reeds bestaat voor de verplichte verzekering van voertuigen voor personenvervoer, onder bezwarende titel.

Bespreking der artikelen.

Zoals in de memorie van toelichting (bladzijde 3) wordt gezegd, wordt voor de interpretatie van de artikelen 1 tot 14 verwezen naar het bij het verdrag gevoegde verslag van de Benelux-commissie, alsmede naar het verslag van de Commissie voor de Justitie van de Kamer van 4 maart 1954 (Stuk Kamer 379, 1953-1954).

Aan dit verslag voegen wij de toelichting toe van de artikelen van de gemeenschappelijke bepalingen door de Benelux-commissie toegevoegd aan het verdrag (blz. 24).

Nous pouvons donc nous borner ici à rendre compte des nouvelles discussions qui ont eu lieu en commission.

Article premier.

Les mots « circuler », « circulation » ne doivent pas être compris dans un sens étroit. L'assurance ne peut être limitée aux seuls dommages causés par le véhicule en état de circulation ou par l'usage du véhicule : les dommages causés par un véhicule à l'arrêt ou abandonné par son conducteur, sont obligatoirement compris dans la garantie.

Les trolleybus ne sont pas liés à une voie ferrée. Ils tombent sous l'application de la loi.

En réponse à une observation du Conseil d'Etat, la commission déclare que l'assureur ne doit pas être établi en Belgique pour pouvoir être agréé. Il est préférable de laisser au Roi le soin d'apprécier si l'entreprise d'assurance doit avoir chez nous son siège social ou à défaut un siège d'opération où elle fera élection de domicile.

Art. 2.

Le véhicule, accidenté ou non, qui est occasionnellement traîné par « une dépanneuse » ou par un autre véhicule n'est pas une remorque au sens de la loi.

Art. 3.

Cet article a été adopté sans observation.

Art. 4.

L'amendement présenté par le Gouvernement est adopté.

Le § 1^{er}, 2), a pour objet d'exclure :

- a) le conjoint des personnes visées au n° 1 du même §;
- b) les parents et alliés en ligne directe des personnes visées au n° 1 du même §, à condition que parents et alliés habitent sous le même toit et soient entretenus des deniers des dites personnes.

L'expression « lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail » (§ 1^{er} 3^e) couvre aussi la législation relative à la réparation des dommages résultant des accidents survenus sur le chemin du travail. (Arrêté-loi du 13 décembre 1945).

Art. 5.

Aux termes de cet article, une franchise peut être stipulée dans la police.

Un commissaire demande s'il n'y aurait pas lieu d'interdire le système actuellement généralisé des « ristournes en cas de non-sinistre ». Ce système a pour conséquence que nombre de conducteurs malhonnêtes s'enfuient, surtout lorsque le dommage qu'ils ont occasionné est peu important. D'aucuns estiment pourtant que le système constitue une récompense qui doit inciter les conducteurs à la prudence. Il semble néanmoins que de nombreux assureurs verraient sans déplaisir interdire ce procédé qui donne lieu à beaucoup de discussions et de marchandages.

La commission ne tranche pas le fond du débat, mais estime que la question ne doit pas être réglée dans le cadre du présent projet.

Wij kunnen ons hier dus beperken tot een verslag over de nieuwe besprekingen, die in de Commissie plaats hebben.

Eerste artikel.

Het woord « verkeer » moet niet in enge zin worden verstaan. De verzekering mag niet beperkt blijven tot de schade, aangericht door een rijdend voertuig of door het gebruik van het voertuig; de schade, veroorzaakt door een stilstaand of doof zijn bestuurder verlaten voertuig moet in de verzekering begrepen zijn.

Trolleybussen zijn niet aan spoorstaven gebonden. Zij vallen onder de toepassing van de wet.

Als antwoord op een opmerking van de Raad van State verklaart de Commissie dat de verzekeraar niet in België moet gevestigd zijn om te kunnen erkend worden. Het wordt beter aan de Koning overgelaten, uit te maken of de verzekeringsonderneming haar maatschappelijke zetel of, bij gebreke daarvan, een werkingszetel, waar zij woonplaats kiest, in ons land dient te hebben.

Art. 2.

Een voertuig, al dan niet door een ongeval beschadigd, dat door een kraanwagen of een ander voertuig bij gelegenheid wordt gesleept, is geen aanhangwagen in de zin van de wet.

Art. 3.

Dit artikel wordt aangenomen zonder opmerkingen.

Art. 4.

Het door de Regering voorgestelde amendement wordt aangenomen.

§ 1, 2), beoogt de uitsluiting :

- a) van de echtgenoot van de personen, bedoeld in n° 1 van voormelde paragraaf;
- b) van de bloed- en aanverwanten in de rechte linie van de personen, bedoeld in n° 1 van voormelde paragraaf, op voorwaarde dat die bloed- en aanverwanten bij hen inwonen en door hen worden onderhouden.

De uitdrukking « bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen » (§ 1, n° 3) slaat tevens op de wetgeving betreffende de vergoeding van de schade voorspruitend uit ongevallen die zich op de weg naar of van het werk voordoen (Besluitwet van 13 december 1945).

Art. 5.

Luidens dit artikel kan de polis een beding van vrijstelling inhouden.

Een Commissielid vraagt of er geen aanleiding is het thans algemeen geldende stelsel van « ristorno bij ontbreken van schadegeval » te verbieden. Dit systeem heeft tot gevolg dat een groot aantal oneerlijke bestuurders op de vlucht slaan, vooral wanneer de schade die zij hebben aangericht, weinig belangrijk is. Sommigen menen nochtans dat het systeem een beloning inhoudt die de bestuurders tot voorzichtigheid moet aanzetten. Het schijnt nochtans dat talrijke verzekeraars het verbieden van dit procédé niet ongenegen zijn, daar het aanleiding geeft tot heel wat loven en bieden.

De Commissie spreekt zich niet uit over de grond der zaak, maar oordeelt dat die kwestie niet in het kader van dit ontwerp moet worden geregeld.

Art. 6, 7 et 8.

Ces articles sont adoptés sans observations.

Art. 9.

Cet article a donné lieu à de longs échanges de vues. C'est le tribunal qui décidera, le cas échéant, que l'assureur a, en fait, assumé la direction du procès. La preuve incombe à la partie qui soutient que cette intervention a réellement existé.

L'amendement du Gouvernement a été adopté avec certaines modifications.

Quelques commissaires estimaient que le droit de mettre l'assureur éventuellement en cause devait être reconnu au ministère public comme il était prévu dans le projet. D'autres se demandaient même s'il ne fallait pas rendre cette mise en cause obligatoire. D'autres encore considéraient qu'un avertissement régulièrement envoyé par le ministère public à l'assureur pourrait être d'une grande utilité.

Finalement, la Commission exprime le vœu que les Parquets soient invités à envoyer systématiquement un « avertissement » aux assureurs.

Le 20 mars 1956, le Gouvernement a déposé deux sous-amendements prévoyant que le ministère des avoués est facultatif et que le preneur d'assurance peut être mis en cause par l'assureur qui intervient volontairement. Ces sous-amendements ont été adoptés.

Les avocats pourront donc valablement représenter les parties.

Art. 10.

L'amendement présenté par le Gouvernement est adopté.

La dernière phrase du dernier alinéa constitue une variante du texte de la Commission Benelux.

Art. 11.

Cet article dit qu'aucune exception dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

Il y aura pourtant des cas où l'assureur pourra opposer légitimement des moyens d'exception.

Ce sont notamment :

a) les cas prévus par la loi elle-même (art. 3 : faits survenus hors de Belgique, biens transportés, faits des voleurs; art. 4 : exclusions);

b) la limite contractuelle, aussi éloignée que possible mais inévitable.

Exemples :

— accident causé par un véhicule non assuré conduit par une personne qui n'en est pas le propriétaire, mais est elle-même assurée pour un autre véhicule par une police ne prévoyant pas l'extension de garantie applicable au cas envisagé. (A noter que l'extension de garantie à la conduite de véhicules autres que le véhicule assuré n'est pas rendue obligatoire par la loi);

— accident causé par un véhicule non assuré alors que le propriétaire de ce véhicule en possède un autre, lequel est assuré.

Art. 6, 7 en 8.

Deze artikelen worden aangenomen zonder opmerkingen.

Art. 9.

Dit artikel lokte een lange gedachtenwisseling uit.

De rechtbank beslist eventueel dat de verzekeraar in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen. De bewijslast rust op de partij die beweert dat die tussenkomst werkelijk heeft bestaan.

Het Regeringsamendement wordt in enigszins gewijzigde vorm aangenomen.

Enkele Commissieleden waren van oordeel dat, zoals in het ontwerp is bepaald, ook het Openbaar Ministerie het recht moet hebben om eventueel de verzekeraar in het geding te roepen. Anderen vroegen zich zelfs af of daarvan geen verplichting moest worden gemaakt. Nog anderen waren de mening toegedaan, dat een waarschuwing, door het openbaar ministerie op regelmatige wijze aan de verzekeraar gericht, van groot nut zou kunnen zijn.

Ten slotte uitte de Commissie de wens dat de Parketten zouden worden verzocht systematisch een « waarschuwing » aan de verzekeraars te sturen.

Op 20 maart 1956 heeft de Regering twee subamendementen voorgesteld, waarin wordt bepaald dat de tussenkomst van de pleitbezorgers facultatief is, en dat de verzekeringnemer in het geding kan worden geroepen door de zekeraar, die vrijwillig tussenkomt. Deze sub-amendementen worden aangenomen.

De advocaten zullen partijen dus geldig kunnen vertegenwoordigen.

Art. 10.

Het door de Regering voorgestelde amendement wordt aangenomen.

De laatste volzin van het laatste lid is een variante op de tekst van de Benelux-commissie.

Art. 11.

In dit artikel wordt bepaald dat geen uit de wet of uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeiende exceptie door een verzekeraar aan een benadeelde kan worden tegengeworpen.

Er zijn nochtans gevallen waarin een verzekeraar op wettige wijze exceptie-middelen kan tegenwerpen.

Zo o.m. :

a) de gevallen in de wet zelf bepaald (art. 3 : feiten voorgevallen buiten België, vervoerde goederen, gevallen van diefstal; art. 4 : uitsluitingen);

b) de krachtens overeenkomst gestelde grens, zo ver mogelijk verwijderd maar onontkoombaar.

Voorbeelden :

— ongeval veroorzaakt door een niet-verzekerd voertuig, bestuurd door een persoon die niet de eigenaar er van is, maar zelf verzekerd is voor een ander voertuig, en wiens polis niet de uitbreiding van waarborg behelst, toepasselijk in het hier behandelde geval (op te merken valt dat de uitbreiding van de waarborg tot het besturen van andere voertuigen dan het verzekerde voertuig door de wet niet als verplichting wordt opgelegd);

— ongeval veroorzaakt door een niet-verzekerd voertuig, terwijl de eigenaar er van een ander voertuig bezit dat verzekerd is.

Il convient de signaler qu'un paragraphe exprimant un avis de la Commission de la Justice sur cet article a été erronément placé dans le corps du commentaire sur l'article 12, page 23 du rapport du 4 mars 1954 (doc. Ch., n° 379 de 1953-1954) immédiatement après les trois astérisques.

Art. 12.

Le rapport du 4 mars 1954 posait la question suivante à propos de cet article : « Quelle sera la situation du garagiste ou du vendeur de véhicules qui est, à l'heure actuelle, titulaire d'une « police marchand » qui couvre sa responsabilité pour un certain nombre de véhicules dont il est détenteur, mais qui peuvent varier journellement ? »

L'article 12, et par voie de conséquence l'article 13, ne s'appliquent pas à pareil cas où c'est la responsabilité du vendeur ou du garagiste en tant qu'entrepreneurs qui est couverte plutôt que la responsabilité du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule déterminé. Admettre le contraire créerait dans la pratique une situation aussi absurde qu'in vraisemblable, notamment lorsqu'on pense aux milliers de véhicules qui peuvent devoir circuler quelques kilomètres pour arriver au lieu de livraison.

Le contrat peut donc librement régler le sort des obligations réciproques des parties lorsque l'obligation légale a cessé d'exister, sauf que l'article 12 dit que le preneur disposera d'un délai de huit jours au moins pour avertir l'assureur.

S'il est convenu que le contrat ne se transfère pas en même temps que la propriété du véhicule, le nouveau propriétaire n'est pas assuré automatiquement et les personnes lésées par lui ou par des conducteurs autorisés par lui ont un recours contre le fonds commun de garantie en cas d'insolvabilité du responsable.

En revanche, quelles que soient les dispositions du contrat et aussi longtemps que les délais prévus par l'article 13 ne sont pas écoulés, la garantie de l'assureur reste acquise aux personnes lésées, si le preneur d'assurance acquiert un nouveau véhicule automoteur en remplacement de celui dont la propriété a été transférée.

Art. 13.

L'amendement présenté par le Gouvernement est adopté.

Signalons que, dans le rapport du 4 mars 1954, deux paragraphes du commentaire de la Commission Benelux relatifs à l'article 13 ont été imprimés par erreur sous l'article 12. Ce sont les paragraphes qui commencent par les mots : « L'assureur ne peut opposer » (page 22) et « Sauf lorsqu'il s'agit » (page 23).

Le rapport du 4 mars 1954 dit (page 11, alinéa 3) : « Il faut remarquer que l'article 13, qui prévoit les modalités grâce auxquelles l'assureur peut se dégager, s'applique au bureau comme à tous les autres assureurs auxquels il a été assimilé dans la définition de l'article premier ».

L'Union professionnelle des entreprises d'assurances a fait parvenir à ce sujet, à M. le Ministre de la Justice, la note suivante :

« 1. — Le Bureau belge garantit le respect de la loi belge d'assurance automobile obligatoire et l'exécution des décisions judiciaires belges, dans la limite de l'obligation légale, par les compagnies opérant en pays étranger qui ont délivré le certificat international appelé « carte verte » à leurs assurés, lesquels ont pu, de cette manière, importer

Er weze opgemerkt dat een paragraaf, die een advies van de Commissie voor de Justitie nopens dit artikel behelst, bij vergissing is opgenomen in de commentaar op artikel 12, blz. 23 van het verslag van 4 maart 1954 (st. K., n° 379, 1953-1954), onmiddellijk na de drie sterretjes.

Art. 12.

In het verslag van 4 maart 1954 wordt aangaande dit artikel volgende vraag gesteld : « Welke is de toestand van de garagehouder of autoverkoper die thans houder is van een « abonnementspolis » die zijn aansprakelijkheid dekt voor een bepaald aantal motorrijtuigen waarvan hij houder is, doch dat dagelijks kan schommelen ? ».

Artikel 12, en bijgevolg ook artikel 13 zijn niet van toepassing op dergelijke gevallen, waarin de aansprakelijkheid van de verkoper of de garagehouder als ondernemer wordt gedekt, en niet de aansprakelijkheid van de eigenaar of de houder van een bepaald voertuig. Het tegendeel aangaan zou in de praktijk leiden tot een even ongerijmd als onhoudbare toestand; het volstaat o.m. te denken aan de duizenden voertuigen die eventueel slechts enkele kilometer moeten rijden om de plaats van levering te bereiken.

De overeenkomst kan dus vrij beslissen over de wederzijdse verplichtingen van partijen wanneer de wettelijke verplichting heeft opgehouden te bestaan, met die restrictie evenwel dat in artikel 12 wordt bepaald dat de verzekeringnemer over een termijn van acht dagen beschikt om de verzekeraar te verwittigen.

Indien overeengekomen werd dat de overeenkomst niet tegelijk met de eigendom van het voertuig overgaat is de nieuwe eigenaar niet automatisch verzekerd en kunnen de personen, die door hem of door de door hem gemachtigde bestuurders werden benadeeld, in geval van onvermogen van de aansprakelijke, tegen het gemeenschappelijk waarborgfonds verhaal instellen.

Daarentegen, welke ook de bepalingen van de overeenkomst zijn en zolang de termijnen waarvan sprake in artikel 13 niet verstreken zijn, blijven de benadeelde personen de waarborg van de verzekeraar genieten, indien de verzekeringnemer zich een nieuw motorrijtuig aanschafft ter vervanging van dit waarvan de eigendom werd overgedragen.

Art. 13.

Het door de Regering ingediende amendement wordt aangenomen.

Er dient vermeld dat in het verslag van 4 maart 1954 twee paragrafen van de toelichting der Benelux-commissie, in verband met artikel 13, bij vergissing onder artikel 12 werden gedrukt. Het betreft de paragrafen die aanvangen met de woorden : « Een verzekeraar kan aan een benadeelde... » (blz. 22) en « Behoudens in geval van... » (blz. 23).

In het verslag van 4 maart 1954 wordt verklaard (blz. 11, lid 3) : « Er dient opgemerkt dat artikel 13, waarin de modaliteiten voorkomen waaronder de verzekeraar zijn aansprakelijkheid kan afwentelen, van toepassing is op het bureau zoals op alle andere verzekeraars waarmee het gelijkgesteld werd volgens het bepaalde in artikel 1. »

Het Beroepsverbond der verzekeringsondernemingen heeft in dit verband de volgende nota aan de Minister van Justitie gestuurd :

« 1. — Het Belgisch Bureau staat in voor de eerbiediging van de Belgische wet betreffende de verplichte verzekering van motorrijtuigen en voor de tenuitvoerlegging van de Belgische rechterlijke beslissingen, binnen de perken van de wettelijke verplichting, door de in het buitenland werkende maatschappijen, die een internationaal bewijs

provisoirement un véhicule automoteur sur le territoire belge sans autre formalité quant à l'obligation d'assurance.

» 2. — Le projet de loi reconnaît le Bureau belge et donne aux « personnes lésées » une action directe contre lui.

» 3. — Quand cesse cette action directe ?

» a) le premier projet de la Commission Benelux prévoyait que le Bureau, pour être agréé, devait continuer à garantir la personne lésée par un porteur de la carte verte dont la date de validité serait expirée;

» b) le projet, dans sa forme actuelle, a supprimé cette obligation indéfinie, mais le rapport du 4 mars 1954 (p. 11, alinéa 3) fait remarquer que l'article 13 qui prévoit les modalités grâce auxquelles l'assureur peut se dégager à l'égard des personnes lésées s'applique au Bureau.

» 4. — Les raisons de la suppression de l'obligation indéfinie sont longuement exposées à la page 10 du même rapport et on ne comprend pas comment il se fait que les auteurs aient adopté une modification de texte pour décréter aussitôt qu'un autre article est applicable, qui détruit toute l'économie de la modification.

» 5. — En effet, ils veulent imposer ainsi au Bureau belge une obligation qui :

» a) *en droit*, ne lui permet pas d'exercer les recours nécessaires contre les assureurs opérant à l'étranger;

» b) *en fait*, se heurte à des impossibilités d'exécution évidentes tant en général qu'en particulier dans le cas des relations belgo-luxembourgeoises.

» Nous nous expliquons :

» 6. — *En droit*.

» Si, pour la facilité de la rédaction, la loi, en tête de ses dispositions, qualifie l'assureur : « l'entreprise d'assurance agréée par le Gouvernement 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 », en revanche il n'en demeure pas moins que la carte verte n'est pas un contrat d'assurance liant le Bureau et le preneur d'assurance. Le rapport du 4 mars 1954 a même précisé qu'il ne s'agissait pas d'une novation.

» Par conséquent, la disposition de l'article 13 vise les contrats d'assurance conclus en Belgique, sous l'empire de la loi, mais par les certificats représentant les engagements de l'assureur opérant à l'étranger, dans les limites acceptées par lui.

» Le Bureau belge ne peut exercer valablement ses recours de droit international privé que dans ces limites, et aucun espoir n'existe de voir modifier sur ce point les conventions inter-Bureaux.

« groene kaart » genoemd, hebben afgegeven aan hun verzekerden, die aldus voorlopig een motorrijtuig op Belgisch grondgebied hebben kunnen invoeren, zonder enige andere formaliteit ten opzichte van de verzekeringsplicht.

» 2. — Het wetsontwerp erkent het Belgisch Bureau en kent aan de « benadeelde personen » een rechtstreekse vordering toe tegen dit Bureau.

» 3. — Wanneer houdt deze rechtstreekse vordering op ?

» a) het eerste ontwerp van de Benelux-commissie bepaalde dat het Bureau, om erkend te worden, de persoon moest blijven dekken die benadeeld werd door een houder van een groene kaart waarvan de geldigheidsdatum zou verstreken zijn;

» b) in de huidige tekst van het ontwerp werd die onbepaalde verplichting weggelaten, maar in het verslag van 4 maart 1954 (blz. 11, lid 3) wordt opgemerkt dat artikel 13, « waarin de modaliteiten voorkomen waaronder de verzekeraar zijn aansprakelijkheid tegenover de benadeelde personen kan afwentelen, van toepassing is op het Bureau ».

» 4. — De redenen van de weglating van de onbepaalde verplichting worden uitvoerig toegelicht op blz. 10 van bedoeld verslag, en het is onbegrijpelijk dat de indieners de tekst hebben gewijzigd, doch tevens hebben bepaald dat een ander artikel van toepassing is, dat de hele inrichting van de wijziging teniet doet.

» 5. — Zij willen inderdaad aldus aan het Belgisch Bureau een verplichting opdringen die :

» a) *het in rechte* niet in staat stelt het nodige verhaal in te stellen tegen verzekeraars die in het buitenland werken;

» b) *in feite* op klaarblijkelijke moeilijkheden van uitvoering stuit zowel in het algemeen als in het bijzonder, in het geval van de Belgisch-Luxemburgse betrekkingen.

» Wij verklaren ons nader :

» 6. — *In rechte*.

» Alhoewel de wet gemakkelijheidshalve, in het begin van haar bepalingen, de verzekeraar aanduidt met de woorden « de verzekeringsonderneming, door de Regering toegelaten in de zin van artikel 2, § 1, en in het geval van § 2, het bureau belast met de afwikkeling van de schade, welke in België is veroorzaakt door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald », neemt dit, daarentegen, toch niet weg dat de groene kaart geen verzekeringscontract is, dat het Bureau en de verzekerde verbindt. Het verslag van 4 maart 1954 heeft zelfs nader bepaald dat het geen nieuwigheid betrof.

» Derhalve slaat de bepaling van artikel 13 op de verzekeringscontracten die in België onder de wet worden gesloten, en niet op de bewijzen die de verbintenissen van de in et buitenland werkende verzekeraar bevatten, binnen de door hem aanvaarde perken.

» Het Belgisch Bureau kan zijn internationaal privaatrechtelijk verhaal slechts binnen die grenzen uitoefenen, en er kan hoegenaamd niet verwacht worden dat de inter-Benelux-overeenkomsten op dat punt zullen gewijzigd worden.

» 7. — *En fait.*

» Les certificats appelés « cartes vertes » se délivrent dans toute l'Europe à l'insu du Bureau belge. Ils sont valables pour la Belgique sans que l'assureur qui les délivre sache si son assuré se rendra effectivement dans notre pays.

» Dès lors, comment vouloir obliger le Bureau belge à envoyer des lettres recommandées pour des contrats qu'il n'a pas souscrits, qu'il ne connaît pas.

» Cet envoi de lettre recommandée a un sens pratique à l'égard des contrats souscrits en Belgique, parce qu'il permet à l'autorité ainsi avertie, de procéder aux enquêtes à domicile. Il est complètement dépourvu de portée dans le cas qui nous occupe; l'étranger de passage n'a pas de domicile et très généralement même pas de résidence en Belgique.

» Quant aux automobilistes luxembourgeois, ils peuvent entrer en Belgique sans contrôle. Va-t-on en rétablir un alors qu'on songe à une union économique avec la Hollande, qui permettrait de supprimer le cordon douanier existant? Dans la négative, il suffira qu'un automobiliste luxembourgeois exhibe une carte verte périmée lors d'un accident pour que le Bureau soit tenu à l'égard des personnes lésées sans possibilité de recours contre l'assureur opérant au Grand-Duché qui a délivré un jour cette carte mais n'est peut-être plus en risque.

» 8. — On a objecté que la « carte verte » elle-même porte la mention que « si la législation du pays visité ou toute convention passée avec le gouvernement de ce pays l'exige, le Bureau du pays visité garantit l'assuré après la date d'expiration de la validité de la carte verte ».

» C'est perdre de vue que cette mention ne figure à cet endroit que pour rencontrer la situation de fait existant dans les pays scandinaves avant l'adoption du système européen de la « carte verte ».

» Ces pays qui, entre eux, n'exigent que le certificat national délivré par l'un d'eux, n'ont que des frontières maritimes, à l'exception de celle du Jutland, qui est courte. C'est ce qui explique qu'ils ont depuis longtemps instauré un contrôle « à la sortie » des automobilistes non scandinaves. Si soit le certificat, soit l'assurance court-terme souscrite à l'entrée, est expiré au moment de la sortie, ils perçoivent une prime pour le temps passé dans le pays depuis l'expiration et transfèrent cette prime au Bureau qui a couvert pendant ce temps, alors qu'il avait perdu son recours contre l'assureur de l'automobiliste étranger et a donc besoin de ces primes pour couvrir ce risque.

» Est-ce un système aussi compliqué que le législateur veut imposer à l'administration tout au long des frontières terrestres de la Belgique, alors qu'on peut évaluer à plus de 500.000 le nombre des entrées d'automobilistes étrangers, et alors qu'il existe une intense circulation frontalière spécialement dans les nombreuses agglomérations chevauchant les frontières?

» 9. — L'opinion de l'U. P. E. A. est que le seul système qui rencontre le mieux à la fois les préoccupations d'ordre juridique, celles d'ordre social et celles d'ordre pratique, tant du législateur que des assureurs, est le suivant :

» 7. — *In feite.*

» De bewijzen, die men « groene kaarten » noemt, worden in geheel Europa buiten weten van het Belgisch Bureau afgegeven. Zij zijn in België geldig zonder dat de verzekeraar die ze afgeeft weet of zijn verzekerde zich werkelijk naar ons land zal begeven.

» Hoe wil men dan het Belgisch Bureau verplichten aangetekende brieven te verzenden voor contracten die het niet ondertekend heeft en die het niet kent?

» Dat verzenden van een aangetekende brief heeft een praktische betekenis voor de in België gesloten contracten, omdat de aldus verwittigde overheid daardoor in de mogelijkheid wordt gesteld een onderzoek ten huize te doen. Het heeft niet de geringste betekenis in het hier besproken geval; de vreemdeling op doortocht heeft in België geen woonplaats en doorgaans zelfs geen verblijfplaats.

» De Luxemburgse autobestuurders, van hun kant, mogen zonder controle in België binnenkomen. Zal men dat toezicht opnieuw invoeren, nu men een economische unie met Nederland overweegt, waardoor de bestaande douanegordel zou afgeschaft worden? Zo niet zal het volstaan dat een Luxemburgse autobestuurder bij een ongeval een vervallen groene kaart vertoont, opdat het Bureau tegenover de benadeelde personen zou verbonden zijn, zonder zijn verhaal te kunnen uitoefenen tegen de in het Groothertogdom werkende verzekeraar, die bedoelde kaart op zekere dag heeft afgegeven maar wellicht niet meer risico-dragend is.

» 8. — Men heeft daartegen ingebracht dat op de « groene kaart » zelf vermeld staat : « Indien de wetgeving van het bezochte land of iedere overeenkomst aangegaan met de regering van dat land het eist, dekt het Bureau van het bezochte land de verzekerde na het verstrijken van de geldigheidsdatum van de groene kaart. »

» Men vergete echter niet dat die vermelding op bedoelde plaats slechts voorkomt om tegemoet te komen aan de feitelijke toestand, die vóór de invoering van het Europees stelsel van de « groene kaart » in de Scandinavische landen bestond.

» Die landen, die onder elkaar slechts het nationaal bewijs eisen dat voor één van hen wordt afgegeven hebben slechts zeegrenzen, met uitzondering van die van Jutland, die kort is. Daarom hebben zij reeds sedert lang een controle op de uitvoer ingevoerd voor niet-Scandinavische automobilisten. Indien het bewijs of de verzekering op korte termijn die bij de invoer werd gesloten, bij het verlaten van het land verstreken is, innen zij een premie, voor de tijd die sedert het verval in het land werd doorgebracht, en maken zij die premie over aan het Bureau, dat de risico's gedurende die tijd heeft gedekt, terwijl het zijn mogelijkheid tot verhaal tegen de verzekeraar van de buitenlandse automobilist had verloren en die premies dus nodig had om bedoelde risico's te dekken.

» Wil de wetgever aan het bestuur een zo ingewikkeld systeem opleggen, overal langs de landgrenzen van België, ofschoon het aantal buitenlandse automobilisten die jaarlijks België binnenkomen op 500.000 kan geraamd worden en er een druk grensverkeer bestaat inzonderheid in de agglomeraties die schrijlings over de grens liggen?

» 9. — Volgens de B. V. V. B. is het enige systeem dat het best aan de juridische, sociale en praktische eisen van de wetgever en van de verzekeraars beantwoordt het volgende :

» Dès que la carte verte est expirée, l'automobiliste étranger est assimilé à l'automobiliste belge dépourvu d'assurance.

» 1° Il est punissable; son véhicule peut être saisi;

» 2° La personne lésée par un accident causé par lui se trouve dans une situation meilleure qu'elle ne le serait aujourd'hui.

» En effet, elle peut poursuivre :

- » a) l'automobiliste lui-même;
- » b) son assureur, s'il y en a un, dans les limites du contrat d'assurance;
- » c) en tout état de cause, le Fonds de Garantie belge, pour ses dommages corporels.

» Ce système ne constitue-t-il pas un *énorme progrès* sur la situation actuelle? La victime d'un automobiliste étranger, dans l'hypothèse la plus défavorable, ne sera plus dépourvue de recours.

» Tout en réalisant cette amélioration essentielle, le système préconisé n'entraîne l'organisation d'aucun contrôle onéreux aux frontières, nettement préjudiciable aux intérêts touristiques du Pays; il n'oblige pas à l'envoi coûteux de centaines de milliers de lettres recommandées dénuées d'utilité pratique.

» Pareilles mesures, qu'il faudrait prendre si les auteurs du projet de loi maintenaient leur interprétation actuelle, devraient être jugées par l'Etat lui-même contraires aux notions de productivité qu'il prône activement et constamment par ailleurs. »

M. le Ministre de la Justice a soumis cette question à l'appréciation de la Commission Benelux qui s'est réunie, une nouvelle fois, à Bruxelles, les 2 et 3 mars 1956. Un accord a été réalisé et un protocole additionnel sera signé.

Le 20 mars 1956, le Gouvernement a déposé l'amendement suivant.

« Par dérogation à l'article 13 et jusqu'à une date à fixer par le Roi, les obligations assumées par le bureau chargé du règlement des dommages en vertu de certificats internationaux d'assurance, conformément à l'article 2 § 2, cesseront de plein droit à l'expiration du terme pour lequel ces certificats auront été émis. »

La Commission adopte cet amendement qui figurera, sous l'article 27, parmi les dispositions transitoires.

C'est donc le fonds de garantie qui interviendra pour indemniser les personnes lésées, et uniquement pour leurs dommages corporels, lorsque l'accident sera provoqué par un conducteur dont la « carte verte » est arrivée à expiration.

La Commission émet le vœu qu'un système soit recherché qui assure, malgré tout, aux victimes une indemnisation complète.

Art. 14. (art. 21 nouveau).

L'amendement présenté par le Gouvernement, et qui est inspiré par une observation faite par le Conseil d'Etat, est adopté.

L'article 14 devient donc l'article 21 dans le texte définitif.

» Zodra de groene kaart niet meer geldig is, wordt de buitenlandse automobilist gelijkgesteld met de niet-verzekerde Belgische automobilist.

» 1° Hij is strafbaar; zijn voertuig kan in beslag worden genomen;

» 2° De persoon die benadeeld werd ingevolge een door hem veroorzaakt ongeval heeft meer kans op het verkrijgen van schadevergoeding dan thans het geval is.

» Hij kan immers vervolgingen instellen tegen :

- » a) de automobilist zelf;
- » b) diens verzekeraar, indien er een is, binnen de perken van het verzekeringscontract;
- » c) in elk geval, het Belgisch Waarborgfonds, voor zijn lichamelijke schade.

» Betekent dit systeem geen *reusachtige vooruitgang* ten opzichte van de huidige toestand? Het slachtoffer van een buitenlandse automobilist zal in het nadeligste geval niet zonder enig verhaal blijven.

» Ofschoon de voornaamste verbetering aldus verwezenlijkt werd, brengt het voorgestelde systeem generlei kostbare grenscontrole mede, die terecht nadelig is voor de toeristische belangen van ons Land; ook niet het verzenden van honderdduizenden aangetekende brieven, die geen praktisch nut hebben.

» Dergelijke maatregelen, die noodzakelijk zouden worden indien de indieners van het wetsontwerp hun huidige interpretatie handhaafden, zouden door de Staat zelf moeten verworpen worden als zijnde strijdig met de productiviteitsbeginselen die hij trouwens op actieve en aanhoudende wijze voorstaat. »

De Minister van Justitie heeft deze kwestie voorgelegd aan de Benelux-commissie, die andermaal op 2 en 3 maart 1956 te Brussel vergaderde. Een overeenkomst werd bereikt, waaromtrent een additioneel protocol zal ondertekend worden.

Op 26 maart 1956 heeft de Regering het volgende amendement ingediend :

« In afwijking van artikel 13 en tot op de door de Koning te bepalen datum, zullen de verplichtingen aangegaan door het bureau dat belast is met de afwikkeling van de schade op grond van internationale bewijzen van verzekering, overeenkomstig artikel 2, § 2, van rechtswege een einde nemen zodra de termijn verstreken is waarvoor die bewijzen werden afgegeven. »

De Commissie heeft dit amendement aangenomen; het zal, als artikel 27, onder de overgangsbepalingen opgenomen worden.

De benadeelde personen zullen dus door het Waarborgfonds worden schadeloos gesteld maar dan alleen voor de lichamelijke schade, wanneer het ongeval veroorzaakt wordt door een bestuurder wiens « groene kaart » verstreken is.

De Commissie spreekt de wens uit dat zou worden uitgezien naar een regeling waarbij de slachtoffers toch volledig zouden schadeloos gesteld worden.

Art. 14 (nieuw art. 21).

Het amendement, dat naar aanleiding van een opmerking van de Raad van State door de Regering werd ingediend, wordt aangenomen.

Artikel 14 wordt dus in de definitieve tekst artikel 21.

La Commission précise que les dispositions de la loi sont d'ordre public dans la mesure où elles servent les intérêts des personnes lésées. Mais seront licites des clauses restrictives établies, aux risques de l'assureur, entre lui et le preneur d'assurance. Cette possibilité doit permettre l'adaptation aussi souple que possible des conventions aux cas particuliers et la réduction du coût de l'assurance dans tous les cas où elle est justifiée. Prohiber des clauses comme celle de la conduite exclusive, ou celle de la conduite pendant une période limitée ou encore dans un rayon limité ne serait certainement pas heureux.

L'autorité tutélaire du Contrôle des Assurances s'exercera sur les clauses des contrats d'assurance et n'autorisera les dérogations à un contrat-type que lorsque ces dérogations seront conformes aux bons usages commerciaux.

Une telle situation existe actuellement dans les branches de l'assurance automobile déjà rendues obligatoires et ne suscite aucune critique.

Art. 15 (art. 14 nouveau).

Les deux amendements présentés par le Gouvernement sont adoptés.

Cet article a donné lieu, en outre, à un long échange de vues.

La Commission confirme formellement les vues qu'elle a développées précédemment et qui ont été exposées dans le rapport du 4 mars 1954 (Doc. Ch. 379, 1953-1954), p. 25. L'Etat n'est donc exonéré de l'obligation d'assurance qu'à la condition que la responsabilité de tout conducteur de ses véhicules soit garantie conformément à l'article 3. Il doit donc, soit s'assurer, soit donner sa propre garantie pour couvrir tous les dommages causés par tous ses préposés, par tous ses organes, par tous les conducteurs de ses véhicules, de quelque façon que ce soit et dans n'importe quelle circonstance. La restriction de l'article 3 concernant ceux qui se sont rendus maîtres du véhicule par vol ou par violence est évidemment ici aussi d'application.

* * *

Le Gouvernement dépose un sous-amendement libellé comme suit :

« Modifier le texte de l'article 15 comme suit :

« § 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 sont dispensés de contracter une assurance pour leurs véhicules automoteurs, à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci, dans les conditions de la présente loi. Si le conducteur s'est rendu maître du véhicule par vol ou par violence, ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du fonds de garantie par l'article 16.

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

§ 2. — La même dispense peut être accordée par le Roi aux organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne et sous les conditions déterminées par Lui.

De Commissie preciseerd dat de bepalingen van de wet van openbare orde zijn voor zover ze ten gunste van de benadeelde personen beschikken. Beperkende clausules, die op risico van de verzekeraar tussen deze laatste en de verzekerde overeengekomen worden, zijn daarentegen wel toegelaten. Aldus wordt de gelegenheid geschapen om de overeenkomsten zo goed mogelijk aan de bijzondere gevallen aan te passen en de prijs der verzekering te vermindere[n] wanneer zulks verantwoord is. Het ware zeker niet gelukkig bedingen te verbieden als die betreffende het alleen besturen, het besturen tijdens een beperkte periode of binnen een zekere straal.

De voorgedij van de Controle der Verzekeringen zal kunnen uitgeoefend worden op de bedingen der verzekeringscontracten en slechts die afwijkingen op een typecontract aanvaarden welke stroken met de correcte handelsgebruiken.

Een dergelijke toestand bestaat reeds in de takken waar de autoverzekering als verplichting geldt en ze geeft geen aanleiding tot kritiek.

Art. 15 (nieuw art. 14).

De twee door de Regering voorgestelde amendementen worden aangenomen.

Dit artikel gaf bovendien aanleiding tot een lange gedachtenwisseling.

De Commissie bevestigt formeel de opvattingen die zij vroeger heeft uiteengezet en die werden weergegeven in het verslag van 4 maart 1954 (Stuk Kamer 379, 1953-1954, verslag van 4 maart 1954 (Stuk Kamer 379, 1953-1954, blz. 25)). De Staat is bijgevolg slechts ontslagen van de verplijnging van zijn voertuigen gedekt is overeenkomstig artikel 3. Hij moet dus, hetzij zich verzekeren, hetzij zijn eigen waarborg verlenen om alle schade te dekken die op welke wijze en in welke omstandigheden ook wordt veroorzaakt door al zijn aangestelden, door al zijn organen, door alle bestuurders van zijn voertuigen. De beperking van artikel 3 betreffende dezen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschaft, is natuurlijk ook hier van toepassing.

* * *

De Regering dient een subamendement in, dat luidt als volgt :

« De tekst van artikel 15 als volgt wijzigen :

« § 1. — De Staat, de Regie van Telegraaf en Telefoon, de Regie der Luchtwezen, de Regie der Rijksschool- en vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zijn vrijgesteld van de verplichting om een verzekering aan te gaan voor hun motorrijtuigen mits zij, onder de voorwaarden van deze wet, zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van alle houders of bestuurders van die motorrijtuigen. Heeft de bestuurder zich de macht over het voertuig verschaft door diefstal of geweldpleging, dan hebben zij, ten aanzien van de benadeelde, de verplichtingen die door artikel 16 aan het waarborgfonds worden opgelegd.

Van die dekking moet door de wettelijke vertegenwoordigers aangifte worden gedaan bij het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen omtrent de verzekering, die in deze wet wordt geregeld. Dit overheidsorgaan geeft hiervan een bewijs af.

§ 2. — Dezelfde vrijstelling kan door de Koning worden verleend aan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst onder de voorwaarden die hij bepaalt.

Cette dispense peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Elle est toujours révocable. »

Le Gouvernement justifie cet amendement comme suit :

« Il convient d'accorder à la régie des Télégraphes et des Téléphones, de même qu'à celle des voies aériennes et à la régie des services frigorifiques de l'Etat, la dispense de l'obligation d'assurance qui est prévue à l'article 15 du projet en faveur de l'Etat, de la société des chemins de fer belges et de la société nationale des chemins de fer vicinaux.

Il est également opportun de prévoir la possibilité pour le Roi d'accorder la même dispense à certains organismes d'utilité publique de transport en commun, telle la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles qui se propose de mettre en service de nombreux autobus en vue d'améliorer les communications de certains quartiers de l'agglomération bruxelloise.

L'article 2, 3^e, du Traité Benelux en a réservé expressément la faculté aux Hautes Parties contractantes.

Cette dispense ne sera toutefois accordée par le Roi que dans les cas jugés nécessaires et moyennant les garanties qu'il estimera opportunes.

Le § 1^{er} du sous-amendement est adopté à l'unanimité.

Le § 2 est adopté par 12 voix contre 1.

Postérieurement la Commission a encore pris connaissance d'une lettre adressée par M. le Ministre des Communications à M. le Ministre de la Justice et qui dit notamment :

« Bien que le paragraphe 1^{er} du dit article 15 soit de nature à donner satisfaction à mon département, du moins à l'heure actuelle, je dois cependant regretter que le Parlement ait cru devoir citer nominativement les régies auxquelles s'appliquera la possibilité de dispense de l'assurance contractée auprès d'un assureur privé. »

« Il s'agit là d'une limitation qui peut porter préjudice à des organismes semblables qui seraient créés dans le futur (une régie des postes, par exemple, en ce qui concerne mon département) et ce, sans justification apparente, étant donné que, comme vous le savez, ces administrations personnalisées s'identifient, en pratique, avec l'Etat lui-même. »

« La même observation peut d'ailleurs être faite à propos des établissements publics dont la solvabilité est tout aussi peu douteuse. »

La Commission a également eu connaissance de la lettre suivante adressée le 1^{er} décembre à Monsieur le Ministre de la Justice par le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville d'Anvers :

« Dans le texte du « projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs » (art. 15) nous avons pu lire que « l'Etat, la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux sont dispensés de contracter une police d'assurance pour leurs véhicules automoteurs, à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci, dans les limites de la présente loi. »

« Nous croyons devoir vous signaler que, depuis 1922, la ville d'Anvers s'est constituée son propre assureur pour l'ensemble de ses propriétés, véhicules automoteurs inclus, et que, durant toutes ces années et principalement en ce qui concerne ce dernier risque, aucune contestation n'est restée en suspens, chaque cas qui s'est présenté ayant été réglé à l'intervention de notre propre caisse d'assurance.

» Etant donné que notre parc automobile (y compris

Deze vrijstelling kan onder meer afhankelijk worden gemaakt van en zekerheidsstelling bij de Deposito- en Consignatiekas.

Deze vrijstelling kan altijd worden ingetrokken. »

De Regering verantwoordt dit amendement als volgt :

« Het is wenselijk aan de Regie van Telegraaf en Telefoon, evenals aan deze der Luchtwegen en aan de Regie der Rijkskoel- en -vriesdiensten de vrijstelling van de verplichte verzekering te verlenen welke bij artikel 15 van het ontwerp voorzien wordt ten gunste van de Staat, van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Het is eveneens wenselijk te bepalen dat de Koning dezelfde vrijstelling kan verlenen aan sommige instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer zoals de Maatschappij van het Intercommunale Vervoer te Brussel, die zich voorneemt talrijke autobussen in dienst te stellen, ten einde de verbindingen met sommige wijken van de Brusselsche agglomeratie te verbeteren.

Bij artikel 2, 3^e, van het Benelux-Verdrag wordt deze mogelijkheid uitdrukkelijk aan de Hoge Verdragsluitende Partijen voorbehouden.

Deze vrijstelling zal echter slechts door de Koning worden verleend in de nodig geachte gevallen en mits de waarborgen die Hij wenselijk zal achten.

§ 1 van het subamendement werd eenparig aangenomen.

§ 2 werd met 12 stemmen tegen 1 aangenomen.

Later heeft de Commissie nog kennis genomen van een brief, door de Minister van Verkeerswezen aan de Minister van Justitie gericht, en waarin o. m. wordt gezegd :

Hoewel de 1^{ste} paragraaf van bedoeld artikel 15 aan mijn departement voldoening kan geven, op dit ogenblik althans, toch moet ik betreuren dat het Parlement heeft gemeend de regieën met name te moeten vermelden waarop de mogelijkheid tot vrijstelling van de bij een private verzekeraar aangegane verzekering toepasselijk zal zijn.

Het geldt hier een beperking welke gelijkaardige instellingen zou kunnen benadelen, die in de toekomst zouden kunnen tot stand komen (een regie van posterijen, bijvoorbeeld, wat mijn departement betreft) en dit zonder schijnbare grond gezien, zoals u weet, deze gepersonaliseerde besturen praktisch met de Staat zelf vereenzelvigd worden.

Dezelfde opmerking kan overigens worden gemaakt met betrekking tot de openbare instellingen waarvan de solventie evenzeer vaststaat.

De Commissie werd eveneens in kennis gesteld van volgende brief, op 1 december aan de Minister van Justitie gericht door het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen :

« In de tekst van het « Wetsontwerp betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (art. 15) konden wij lezen dat « de Staat, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen geen verzekeringspolis behoeven te sluiten voor hun motorrijtuigen onder de voorwaarde van deze wet, zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van alle houders en bestuurders ervan. »

« Wij achten het gepast U er op te wijzen dat de Stad Antwerpen sedert 1922 eveneens eigen verzekeraar is voor al hare bezittingen, de motorvoertuigen inbegrepen, en dat er gedurende al die jaren, en voorzeker wat dit laatste risico betreft, geen enkele betwisting hangende is gebleven om reden dat elk voorgekomen geval zonder verwijl werd geregeld ten laste van onze eigen verzekeringskas.

» Gelet op het feit dat ons wagenpark (politiemoto's inbe-

les motocyclettes de la police) compte actuellement 322 unités, des autobus, des camions, des camionnettes, des dépanneuses, des camions de voirie et d'arrosage, des camions à bascule, des pompes à moteurs, des camions à échafaudage, des tracteurs, des rouleaux compresseurs automoteurs, etc., et que la prime d'assurance qui s'y rattache augmenterait sérieusement les dépenses d'un budget, déjà surchargé, nous vous demandons d'examiner si notre administration ne pourrait, en sa qualité de propre assureur, également bénéficier de la mesure d'exception que le nouveau projet de loi prévoit en faveur de l'Etat et des sociétés précitées.

» Nous pouvons également affirmer que notre caisse communale d'assurance est absolument à même de prendre ces risques à son compte. »

La Commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu de multiplier ni d'élargir les dispenses accordées par le projet, sous peine de mettre les bases mêmes de celui-ci en péril.

Le Fonds commun de Garantie est appelé à indemniser les conséquences des méfaits d'auteurs d'accidents non identifiés. Ces auteurs peuvent être aussi bien des particuliers que des membres du personnel des personnes morales exemptées.

Les assureurs, représentant la masse de leurs assurés qui supporte en définitive la charge du Fonds de Garantie, font valoir que si les possibilités d'exemption sont étendues par la législation, celle-ci devra, en toute équité, mettre à la charge des exemptés une cotisation au Fonds de Garantie destinée à contribuer à ses charges et donner au Roi la possibilité d'en fixer le montant, par véhicules par exemple.

La mesure devenant générale, elle devrait être d'application aussi pour l'Etat, les régies, la S. N. C. F. B. et la S. N. C. F. V.

Après la clôture des débats en commission mais avant la lecture du rapport, un amendement a été déposé qui a pour objet d'étendre l'exonération aux provinces, aux communes, aux régies communales et aux commissions d'assistance publique.

Cet amendement n'a pas été retenu.

Art. 16 (art. 15 nouveau).

Les trois amendements présentés par le Gouvernement sont adoptés.

Le dernier alinéa de l'article 16 devient donc l'article 22 nouveau.

Cet article donne au pouvoir exécutif la faculté de déterminer, dans chaque cas particulier, les conditions qui doivent être remplies par les assureurs pour obtenir leur agrégation. Les garanties à exiger d'eux doivent être suffisantes et équivalentes, mais le Roi doit être en mesure d'apprécier la forme à donner à celles-ci, en tenant compte des situations particulières qui peuvent notamment, résulter de la structure des organismes assureurs en cause. A titre d'exemple, on peut citer la réglementation spéciale qui a dû déterminer les garanties imposées aux Lloyds de Londres et, notamment, l'arrêt du Régent du 5 octobre 1948 fixant les conditions d'agrégation et de contrôle du groupe des Lloyds de Londres pour l'assurance des responsabilités soumises au contrôle de l'Etat. L'expérience a démontré que le régime ainsi institué donnait entière satisfaction. Il est donc indispensable de conférer au Roi le pouvoir d'édicter, dans l'avenir, des mesures identiques ou similaires.

Le 20 mars 1956, le Gouvernement dépose un sous-

grepen) op dit ogenblik 322 eenheden telt, waaronder personenwagens, autobussen, vracht- bestel-, depannage-trommel- sproei-, zuiger- en kipwagens, autopompen en ladders, tractoren, motorwalsen en zo meer, en het opnemen van de daaraan verbonden verzekeringspremie een belangrijke vermeerdering van uitgaven betekent op een begroting welke reeds overbelast is, verzoeken wij U na te gaan of ons bestuur, als eigen verzekeraar, eveneens zou kunnen genieten van de uitzonderingsmaatregel welke in het nieuwe wetsontwerp voorzien wordt voor de Staat en de vernoemde Maatschappijen.

» Wij kunnen tevens bevestigen dat onze stadsverzekeringskas volkomen bij machte is om deze risico's voor haar rekening te nemen. »

De Commissie was van oordeel dat er geen reden bestaat om de bij het ontwerp verleende vrijstellingen te vermenigvuldigen of te verruimen op gevaar af de grondslagen zelf van het ontwerp in 't gedrang te brengen.

Het gemeenschappelijk waarborgfonds zal de gevolgen moeten schadeloos stellen van degenen die niet geïdentificeerde ongevallen hebben veroorzaakt. De daders kunnen zowel particulieren als leden van het personeel van vrijgestelde rechtspersonen zijn.

De verzekeraars, die de massa van hun verzekerden vertegenwoordigen en die ten slotte de last van het waarborgfonds dragen, doen gelden dat indien de mogelijkheid van vrijstelling wordt uitgebreid door de wetgeving, deze in alle bilijkheid aan de vrijgestelden een bijdrage in het waarborgfonds zal moeten opleggen om aldus deel te nemen in zijn lasten en de Koning in de gelegenheid stellen om het bedrag ervan vast te stellen, per voertuig bijv.

Daar de maatregel algemeen zou worden, zou hij mede van toepassing moeten zijn op de Staat, de overheidsbedrijven, de N. M. B. S. en de N. M. V. B.

Na de sluiting van de debatten in de Commissie, doch vóór de lezing van dit verslag, werd een amendement ingediend dat er toe strekt de vrijstelling uit te breiden tot de provincies, de gemeenten, de gemeentelijke regieën en de commissies van openbare onderstand.

Dit amendement werd niet aangehouden.

Art. 16 (nieuw artikel 15).

De drie door de Regering voorgestelde amendementen worden aangenomen.

Het laatste lid van artikel 16 wordt dus het nieuw artikel 22.

Dit artikel verleent aan de Uitvoerende Macht het recht om in elk bijzonder geval de voorwaarden te bepalen welke dienen vervuld door de Verzekeraars om hun toelating te bekomen. De van hen te eisen waarborgen moeten voldoende en gelijkwaardig zijn, doch de Koning moet de vorm, welke eraan moet worden gegeven, kunnen beoordelen, rekening houdende met de bijzondere toestanden, welke namelijk uit de structuur der betrokken verzekeringsorganismen voortvloeien. Als voorbeeld kan melding worden gemaakt van de bijzondere reglementering waarbij de waarborgen moesten worden bepaald welke aan de Lloyds van Londen zijn opgelegd, en inzonderheid het Regentsbesluit van 5 oktober 1948 tot vaststelling van de toelatings- en controlevoorwaarden van de groep der Lloyds van Londen, voor de aan de Staatscontrole onderworpen aansprakelijkheidsverzekering. Uit de ondervinding blijkt dat het aldus ingesteld regime volkomen voldoening schonk. Het is dus volstrekt noodzakelijk aan de Koning de bevoegdheid te verlenen om in de toekomst dezelfde of gelijkaardige maatregelen te treffen.

Op 20 maart 1956 heeft de Regering een subamendement

amendement prévoyant que l'agrégation de l'assureur pourra être subordonnée à son affiliation au bureau belge dont il est question à l'article 2, § 2. On peut, en effet, imaginer que les assureurs se désintéressent, à un moment donné de la participation au bureau : il faudrait alors les contraindre à s'affilier. Le sous-amendement est adopté.

Art. 15bis (art. 16 nouveau).

Ce nouvel article est adopté.

Il faut souligner que le fonds commun n'intervient que pour la réparation des dommages corporels. Un commissaire demande d'étendre cette intervention aux dommages matériels.

Une telle extension serait de nature à déséquilibrer gravement les prévisions. On peut craindre, en effet, que de nombreux conducteurs peu scrupuleux prétendraient qu'un dommage, qu'ils ont occasionné à leur véhicule, par leur imprudence ou leur maladresse a, en réalité, été provoqué par un conducteur non identifié. La charge du fonds de garantie serait alourdie, ce qui entraînerait un accroissement de l'intervention des assureurs et, en définitive, une augmentation des primes. La suggestion n'est pas retenue.

Art. 17.

Le 20 mars 1956, le Gouvernement a déposé un sous-amendement à son premier amendement.

Le texte du projet prévoyait, en effet, que le Roi détermine les conditions de délivrance et de retrait du certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2, §§ 1 et 2. Or, il est impossible que le Roi intervienne pour des documents délivrés à l'étranger.

L'alinéa premier amendé en conséquence a été adopté. La commission a également adopté le second amendement.

Art. 18.

Les deux premiers amendements présentés par le Gouvernement sont adoptés.

Le troisième amendement qui tend à remplacer le texte du § 4 par un texte nouveau est également adopté. La Commission se demande de quelle façon le tribunal sera saisi d'une demande de levée de saisie ?

On peut imaginer deux procédures, celle sur requête et celle sur référé.

La procédure sur requête n'est pas codifiée. Les cas de procédure sur requête sont épars dans la législation et leur interprétation est flottante.

Il se recommande donc de choisir la procédure sur référé qui paraît d'autant plus indiquée qu'il y a lieu à débat contradictoire.

La Commission amende comme suit le texte de l'alinéa 7 du § 4 de l'article 18 :

« Cependant la saisie prolongée par l'effet de semblable action pourra être levée à tout moment par ordonnance du président du tribunal statuant sur référé ».

Par le seul emploi de cette expression, il sera fait application de l'article 11 de la loi du 25 mars 1876 sur la compétence et des articles 806 à 811 du Code de Procédure civile.

voorgesteld waarin wordt bepaald dat de toelating van de verzekeraar afhankelijk kan worden gemaakt van zijn toetreding tot het Belgisch bureau, waarvan sprake in artikel 2, § 2. Wij kunnen inderdaad onderstellen dat de verzekeraars op een gegeven ogenblik geen belang meer zouden stellen in toetreding tot het bureau; dan zou men ze tot toetreding moeten verplichten. Het subamendement wordt aangenomen.

Art. 15 bis (nieuw art. 16)

Dit nieuw artikel wordt aangenomen.

Er weze opgemerkt dat het gemeenschappelijk fonds slechts tussenkomt voor de schadeloosstelling van lichamelijke schade. Een commissielid vraagt dat die tussenkomst zou worden uitgebreid tot de materiële schade.

Een dergelijke uitbreiding zou de vooruitzichten in de war kunnen sturen. Inderdaad kan worden gevreesd dat talrijke weinig scrupuleuze bestuurders zouden beweren dat schade, welke zij door hun onvoorzichtigheid of onbeheerzaamheid, aan hun voertuig veroorzaakt hebben, feitelijk werd veroorzaakt door een niet-geïdentificeerde bestuurder. De last van het waarborgsfonds zou hierdoor worden verzwaaard, hetgeen een verhoging van de tussenkomst van de verzekeraars en, ten slotte, premieverhoging tot gevolg zou hebben. De suggestie wordt niet aangehouden.

Art. 17.

Op 20 maart 1956 heeft de Regering een subamendement op haar eerste amendement voorgesteld.

In de tekst van het ontwerp was immers bepaald, dat de Koning de voorwaarden vaststelt tot afgifte en tot intrekking van het bewijs waaruit de verzekeringsovereenkomst blijkt waarvan sprake in artikel 2, §§ 1 en 2. Nu kan de Koning zich onmogelijk inlaten met stukken die in het buitenland worden afgegeven.

Het eerste lid, in die zin gewijzigd, wordt aangenomen.

De Commissie heeft eveneens het tweede amendement aangenomen.

Art. 18.

De eerste twee door de Regering voorgestelde amendementen worden aangenomen.

Het derde amendement, dat er toe strekt de tekst van § 4 door een nieuwe tekst te vervangen, wordt eveneens aangenomen. De Commissie vraagt zich af op welke wijze een aanvraag tot opheffing van beslag bij de rechtbank zal worden aanhangig gemaakt.

Men kan zich twee procedures voorstellen : die bij verzoekschrift en die in kort geding.

De procedure bij verzoekschrift is niet gecodificeerd. De gevallen van procedure bij verzoekschrift liggen in de wetgeving verspreid en de interpretatie ervan is onzeker.

Het verdient dus aanbeveling de procedure in kort geding te verkiezen, die des te meer aangewezen lijkt daar er aanleiding bestaat tot een debat op tegenspraak.

De Commissie wijzigt de tekst van lid 7 van § 4 van artikel 18 als volgt :

« Het beslag waarvan de duur ingevolge een dergelijke eis werd verlengd, kan evenwel te allen tijde worden opgeheven bij beschikking van de voorzitter der rechtbank, recht doende in kort geding. »

Door het gebruik alleen van die uitdrukking worden artikel 11 van de wet van 25 maart 1876 op de bevoegdheid, alsmede de artikelen 806 tot 811 van het Wetboek van burgerlijke rechtsvordering, toegepast.

Le § 4, alinéa 4, de l'article 18 dispose « sur le prix net de la vente l'Etat prélève le montant des frais de saisie et de conservation du véhicule *ainsi qu'éventuellement et sans préjudice du droit des tiers, le montant des frais et amendes auxquels l'auteur de l'infraction a été condamné* ».

Ce texte semble avoir pour seul but d'assurer une exécution plus rapide et sans formalités.

Suivant le Conseil d'Etat, la première partie du texte organise un privilège.

Mais on pourrait, sans doute, ne voir là que la consécration d'un privilège qui, sans cette disposition, existerait déjà (privilège des frais de justice exposés dans l'intérêt commun des créanciers).

Quant à la seconde partie de l'alinéa (texte en italique), il est certain qu'elle ne crée pas de privilège nouveau : le membre de phrase « sans préjudice du droit des tiers » en fait foi.

La seule utilité du texte semble donc être de permettre une prise de possession d'office des fonds, sans saisie.

L'utilité de la disposition mise en question est donc assez limitée. La Commission décide sa suppression car elle présente des inconvénients en contrepartie desquels la simplification de la procédure n'est pas un avantage suffisant.

Le quatrième amendement du Gouvernement est adopté.

Le 20 mars 1956, le Gouvernement a déposé un sous-amendement ayant pour objet de mettre l'article 18 en harmonie avec l'article 17 sous-amendé. Le conducteur d'un véhicule étranger sera punissable dès qu'il n'est pas porteur du « certificat international d'assurance », prévu à l'article 2, § 2. Ce certificat ne doit pas être apposé d'une manière apparente sur le véhicule.

Il y a lieu de souligner ici que la loi emploie le mot certificat dans une triple signification :

1° le certificat international d'assurance dit communément « carte verte »;

2° le certificat justifiant du contrat d'assurance concernant les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en Belgique;

3° le certificat justifiant que l'Etat et les organismes prévus à l'article 15 couvrent la responsabilité des conducteurs et détenteurs.

Les certificats sub 2° et 3° doivent être apposés de manière apparente sur le véhicule.

Art. 19.

Cet article est adopté sans observation.

Art. 20.

L'amendement présenté par M. le Ministre de la Justice n'a pas été adopté.

Le département de l'Intérieur a fait savoir qu'il estimait que l'autorisation devrait consister uniquement dans une mesure de contrôle portant sur l'existence d'une assurance spéciale.

La Commission se rallie à cette manière de voir. C'est le fait de courir sans autorisation qui doit être incriminé et non l'inobservance de telle ou telle formalité. Si l'on court sans autorisation, peu importe quelles sont les formalités préliminaires qui ont été accomplies; si au contraire l'autorisation a été accordée, il ne peut plus y avoir infraction.

Enfin, les formalités auxquelles donnent lieu la demande d'autorisation ne doivent pas être précisées dans la loi

§ 4, lid 4, van artikel 18 bepaalt : « Van de netto-verkoop prijs wordt door de Staat het bedrag van de beslag- en bewaarskosten van het rijtuig afgehouden *alsmede, in voorkomend geval, en onverminderd de rechten van derden, het bedrag van de kosten en geldboeten waartoe de dader van het misdrijf werd veroordeeld*. »

Die tekst schijnt alleen ten doel te hebben een snellere tenuitvoerlegging, zonder formaliteiten, te waarborgen.

Volgens de Raad van State voert het eerste gedeelte van de tekst een voorrecht in.

Ongetwijfeld echter zou men daarin niets anders kunnen zien dan de bekrachtiging van een voorrecht, dat, zonder deze bepaling, reeds zou bestaan (voorrecht van de gerechtskosten, in het gemeenschappelijk belang der schuldeisers gemaakt).

Wat het tweede gedeelte van het lid (cursief gedrukte tekst) betreft, is het zeker dat het geen nieuw voorrecht invoert : dit blijkt uit de zinsnede « onverminderd de rechten van derden ».

Het enige nut van de tekst schijnt dus hierin te bestaan dat het mogelijk wordt gemaakt zonder beslag ambtshalve bezit te nemen van de gelden.

Het nut van die bepaling is dus vrij beperkt. De Commissie beslist ze weg te laten, want zij levert bezwaren op, waartegen de vereenvoudiging van de procedure niet zwaar genoeg opweegt.

Het vierde Regeringsamendement wordt aangenomen.

Op 20 maart 1956 diende de Regering een subamendement in, dat ten doel heeft artikel 18 in overeenstemming te brengen met het gesubamendeerde artikel 17. De bestuurder van een buitenlands motorrijtuig zal strafbaar zijn, als hij het in artikel 2, § 2, bedoelde « internationaal bewijs van verzekering » niet bezit. Dit bewijs moet niet op duidelijke zichtbare wijze op het voertuig worden aangebracht.

Er weze hier opgemerkt dat het woord « bewijs » in de wet in drie betekenissen wordt gebruikt :

1° het internationaal bewijs van verzekering, gewoonlijk « groene kaart » genoemd;

2° het bewijs van verzekeringsovereenkomst voor motorrijtuigen, die gewoonlijk in België zijn gestald;

3° het bewijs, ten blijk waarvan de Staat en de in artikel 15 bedoelde instellingen de aansprakelijkheid van de bestuurders en houders dekken.

De sub 2° en 3° vermelde bewijzen moeten op zichtbare wijze op het rijtuig worden aangebracht.

Art. 19.

Dit artikel wordt aangenomen zonder opmerkingen.

Art. 20.

Het amendement, voorgesteld door de Minister van Justitie, wordt niet aangenomen.

Het Departement van Binnenlandse Zaken heeft laten weten dat het verlof enkel zou moeten bestaan in een controlemaatregel op het bestaan van een bijzondere verzekering.

De Commissie is het met die zienswijze eens. Het feit wedstrijden in te richten zonder verlof moet worden aangeklaagd, niet het feit dat een of andere formaliteit niet is vervuld. Richt men wedstrijden in zonder verlof, dan heeft het weinig belang welke formaliteiten vooraf zijn vervuld; maar werd verlof verleend, dan kan van misdrijf geen sprake meer zijn.

Ten slotte moeten de formaliteiten die vereist zijn voor de aanvraag om verlof, in de wet niet nader worden

et il est même superflu d'envisager à cet égard un arrêté d'exécution.

Le Commission rédige l'article comme suit :

« 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.

» Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.
» Est puni..... »

Il est précisé que l'expression « courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse » couvre toutes les formes de compétition.

Art. 21 (art. 23 nouveau).

L'amendement du Gouvernement est adopté.

Pour éviter toute équivoque, le Gouvernement propose de prévoir expressément que la réglementation concernant le transport rémunéré de personnes et de choses demeure applicable à titre transitoire. Ce sous-amendement est adopté.

Art. 22 (art. 24 nouveau).

L'amendement présenté par le Gouvernement est adopté.

Art. 23 (art. 25 nouveau).

L'amendement présenté par le Gouvernement est adopté.

Art. 24 (art. 26 nouveau).

L'amendement est adopté.

Art. 25.

Cet article est supprimé, conformément à l'avis du Conseil d'Etat.

L'ensemble du projet tel qu'il est reproduit après ce rapport a été adopté à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,

R. NOSSENT.

Le Président,

L. JORIS.

omschreven, en het is zelfs overbodig dienaangaande een uitvoeringsbesluit te overwegen.

De Commissie stelt het artikel als volgt op :

« Het inrichten van snelheids-, regelmatigheids-, of behendighedsritten of -wedstrijden voor motorrijtuigen is afhankelijk van het verlov van een door de Koning aan te wijzen overheidsorgaan dat ermee belast is vast te stellen dat een bijzondere verzekering, die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3 bedoelde personen dekt.

Benevens dit verlov blijft elk ander wettelijk of reglementair voorgeschreven verlov vereist.

» Hij die..... »

Gepreciseerd wordt dat de uitdrukking « snelheids-, regelmatigheids- of behendighedsritten of -wedstrijden » elke vorm van wedstrijd dekt.

Art. 21 (nieuw art. 23).

Het regeringsamendement wordt aangenomen.

Om elke twijfel weg te nemen stelt de Regering voor uitdrukkelijk te bepalen dat de reglementering betreffende het bezoldigd vervoer van personen en goederen voorlopig toepasselijk blijft. Dit subamendement wordt aangenomen.

Art. 22 (nieuw art. 24).

Het regeringsamendement wordt aangenomen.

Art. 23 (nieuw art. 25).

Het regeringsamendement wordt aangenomen.

Art. 24 (nieuw art. 26).

Het amendement wordt aangenomen.

Art. 25.

Overeenkomstig het advies van de Raad van State wordt dit artikel weggelaten.

Het ontwerp in zijn geheel, zoals het achteraan dit verslag voorkomt, werd eenparig door de aanwezige leden aangenomen.

De Verslaggever,

R. NOSSENT.

De Voorzitter,

L. JORIS.

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION.

Article premier.

On entend dans la présente loi :

par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée; la remorque, attelée ou non au véhicule, est considérée comme en faisant partie;

par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi;

par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droits;

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

Art. 2.

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

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

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

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

Art. 3.

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

L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique. Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule ayant occasionné le dommage; les biens transportés par ce véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

TEKST DOOR DE COMMISSIE AANGENOMEN.

Eerste artikel.

Voor de toepassing van deze wet worden verstaan :

onder motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; de aanhangwagen, al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt;

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

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

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

Art. 2.

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

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

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

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

Art. 3.

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

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

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

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

Art. 4.

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

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

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

3) les personnes bénéficiant de lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assuré.

§ 2. — Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

Art. 5.

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

Art. 6.

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

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

Art. 7.

Pour l'application des dispositions de la présente loi la personne lésée peut assigner l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

Art. 8.

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dont ils ont connaissance. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

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

De dekking moet onbeperkt zijn. Zij kan evenwel worden beperkt tot een bedrag van vijf miljoen frank per ongeval, wat betreft de stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing.

Art. 4.

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

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

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

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

§ 2. — Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend.

Art. 5.

Indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens de overeenkomst ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6.

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

Indien er meer dan een benadeelde is en het totaalbedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid teruggebracht tot het beloop van die som. Niettemin blijft de verzekeraar, die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

Art. 7.

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

Art. 8.

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

Art. 9.

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.

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.

Le ministère des avoués est facultatif.

L'assureur ne peut toutefois 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.

En outre, le preneur d'assurance peut être mis en cause par l'assureur qui intervient volontairement.

Art. 10.

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

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

La prescription est interrompue à l'égard de l'assureur par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée. Un nouveau délai de trois ans prendra cours au moment où l'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.

Art. 11.

Aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Art. 12.

En cas de transfert de propriété du véhicule, le preneur d'assurance ou ses ayants droit doivent, dans les huit jours, en aviser l'assureur.

Art. 9.

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

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

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

Wanneer de burgerlijke vordering tot herstelling van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde wordt ingesteld vóór het strafgerecht, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in de zaak worden betrokken en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als zou de vordering vóór het burgerlijk gerecht gebracht zijn, maar het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar kan doen gelden tegenover de verzekerde of de verzekeringnemer.

De ambtelijke tussenkomst van pleitbezorgers is niet verplicht.

De verzekeraar kan echter alleen dan in de zaak worden betrokken wanneer de verzekeringnemer, indien deze niet tevens de verzekerde is, in het geding is geroepen.

Bovendien kan de verzekeringnemer in de zaak worden betrokken door de verzekeraar die vrijwillig tussenkomt.

Art. 10.

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

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

De verjaring wordt ten opzichte van een verzekeraar gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van drie jaar begint te lopen te rekenen van het ogenblik waarop één van de partijen bij deurwaardersexploot aan de andere partij heeft kennis gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt; indien de kennisgeving bij aangetekende brief geschiedt begint de nieuwe termijn te lopen op de dag volgende op die, waarop de brief ter post is afgegeven.

Art. 11.

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

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Art. 12.

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

Art. 13.

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

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

La notification ne peut se faire au plus tôt :

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

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

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

Art. 14.

§ 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, sont dispensés de l'obligation de contracter une assurance pour leurs véhicules automoteurs, à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci, dans les conditions de la présente loi.

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

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

§ 2. — La même dispense peut être accordée par le Roi aux organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne et sous les conditions déterminées par Lui.

Cette dispense peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse des Dépôts et Consignations. Cette dispense est toujours révocable.

Art. 15.

§ 1^{er}. — Les conditions d'agrément, de retrait d'agrément et de contrôle des assureurs sont déterminées par le Roi.

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

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

Art. 13.

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

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

De kennisgeving kan niet vroeger geschieden dan :

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

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

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

Art. 14.

§ 1. — De Staat, de Regie van Telegraaf en Telefoon, de Regie der Luchtwegen, de Regie der Rijkskoel- en -vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zijn vrijgesteld van de verplichting om een verzekering aan te gaan voor hun motorrijtuigen mits zij, onder de voorwaarden van deze wet, zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van alle houders of bestuurders van die motorrijtuigen.

Heeft de bestuurder zich de macht over het motorrijtuig verschaft door diefstal of geweldpleging, dan hebben zij, ten aanzien van de benadeelde, de verplichtingen die door artikel 16 aan het waarborgfonds worden opgelegd.

Van die dekking moet door de wettelijke vertegenwoordigers aangifte worden gedaan bij het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering die in deze wet wordt geregeld. Dit overheidsorgaan geeft hiervan een bewijs af.

§ 2. — Dezelfde vrijstelling kan door de Koning worden verleend aan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst en onder de voorwaarden die hij bepaalt.

Deze vrijstelling kan onder meer afhankelijk worden gemaakt van een zekerheidstelling bij de Deposito- en Consignatiekas. Deze vrijstelling kan altijd worden ingetrokken.

Art. 15.

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

De toelating is onder meer afhankelijk van de toetreding van de verzekeraar tot een gemeenschappelijk waarborgfonds, dat eveneens door de Koning is toegelaten.

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

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

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

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

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

Art. 16.

Les personnes lésées par l'usage d'un véhicule automobile, lorsque le véhicule n'est pas identifié ou lorsque la responsabilité civile à laquelle il donne lieu n'est pas couverte par une assurance conforme aux dispositions de la présente loi, peuvent faire valoir à l'égard du fonds commun visé au § 1^{er} de l'article précédent, pour la réparation de leurs dommages corporels, un droit à indemnisation dont les conditions d'octroi et l'étendue sont déterminées par le Roi.

Art. 17.

Le Roi détermine les notifications et les déclarations relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi qui doivent être inscrites dans un répertoire-matricule.

Il détermine les conditions de délivrance et de retrait du certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2, § 1^{er}, et du certificat prévu à l'article 14. Ces certificats doivent être apposés de manière apparente sur le véhicule.

Art. 18.

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

Si le propriétaire 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.

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

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

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

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

Art. 16.

Wanneer het motorrijtuig niet geïdentificeerd is of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid met betrekking tot het rijtuig niet gedekt is door een verzekering overeenkomstig de bepalingen van deze wet, kunnen de personen, benadeeld door het gebruik van dit rijtuig, tegenover het in § 1 van het vorige artikel bedoeld gemeenschappelijk waarborgfonds, voor de vergoeding van hun lichamelijke schade, een recht op schadeloosstelling doen gelden, waarvan de Koning de toekenningsvoorwaarden en de omvang bepaalt.

Art. 17.

De Koning bepaalt welke kennisgevingen en aangiften met betrekking tot de in deze wet geregelde verzekering in een repertorium moeten worden ingeschreven.

Hij bepaalt de voorwaarden waarin het bewijs van de verzekeringsovereenkomst bedoeld in artikel 2, § 1, en het bewijs waarvan sprake in artikel 14, worden afgegeven en ingetrokken. Deze bewijzen moeten op zichtbare wijze op het rijtuig worden aangebracht.

Art. 18.

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

Is de eigenaar een vennootschap, een vereniging of een inrichting met rechtspersoonlijkheid, dan zijn de straffen toepasselijk op de schuldlige beheerders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de inrichting, eigenaar van het rijtuig, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

§ 2. — Lorsqu'un véhicule automoteur se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1^{er} de l'article 2 sans être muni de l'un des certificats prévus à l'article 17, le conducteur est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à deux cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines le conducteur qui n'est pas porteur du certificat prévu à l'article 2, § 2, si le véhicule n'a pas son stationnement habituel en Belgique et n'y est pas assuré.

§ 3. — Dans le cas prévu au § 1^{er} du présent article, les tribunaux peuvent en outre prononcer la déchéance à temps ou à perpétuité du droit de conduire un véhicule automoteur.

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

§ 4. — Dans les cas prévus aux paragraphes précédents, le véhicule automoteur peut être saisi par tout officier de police judiciaire et par tout agent de l'autorité publique ayant le pouvoir de dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la police du roulage.

Le propriétaire est avisé de la saisie dans les quarante-huit heures.

Le véhicule reste à ses risques pendant la durée de la saisie.

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

Le ministère public fera notifier aux personnes qui, suivant les indications fournies par l'enquête, paraissent être en situation de pouvoir réclamer la réparation d'un dommage dû à l'usage du véhicule, qu'il leur est loisible de faire valoir leurs droits dans un délai qu'il déterminera et qui sera de quinze jours au moins.

La saisie ne sera pas levée avant l'expiration de ce délai ni, en cas d'action d'une partie lésée, avant l'intervention d'un jugement dont l'exécution ne peut ou ne peut plus être suspendue par aucun recours.

Cependant la saisie prolongée par l'effet de semblable action pourra être levée à tout moment par ordonnance du président du tribunal, statuant sur référé.

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

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

Sur le prix net de la vente, l'Etat prélève le montant des frais de saisie et de conservation du véhicule.

§ 2. — Wanneer een motorrijtuig zich bevindt op een van de plaatsen, vermeld in het eerste lid van § 1 van artikel 2, zonder te zijn voorzien van een der bewijzen bedoeld in artikel 17, wordt de bestuurder gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met geldboete van zes en twintig frank tot tweehonderd frank, of met een van die straffen alleen.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de bestuurder die niet in het bezit is van het bewijs bedoeld in artikel 2, § 2, indien het rijtuig gewoonlijk niet in België gestald is en er niet verzekerd is.

§ 3. — In het geval bepaald in § 1 van dit artikel kunnen de rechtbanken bovendien de schuldige voor een tijd of voor het leven vervallen verklaren van het recht om een motorrijtuig te besturen.

Hij die, ondanks de tegen hem uitgesproken vervallenverklaring, een motorrijtuig bestuurt, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met geldboete van vijfhonderd frank tot tweeduizend frank, of met een van die straffen alleen; bovendien wordt de duur van de opgelopen vervallenverklaring verdubbeld. De rechter kan, in dit geval, de tijdelijke of definitieve verbeurdverklaring van het rijtuig uitspreken, indien dit eigendom is van de dader van het misdrijf of van hem die het wetens heeft toevertrouwd aan een persoon die vervallen is van het recht om het te besturen.

§ 4. — In de gevallen bepaald in de vorige paragrafen, kan het motorrijtuig in beslag genomen worden door ieder officier van gerechtelijke politie of door ieder agent van de openbare macht die het recht heeft proces-verbaal op te maken wegens overtreding van de voorschriften inzake wegverkeer.

Binnen achtenveertig uren wordt aan de eigenaar kennis gegeven van het beslag.

Het risico van het rijtuig blijft voor hem tijdens de duur van het beslag.

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

Aan de personen die, volgens de gegevens van het onderzoek, gerechtigd schijnen te zijn om vergoeding te eisen voor schade die te wijten is aan het gebruik van het rijtuig, geeft het openbaar ministerie kennis dat het hun vrijstaat hun rechten te doen gelden binnen een door hem te bepalen termijn, die ten minste vijftien dagen bedraagt.

Het beslag wordt niet opgeheven vóór het verstrijken van deze termijn, noch, ingeval een benadeelde partij een eis heeft ingesteld, vooraleer een vonnis gewezen is waarvan de tenuitvoerlegging niet of niet meer door enig rechtsmiddel kan geschorst worden.

Het beslag waarvan de duur ingevolge een dergelijke eis werd verlengd, kan evenwel te allen tijde worden opgeheven bij beschikking van de voorzitter der rechtbank, recht doende in kort geding.

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

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

Van de netto-verkoopprijs wordt door de Staat het bedrag van de beslag- en bewaringskosten van het rijtuig afgehouden.

§ 5. — Toute infraction aux dispositions prises en exécution de l'alinéa 2 de l'article 17 est punie d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à deux cents francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 19.

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

Art. 20.

L'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.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

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

Art. 21.

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

Art. 22.

L'article 4 de la loi du 9 avril 1935 contenant le budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1935 est abrogé.

Dispositions transitoires.

Art. 23.

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

Il en est de même des personnes et exploitants qui ont contracté une assurance de responsabilité civile auprès d'un assureur agréé aux fins de l'exécution des obligations d'assurance prévues en exécution de l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936, modifié et complété par l'arrêté-loi du 14 février 1946, ainsi que les arrêtés-lois des 30 décembre 1946 et 24 février 1947. La réglementation prise en vertu de l'arrêté royal et des arrêtés-lois précités, reste d'application jusqu'au moment de l'entrée en vigueur des dispositions nouvelles, résultant ou prises en application de la présente loi.

§ 5. — Elke overtreding van de bepalingen uitgevaardigd ter uitvoering van het tweede lid van artikel 17 wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zesentwintig frank tot tweehonderd frank of met een van die straffen alleen.

Art. 19.

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. 20.

Het inrichten van snelheids-, regelmatigheids-, of van behendighedsritten of -wedstrijden voor motorrijtuigen is afhankelijk van het verlof van een door de Koning aan te wijzen overheidsorgaan dat ermee belast is vast te stellen dat een bijzondere verzekering, die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3 bedoelde personen dekt.

Benevens dit verlof blijft elk ander wettelijk of reglementair voorgeschreven verlof vereist.

Hij die zodanige ritten of wedstrijden inricht of eraan deelneemt zonder dat hij gedekt is door de in het eerste lid van dit artikel bedoelde verzekering wordt gestraft met de straffen gesteld in artikel 18, §1. De paragrafen 3 en 4 van artikel 18 zijn eveneens van toepassing.

Art. 21.

Van een bepaling van deze wet kan slechts bij afzonderlijke overeenkomsten worden afgeweken, indien de bevoegdheid daartoe uit de bepaling zelve blijkt.

Art. 22.

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

Overgangsbepalingen.

Art. 23.

Tijdens een overgangsperiode, waarvan de Koning de aanvang en het einde bepaalt, wordt de eigenaar van een motorrijtuig geacht een verzekeringsovereenkomst te hebben gesloten met een toegelaten verzekeraar, indien hij het bestaan bewijst van een verzekeringspolis welke de door deze wet bedoelde risico's dekt en welke gesloten is met een verzekeraar die in België het bedrijf van de verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid uitoefent.

Dit geldt ook voor de personen en de exploitanten die een verzekeringsovereenkomst inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid hebben gesloten met een verzekeraar, toegelaten met het oog op de uitvoering van verzekeringsverplichtingen voorgeschreven ter uitvoering van het koninklijk besluit n° 248 van 5 maart 1936, gewijzigd en aangevuld door de besluitwet van 14 februari 1946, alsook door de besluitwetten van 30 december 1946 en 24 februari 1947. De regeling, krachtens het voormeld koninklijk besluit en de voormelde besluitwetten getroffen, blijft van toepassing totdat de nieuwe bepalingen, die uit deze wet voortvloeien of bij toepassing van deze wet worden vastgesteld, in werking zullen treden.

Art. 24.

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

Art. 25.

Les contrats d'assurance souscrits, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, auprès d'assureurs qui n'auront pas obtenu l'agrément, seront résiliés de plein droit à l'expiration de la période visée à l'article 23.

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

Art. 26.

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Art. 27.

Par dérogation à l'article 13 et jusqu'à une date à fixer par le Roi, les obligations assumées par le bureau chargé du règlement des dommages, en vertu de certificats internationaux d'assurance, conformément à l'article 2, § 2, cesseront de plein droit à l'expiration du terme pour lesquels ces certificats auront été émis.

Art. 24.

De verzekeringsovereenkomsten die bij het verstrijken van de overgangsregeling bij toegelaten verzekeringsmaatschappijen lopende zijn, kunnen worden ontbonden indien de verhoging van de premie 10 % te boven gaat.

Art. 25.

De verzekeringsovereenkomsten die vóór het in werking treden van deze wet zijn gesloten met verzekeraars die de toelating niet zullen hebben bekomen, zullen van rechtswege ontbonden zijn bij het verstrijken van de termijn waarvan sprake in artikel 23.

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

Art. 26.

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

Art. 27.

In afwijking van artikel 13 en tot een door de Koning te bepalen datum, zullen de verplichtingen aangegaan door het bureau dat belast is met de afwikkeling van de schade op grond van internationale bewijzen van verzekering, overeenkomstig artikel 2, § 2, van rechtswege een einde nemen zodra de termijn verstreken is waarvoor die bewijzen werden afgegeven.

ANNEXE.

Commentaire des articles des dispositions communes annexées au traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas, relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955. (Projet de loi portant approbation du Traité, Doc. Ch. 387 (1955-1956), n° 1).

Article 1^{er}.

A l'exemple de la plupart des législations sur la matière, le projet définit le véhicule automoteur. Il se sert à cet effet des termes du projet de l'Institut International de Rome.

Le rapport qui accompagne ce projet explique comme suit pourquoi on s'est servi des termes très larges « véhicules actionnés par une force mécanique ». « On a considéré que l'emploi du terme « moteur » pour indiquer le moyen générateur du mouvement ou des termes « traction » ou « propulsion » pour indiquer le mode de transmission du mouvement, pouvait donner à la loi une portée trop restreinte, en raison de nouveaux systèmes pouvant éventuellement permettre la production et la transmission d'énergie mécanique sans la présence d'un moteur, ou sans que soit exercé un effort de traction ou de propulsion. »

« L'expression « force mécanique » peut s'appliquer tant à l'énergie produite par un moteur, qu'à celle qui est produite par un autre moyen mécanique, à l'exclusion de la seule force musculaire. »

Le texte porte : « les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique ». Il existe, en effet, des engins munis d'un moteur, qui peuvent être actionnés par ce moteur ou par la force musculaire, au gré de celui qui en fait usage, tels les vélos à moteur. Ils sont soumis à l'assurance obligatoire.

Tout comme le projet de Rome et la plupart des lois nationales, le texte exclut les véhicules circulant sur rails.

A cette exception près, tous les véhicules automoteurs sont soumis à l'assurance obligatoire, y compris ceux qui ne circulent qu'à une vitesse réduite. Certains véhicules, comme les tracteurs, les rouleaux compresseurs et d'autres outils semblables, n'échapperont à l'assurance obligatoire, que s'ils ne sont pas destinés à circuler sur les voies publiques ou sur des terrains ouverts au public. Voir ci-dessous, article 2.

Il est stipulé que « la remorque, attelée ou non au véhicule, est considérée comme en faisant partie ». S'il n'en était pas ainsi, et si l'assurance pouvait ne pas s'appliquer à la remorque, il faudrait déterminer, lors de chaque accident, si le dommage a été causé par le fait du véhicule automoteur comme tel ou par le fait de sa remorque. Le texte écarte cette complication : l'objet de l'assurance sera le véhicule, tel qu'il est défini au texte, donc, éventuellement, avec sa remorque et la responsabilité dérivant de l'usage de cette dernière sera comprise obligatoirement dans la garantie.

Une deuxième définition a paru nécessaire, celle de l'assuré. Le projet entend par là toute personne dont la responsabilité est couverte, à quelque titre que ce soit, comme propriétaire, comme détenteur ou comme conducteur, et quel que soit le preneur d'assurance. Voir spécialement l'article 3.

Il a paru opportun, pour une raison de simplification, de déterminer la notion de « personne lésée ». Elle s'entend de toutes personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la loi, quelle que soit la nature de ce dommage, dommage à la personne ou dommage matériel; elle comprend non seulement la personne directement lésée par l'accident, mais toutes celles qui, en vertu de la loi applicable peuvent invoquer un droit, soit de leur propre chef, soit du chef de la victime.

La définition de « l'assureur » sera expliquée ci-après, à propos de l'article 2.

Article 2.

§ 1^{er}. — L'assurance obligatoire.

Une loi d'assurance obligatoire vise à la protection du public. Elle s'impose avant tout pour les véhicules qui empruntent les voies publiques. Mais le texte poursuit en soumettant à l'assurance même le

BIJLAGE.

Commentaar op de artikelen van de gemeenschappelijke bepalingen toegevoegd aan het verdrag tussen het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ondertekend te Brussel, op 7 januari 1955. (Wetsontwerp houdende goedkeuring van het Verdrag, St. K. 387 (1955-1956), n° 1).

Artikel 1.

Naar het voorbeeld van de meeste wetgevingen betreffende dit onderwerp geeft het ontwerp een definitie van het begrip motorrijtuig. Het ontwerp neemt daartoe de terminologie van het voorontwerp van het Internationaal Instituut te Rome tot uitgangspunt.

De toelichting op dat voorontwerp geeft de volgende verklaring van het gebruik van de zeer ruime begripsomschrijving « rij- of voertuigen, welke door een mechanische kracht worden voortbewogen ». « Het gebruik van het woord « motor » ter aanduiding van de voortbewegende kracht, of van de woorden « tractie » of « voortdrijving » ter aanduiding van de wijze van overbrenging van de kracht, zou een te beperkte strekking aan de wet kunnen geven, zulks wegens nieuwe systemen, welke de voortbrenging en de overbrenging van de mechanische kracht mogelijk zouden maken zonder aanwezigheid van een motor of zonder uitoefening van een trek- of voortdrijvingskracht. »

« De uitdrukking « mechanische kracht » omvat de kracht, welke door een motor wordt voortgebracht en de kracht, welke voortgebracht wordt langs andere mechanische weg met uitzondering van de enkele spierkracht. »

Het ontwerp spreekt van : « rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven ». Er bestaan namelijk rij- of voertuigen, die van een motor zijn voorzien en die door die motor of door spierkracht kunnen worden voortbewogen, terwijl de keuze van het middel van voortbeweging afhangt van degene, die de rij- of voertuigen gebruikt, zoals rijwielen met motor. Deze worden aan de verplichte verzekering onderworpen.

Evenals het genoemde voorontwerp van Rome en het merendeel van de nationale wetgevingen, sluit de tekst de rij- en voertuigen uit, welke langs spoorstaven worden voortbewogen.

Op deze uitzondering na worden alle motorrijtuigen aan de verplichte verzekering onderworpen met inbegrip van de motorrijtuigen worden gedreven ». Bepaalde rij- of voertuigen, zoals tractoren, walgens en andere dergelijke werktuigen, komen slechts dan buiten de verplichte verzekering te vallen, wanneer zij niet bestemd zijn om deel te nemen aan het verkeer op openbare wegen of op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek. Vide hieronder, artikel 2.

Een nadere bepaling houdt het volgende in : « de aanhangwagen, al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt ». Indien deze bepaling niet werd gemaakt en de mogelijkheid zou bestaan, dat de verzekering niet voor de aanhangwagen zou gelden, zou voor ieder ongeval een beslissing nodig zijn, of de schade zou zijn veroorzaakt door het motorrijtuig als zodanig dan wel door de aanhangwagen. De tekst vermijdt deze verwikkeling : voorwerp van de verzekering is het motorrijtuig, zoals het in de tekst is gedefinieerd, dus eventueel met de daarbij behorende aanhangwagen, en de aansprakelijkheid, welke uit het gebruik van die aanhangwagen voortspuit, maakt noodzakelijk deel uit van de aansprakelijkheid, welke door de evenbedoelde verzekering wordt gedekt.

In de tweede plaats is het nodig voorgekomen een definitie te geven van de verzekerde. Het ontwerp verstaat hieronder ieder, wiens aansprakelijkheid is gedekt, onder welke titel ook, als eigenaar, als houder of als bestuurder, en ongeacht wie de verzekeringnemer is. Vide in het bijzonder artikel 3.

Het is uit een oogpunt van vereenvoudiging nuttig voorgekomen de betekenis van het woord « benadeelde » aan te geven. Daaronder wordt verstaan een ieder, die schade heeft geleden welke grond oplevert voor toepassing van de wet, van welke aard die schade ook is, zij het schade aan personen, zij het schade aan goederen; daaronder wordt niet alleen verstaan de persoon, die rechtstreeks letsel heeft opgelopen bij het ongeval, doch ieder die krachtens de toepasselijke wet beroep kan doen op een recht, hetzij uit eigen hoofde, hetzij uit hoofde van zijn betrekking tot het slachtoffer.

De definitie van « verzekeraar » zal hieronder worden toegelicht, namelijk bij artikel 2.

Artikel 2.

§ 1. — De verplichte verzekering.

Een wet op de verplichte verzekering beoogt de bescherming van het publiek. Zij is in de eerste plaats nodig voor de motorrijtuigen, die van de openbare wegen gebruik maken. De tekst onderwerpt

véhicule qui ne circulerait que sur d'autres terrains ouverts au public ou même sur des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. Le rapport accompagnant le projet de Rome, auquel le principe de cette disposition est emprunté, déclare à juste titre que la protection de la collectivité doit comprendre les accidents survenus sur ces terrains. Tels seraient, p. ex. les ports, les gares de marchandises, les cours intérieures des usines ou magasins et les autres lieux, où des personnes, même en nombre restreint, sont admises, ne fût-ce que pendant une partie de la journée.

La loi portant obligation de s'assurer doit déterminer d'une manière précise les personnes qui sont soumises à ses prescriptions. Certaines lois étrangères parlent de détenteurs (« Halter »), mais cette notion a paru trop peu précise. Le traité a choisi un système un peu plus complexe, mais qui ne paraît pas devoir prêter à controverse : l'obligation incombe en principe au propriétaire; mais celui-ci s'en trouve exempté si une autre personne a contracté l'assurance. Il ne semble pas que cette latitude puisse présenter des inconvénients sérieux, puisque l'assurance doit couvrir la responsabilité de tous (art. 3), que la personne lésée a un droit propre contre l'assureur (art. 6) et que celui-ci ne peut lui opposer aucune exception ni déchéance (art. 11).

La Belgique et le Luxembourg réservent l'assurance obligatoire aux seules entreprises d'assurances agréées, qui doivent satisfaire à certaines conditions juridiques et financières (constitution d'un cautionnement, de réserves techniques, etc.) et qui sont soumises au contrôle du Gouvernement. Aux Pays-Bas, l'arrêté royal du 10 août 1939 habilite le Ministre des Communications et des Travaux publics à édicter des prescriptions en ce qui concerne les assureurs auprès de qui l'assurance de la responsabilité peut être prise. La surveillance de l'Etat sur les assurances autres que l'assurance sur la vie n'existant pas aux Pays-Bas, le texte se borne à prescrire que l'assurance ne pourra être prise qu'auprès d'un organisme agréé par le Gouvernement aux fins de l'assurance obligatoire.

La sanction du défaut d'assurance est double. D'abord le véhicule automobile ne sera pas admis à la circulation : à ce point de vue, il y a lieu de remarquer que le véhicule ne pourra circuler que tant que l'assurance restera en vigueur; on reviendra sur cette question à propos de l'article 13. Au surplus le propriétaire du véhicule et le conducteur s'exposent à des poursuites répressives.

Il y a lieu de remarquer que l'obligation de l'assurance vise seulement les véhicules automobiles qui sont destinés à la circulation : « ne sont admis à circuler », porte le texte. Au surplus le traité ne prévoit de sanctions pénales qu'à la charge du « propriétaire qui fait circuler le véhicule ou tolère qu'on le fasse « circuler... » (art. 8).

L'économie du système est la suivante :

1. L'obligation de prendre l'assurance incombe au propriétaire dans tous les cas où un autre n'a pas pris d'assurance : généralement il est le premier intéressé et dispose du véhicule. D'autre part, il peut se faire que le détenteur ou le conducteur passager n'ait pas dû raisonnablement songer à contracter une assurance : à l'égard de la loi pénale, le propriétaire reste tenu, s'il a toléré la mise en circulation du véhicule. Tel ne serait pas le cas, si un véhicule non destiné à la circulation avait été soustrait, à l'insu du propriétaire. Dans ce cas, le défaut d'assurance ne lui serait pas imputable. Voir le texte de l'article 8, alinéa 2 du traité et les considérations générales ci-dessus.

2. La sanction, au cas où le véhicule a été mis en circulation, frapperait aussi le conducteur, celui qui « fait » circuler le véhicule, ne fût-ce que momentanément.

Les deux infractions peuvent coexister.

§ 2. — Les certificats délivrés pour véhicules étrangers.

En principe, les véhicules ayant leur stationnement à l'étranger ne sont admis à la circulation qu'aux mêmes conditions que ceux qui ont leur stationnement dans le pays : ils doivent avoir fait l'objet d'une assurance contractée auprès d'un assureur agréé par le Gouvernement belge (néerlandais, luxembourgeois) et répondre aux conditions de la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise).

Le paragraphe 2 établit une notable exception, dont il a déjà été question dans les Considérations générales ci-dessus. Ces véhicules seront admis à la circulation en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) sur le vu d'un certificat délivré par un bureau constitué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, dès que fonctionnera en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) un bureau chargé du règlement des dommages causés dans le pays par

voorts aan de verzekering het motorrijtuig, dat slechts deel neemt aan het verkeer op andere voor het publiek toegankelijk terreinen of zelfs op terreinen, welke slechts toegankelijk zijn voor een zeker aantal personen, die het recht hebben om er te komen. De toelichting op het voorontwerp van Rome, waaraan het beginsel van deze bepaling is ontleend, verklaart terecht, dat de bescherming van de gemeenschap de ongevallen, die op deze terreinen voortvallen, moet omvatten. Daartoe behoren bij voorbeeld haven terreinen, goederenstations, binnenplaatsen van fabrieken of opslagplaatsen en andere plaatsen, waar personen toegang hebben, ook al zou het aantal dier personen beperkt zijn en ook al zouden de personen slechts gedurende een deel van de dag toegang hebben.

Een wet, die een verplichting tot het sluiten van een verzekering oplegt, moet een nauwkeurige aanwijzing bevatten van de personen die aan haar voorschriften worden onderworpen. Bepaalde buitenlandse wetgevingen spreken over houders (« Halter »), maar dit begrip blijkt onvoldoende bepaald te zijn. Het verdrag heeft de keuze laten vallen op een systeem, dat enigszins ingewikkelder is, doch, naar het schijnt, niet tot meningsverschillen zal leiden : de verplichting ontheft, indien een andere persoon de verzekering heeft gesloten. Deze ruime opzet levert, naar het schijnt, geen ernstige bezwaren op, aangezien de verzekering de aansprakelijkheid van allen moet dekken (art. 3), de benadeelde een eigen recht heeft tegen de verzekeraar (art. 6), en de verzekeraar geen exceptie of verval kan tegenwerpen aan de benadeelde (art. 11).

België en Luxemburg staan de verplichte verzekering slechts toe bij toegelaten verzekeringsondernemingen, die aan bepaalde juridische en financiële voorwaarden voldoen (stellen van borgtocht, van wiskundige reserves, enz.) en die onder toezicht van de Regering staan. In Nederland machtigt het Koninklijk besluit van 10 augustus 1939 de Minister van Verkeer en Waterstaat tot het geven van voorschriften ten aanzien van de verzekeraars, bij wie de verzekering tegen aansprakelijkheid kan worden gesloten. Aangezien Nederland geen ander verzekerings toezicht van de Staat kent dan op de levensverzekering, bepaalt de genoemde tekst zich er toe voor te schrijven, dat de verzekering slechts kan worden gesloten bij een instelling, welke door de Regering toegelaten is tot de verplicht gestelde verzekering.

De sanctie op het ontbreken van een verzekering is tweevoudig. In de eerste plaats zal het motorrijtuig niet tot het verkeer worden toegelaten; hierbij zij aangetekend, dat het motorrijtuig slechts aan het verkeer zal kunnen deelnemen zolang als de verzekering van kracht blijft : hierop wordt bij de behandeling van artikel 13 teruggekomen. In de tweede plaats stellen de eigenaar en de bestuurder van het motorrijtuig zich bloot aan strafvervolgung.

De verplichting tot het sluiten van een verzekering wordt uitsluitend opgelegd voor motorrijtuigen, die bestemd zijn om deel te nemen aan het verkeer. Zulks blijkt in de eerste plaats uit de tekst : « Tot het verkeer ... worden motorrijtuigen slechts toegelaten ». Bovendien uit het feit dat de strafbepalingen, waarover het verdrag handelt, zich slechts richten tegen « de eigenaar van een motorrijtuig, die dit motorrijtuig doet deelnemen of toelaat dat het deelneemt aan het verkeer... » (art. 8).

Het volgende systeem is aanvaard :

1. De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar in alle gevallen waarin geen ander de verzekering heeft gesloten : in het algemeen is de eigenaar de eerst-belanghebbende en heeft hij de beschikking over het motorrijtuig. Overigens kan het zich voordoen, dat de houder of de toevallige bestuurder redelijkerwijs niet aan het sluiten van een verzekering heeft behoeven te denken; strafrechtelijk blijft de eigenaar aansprakelijk, indien hij de deelneming aan het verkeer met het motorrijtuig heeft toegelaten. Anders is het, wanneer een motorrijtuig dat niet bestemd is om daarmee deel te nemen aan het verkeer buiten weten van de eigenaar is weggenomen. In dit geval kan het ontbreken van een verzekering de eigenaar niet worden toegerekend. Vide de tekst van artikel 8, lid 2 van het verdrag en de Algemene beschouwingen hierboven.

2. Indien met een motorrijtuig aan het verkeer wordt deelgenomen, zal de strafsancie zich ook richten tegen de bestuurder, die met het motorrijtuig « deelneemt » aan het verkeer, al is dat dan ook tijdelijk. Beide strafbare feiten kunnen tegelijkertijd worden gepleegd.

§ 2. — De bewijzen van verzekering, welke worden afgegeven voor buitenlandse motorrijtuigen.

In beginsel worden de motorrijtuigen die in het buitenland zijn gestald, slechts tot het verkeer toegelaten op dezelfde voorwaarden als de motorrijtuigen, die in het land zelf zijn gestald : voor de buitenlandse motorrijtuigen moet een verzekering zijn gesloten bij een verzekeraar, die door de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) Regering is toegelaten, terwijl de verzekering moet beantwoorden aan de voorwaarden van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet.

Hierop maakt paragraaf 2 een belangrijke uitzondering, waarover reeds hierboven in de Algemene beschouwingen is gehandeld. De motorrijtuigen, die in het buitenland zijn gestald, zullen tot het verkeer in België (Nederland, Luxemburg) worden toegelaten op vertoon van een bewijs, afgegeven door een bureau, ingesteld voor de afgifte van internationale bewijzen van verzekering, zulks zodra in België (Nederland, Luxemburg) een bureau zal functioneren, dat

ces véhicules, et à la double condition que ce dernier bureau assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de la réparation des dommages conformément à la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise) et qu'il soit agréé à cet effet par le Gouvernement du Pays.

Le texte de la première rédaction spécifiait que la garantie du bureau devrait subsister, même après l'expiration du terme pour lequel le certificat aurait été délivré. Il s'inspirait de l'idée que les personnes lésées ne doivent pas perdre la garantie, dès l'expiration de la période de validité du certificat délivré par le bureau étranger. Des objections ayant été faites à ce texte, notamment par la Commission de la Justice de la Chambre des Représentants de Belgique et par le Conseil d'Etat du Grand-Duché de Luxembourg, la Commission d'étude l'a biffé.

Mais il est à peine besoin de dire que, malgré cette suppression, la garantie continuera à être due au tiers lésé, tant que la notification prévue à l'article 13 du projet n'aura pas été faite (cf. art. 1^{er}, al. 4 et art. 13).

Il y a lieu de noter, d'autre part, que la délivrance du certificat couvre la responsabilité de toutes les personnes visées à l'article 3, quel que puisse être le détenteur du certificat. La question du transfert du véhicule muni d'un certificat international trouvera, en ce qui concerne la personne lésée, la même solution que s'il s'agissait d'un contrat d'assurance (Voir plus loin, les art. 12 et 13).

Il résulte de ces textes et de la définition de l'assureur donnée à l'article 1^{er}, *in fine*, que la personne lésée sera garantie par une entreprise d'assurance établie dans le pays et agréée par le Gouvernement, ou, dans le cas exposé ci-dessus, par un bureau constitué dans le pays et agréé lui aussi par le Gouvernement. Jamais elle ne sera forcée d'agir contre un assureur établi à l'étranger : celui-ci se trouve remplacé, dans l'intérêt de la personne lésée, par le bureau belge (néerlandais, luxembourgeois), pour la réparation des dommages conformément aux dispositions de la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise).

Bien entendu, l'intervention du bureau belge (néerlandais, luxembourgeois) n'a pas pour effet d'éteindre par novation la dette de l'assureur étranger, ni à l'égard de son assuré, ni le cas échéant, à l'égard de la personne lésée. Il n'y a pas substitution d'un débiteur à un autre. Le projet vise à conférer à la personne lésée, victime d'un accident survenu en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) la garantie de la loi d'assurance belge (néerlandaise, luxembourgeoise) tant au point de vue du montant et des conditions de l'assurance prescrites par la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise), qu'au point de vue de la compétence des tribunaux du pays (art. 7 ci-après) : le bureau belge, (néerlandais, luxembourgeois) assume cette garantie.

Mais l'assuré et la personne lésée ne perdent pas les droits qu'ils peuvent puiser dans le contrat conclu par l'automobiliste étranger avec son assureur : ce contrat subsiste. Supposons qu'un automobiliste belge, assuré par une garantie illimitée, se rende au Grand-Duché de Luxembourg où, par hypothèse, l'assurance obligatoire n'est prescrite que pour un montant de 500.000 francs belges. Il y cause un dommage de 750.000 francs. Le bureau luxembourgeois garantira le paiement de 500.000 francs. Quant à la différence de 250.000 francs, ce n'est pas l'assuré belge qui le supportera, mais son assureur en Belgique : la personne lésée pourra exercer à l'égard de ce dernier les droits qu'elle tient du contrat belge. La loi d'assurance obligatoire du Luxembourg n'enlève à l'assuré, ni à la personne lésée aucun droit qui dérive pour eux du contrat conclu en Belgique. Voir ci-dessous le commentaire de l'article 7.

Il résulte de ce qui est exposé ci-dessus, que le bureau national occupe, à l'égard de la personne lésée, la place d'un assureur. Il ne devra être agréé par le Gouvernement que s'il constitue une personne civile et qu'il présente toutes les garanties voulues pour accomplir les obligations très lourdes qui lui incombent à l'égard des personnes, victimes d'accidents causés par le fait de véhicules automoteurs stationnés à l'étranger.

Article 3.

L'assurance a une portée très étendue. Le présent article précise d'abord quelles sont les personnes dont la responsabilité est obligatoirement garantie par le contrat.

Celui-ci ne doit pas seulement couvrir la responsabilité du propriétaire, souscripteur du contrat (responsabilité personnelle, responsabilité du chef des personnes dont il répond et des choses dont il a la garde); il doit couvrir en plus celle de tout détenteur autre que le

met de la déviation van de door die motorrijtuigen in dit land veroorzaakte schade is belast, mits dit laatste bureau zelf tegenover de benadeelden de verplichting tot vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet op zich neemt en mits dat bureau tot dit doel door de Regering van het betrokken land is toegelaten.

De tekst van de oorspronkelijke redactie bepaalde dat de waarborg van het bureau moest blijven voortbestaan, zelfs na verloop van de termijn, waarvoor het bewijs was afgegeven. Die tekst kwam voort uit de gedachte dat de benadeelden niet de waarborg moeten verliezen vanaf het ogenblik van het eindigen van de geldigheidsduur van het bewijs, afgegeven door het buitenlandse bureau. Aangezien tegen die tekst bezwaren zijn gemaakt, met name door de Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers en door de Raad van State van het Groothertogdom Luxemburg, heeft de Studiecommissie deze bepaling geschrapt.

Maar het behoeft nauwelijks gezegd te worden dat ondanks het vervallen van deze bepaling de waarborg ten behoeve van de benadeelde zal voortduren zolang de kennisgeving, bedoeld in artikel 13 van het ontwerp, niet is gedaan (vgl. art. 1, lid 4, en art. 13).

Anderzijds kan worden opgemerkt, dat de afgifte van het bewijs de aansprakelijkheid dekt van al degenen waarvan in artikel 3 sprake is, wie ook de houder van het bewijs moge zijn. De vraag betreffende de overgang van het motorrijtuig, voorzien van een internationaal bewijs, wordt, voor zover betreft de benadeelde, op dezelfde wijze opgelost als wanneer het gaat om een verzekeringsovereenkomst. (Zie hierna bij de artt. 12 en 13.)

Uit deze teksten en uit de definitie van de verzekeraar, welke aan het slot van artikel 1 voorkomt, volgt, dat de rechten van de benadeelde worden gewaardord door een verzekeringsonderneming, die in het betrokken land is opgericht en door de Regering van dat land is toegelaten, of, in het hierboven aangegeven geval, door een bureau, dat in het land is opgericht en ook door de Regering van dat land is toegelaten. Nimmer zal de benadeelde tegenover een in het buitenland gevestigde verzekeraar behoeven op te treden; laatstgenoemde verzekeraar wordt, in het belang van de benadeelde voor de vergoeding van de schade overeenkomstig de bepalingen van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet vervangen door het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau.

Opgemerkt dient nog, dat de tussenkomst van het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau niet tengevolge heeft, dat de verbintenis van de buitenlandse verzekeraar door schuldvernieuwing teniet gaat, hetzij ten opzichte van zijn verzekerde, hetzij eventueel ten opzichte van de benadeelde. Er wordt geen schuldenaar in de plaats van een ander gesteld. Het ontwerp heeft ten doel aan de benadeelde, die het slachtoffer is van een ongeval in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen, de waarborgen te verlenen van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet op de verzekering, zulks zowel wat betreft het bedrag en de voorwaarden van de verzekering, zoals die zijn voorgeschreven door de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet als wat betreft de bevoegdheid van de rechters van het land (art. 7 hieronder); het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau neemt de aansprakelijkheid in deze opzichten over.

Maar de verzekerde en de benadeelde verliezen niet de rechten, die zij kunnen putten uit de overeenkomst die door de buitenlandse automobilist met diens verzekeraar is gesloten : deze overeenkomst blijft gehandhaafd. Zulks kan worden toegelicht met het volgende voorbeeld. Een Belgische automobilist, die voor een onbepaald bedrag is verzekerd, begeeft zich naar het Groothertogdom Luxemburg. Verondersteld wordt, dat in Luxemburg de verplichte verzekering slechts voor een bedrag van 500.000 Belgische frank is voorgeschreven. Een schade wordt veroorzaakt voor een bedrag van 750.000 frank. Het Luxemburgse bureau zal instaan voor de betaling van 500.000 frank. Het verschil van 250.000 frank zal niet worden gedragen door de Belgische verzekerde, maar door zijn verzekeraar in België; de benadeelde zal tegen de laatste de rechten kunnen doen gelden die hij aan de Belgische overeenkomst ontleent. De Luxemburgse wet op de verplichte verzekering ontnemt noch aan de verzekerde noch aan de benadeelde een recht, dat voor hen uit de in België gesloten overeenkomst voortvloeit. Men vergelijk hieronder de toelichting op artikel 7.

Uit hetgeen hierboven is uiteengezet vloeit voort, dat het nationale bureau ten opzichte van de benadeelde de plaats inneemt van een verzekeraar. Het bureau zal door de Regering slechts behoren te worden toegelaten, wanneer het rechtspersoonlijkheid heeft en alle waarborgen biedt, welke noodzakelijk worden geoordeeld voor de nakoming van de zeer zware verplichtingen, welke op het bureau rusten tegenover de personen, die het slachtoffer zijn van ongevallen, welke worden veroorzaakt door in het buitenland gestalde motorrijtuigen.

Artikel 3.

De verzekering heeft een zeer wijde strekking. Dit artikel geeft in de eerste plaats een nauwkeurige aanduiding van de personen, wier aansprakelijkheid door de overeenkomst moet worden gedekt.

De overeenkomst moet niet alleen de aansprakelijkheid van de eigenaar, ondertekenaar van de overeenkomst dekken (persoonlijke aansprakelijkheid, aansprakelijkheid voor de personen, voor wie hij verantwoordelijk is en de zaken, die hij onder zijn toezicht heeft);

propriétaire (p. ex. le locataire, l'emprunteur, le dépositaire); il doit couvrir enfin celle de tout conducteur, quel qu'il soit.

Il résulte de toute l'économie du projet que l'assurance obligatoire ne concerne que les accidents survenus en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg). Et l'article 7 ne règle la compétence des tribunaux belges (néerlandais, luxembourgeois) que pour ces accidents.

Est seule exclue de l'assurance la responsabilité civile de celui qui se serait rendu maître du véhicule par vol ou violence : l'usage du véhicule par le conducteur abusant de sa fonction est compris dans l'assurance.

Comme le projet ne concerne pas la responsabilité, mais seulement l'assurance de celle-ci, la question de savoir si le propriétaire, le détenteur ou le conducteur peuvent être rendus responsables des accidents causés par le voleur du véhicule reste définie par la loi ou la jurisprudence. Mais il est entendu que cette responsabilité, si elle existe, sera couverte par l'assurance.

Que faut-il entendre par la responsabilité civile qui fera l'objet de l'assurance? C'est celle « à laquelle les véhicules automoteurs peuvent donner lieu » (art. 2, § 1^{er}) du chef de « dommages causés aux personnes et aux biens » (art. 3, al. 2). L'assurance ne peut être limitée aux seuls dommages causés par le véhicule en état de circulation ou par l'usage du véhicule : les dommages causés par un véhicule à l'arrêt ou abandonné par son conducteur seront obligatoirement compris dans la garantie.

Au surplus, la responsabilité de l'assuré sera couverte, quelle que soit son origine, contrat, quasi-délit ou délit.

Les précédents étrangers diffèrent quant à l'assurance du dol personnel de l'assuré. Il y a lieu de remarquer que l'assurance du dommage causé intentionnellement n'est nullement contraire aux bonnes mœurs, puisque l'assurance est prise au profit d'un tiers qui devient créancier de l'assureur (voir l'article 6), et que l'assureur, aux termes de l'article 11, pourra se retourner contre l'assuré coupable. On lit dans les travaux préparatoires de la loi fédérale suisse du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles : « Les prétentions du tiers seraient mal garanties par l'assurance de responsabilité civile, si le dommage intentionnellement causé par le détenteur n'était pas compris dans l'assurance » (Message du Conseil fédéral du 12 décembre 1930).

Aux termes du projet, la garantie devra comprendre le fait d'origine de l'assuré, puisque le texte ne porte aucune restriction quant à l'origine de la responsabilité de celui-ci. Mais il est entendu que, pour ce cas, la police pourra stipuler que l'assureur disposera d'un droit de recours contre l'assuré coupable. Voir le commentaire de l'article 11.

Les personnes transportées à titre onéreux pourront se prévaloir de l'assurance, si, au cours du trajet, elles sont victimes d'un accident dont le transporteur doit répondre en vertu des dispositions sur le contrat de transport.

La jurisprudence est hésitante quant à la nature des liens juridiques que crée le transport bénévole : quoi qu'il en soit de cette question, la responsabilité pouvant incomber au transporteur « bénévole » sera couverte : l'assurance vise les « personnes transportées, à quelque titre que ce soit ».

Il n'est fait exception que pour les dommages causés aux marchandises transportées par le véhicule qui a causé l'accident : l'assurance-transport de marchandises est étrangère au projet. Par application de cette idée, le texte porte que l'assurance « 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 ».

Le projet ne fait pas usage de la notion de « tiers », qui peut prêter à discussion. La Commission a préféré dire d'une manière formelle, au § 1^{er} de l'article 4, quelles sont les personnes qui peuvent être exclues du bénéfice de l'assurance. Voir ci-dessous.

Enfin, le troisième alinéa de l'article 3 spécifie que l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur, « telle qu'elle résulte de la loi applicable ». Le risque de responsabilité civile diffère de pays à pays, quant à son principe et quant à la réparation du dommage causé. Dès lors, l'assurance doit garantir les obligations de l'assuré aux termes de la loi applicable, quel que soit le pays où l'accident est survenu. Ce sera

zij moet daarenboven de aansprakelijkheid dekken van iedere houder, die een ander is dan de eigenaar (b.v. de huurder, de bruiklenier, de bewaarnemer); zij moet ten slotte de aansprakelijkheid dekken van iedere bestuurder, wie dan ook.

Uit de gehele opzet van het ontwerp vloeit voort, dat de verplichte verzekering alleen de ongevallen betreft, die in België (Nederland, Luxemburg) voorvallen. De tekst van artikel 3 bepaalt uitdrukkelijk, dat het gaat over schade welke veroorzaakt is door feiten, in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen. En artikel 7 regelt alleen voor deze ongevallen de bevoegdheid van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) rechters.

Van de verzekering is slechts uitgezonderd de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hem die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig heeft verschafte : daarentegen is het gebruik van het motorrijtuig door de bestuurder, die misbruik maakt van zijn functie, in de verzekering begrepen.

Daar het ontwerp niet de aansprakelijkheid, maar alleen de verzekering daarvan regelt, zal de vraag of de eigenaar, de houder of de bestuurder aansprakelijk kunnen worden gesteld voor ongevallen veroorzaakt door degene die het motorrijtuig heeft gestolen, beslist blijven door de wet of de jurisprudentie. Maar vast staat, dat deze aansprakelijkheid, indien zij bestaat, door de verzekering zal zijn gedekt.

De vraag moet worden beantwoord, wat moet worden verstaan onder de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, die het voorwerp van de verzekering zal uitmaken. Dit is de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, « waartoe zij (de motorrijtuigen) aanleiding kunnen geven » (art. 2, § 1) wegens « schade, welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht » (art. 3, lid 2). De verzekering kan niet worden beperkt tot de schade, welke het motorrijtuig veroorzaakt terwijl het aan het verkeer deelneemt of door zijn gebruik : de verzekering moet zich ook uitstrekken tot de schade, welke wordt veroorzaakt door een stilstaand motorrijtuig of door een motorrijtuig dat door de bestuurder is verlaten.

Bovendien zal de aansprakelijkheid van de verzekerde zijn gedekt, ongeacht de bron dier aansprakelijkheid : overeenkomst, onrechtmatige daad of strafbaar feit.

De buitenlandse wetgevingen verschillen ten aanzien van de verzekering tegen persoonlijk opzet van de verzekerde. Hierbij moet worden bedacht, dat de verzekering van opzettelijk toegebrachte schade niet noodzakelijkerwijs in strijd met de goede zeden is, aangezien de verzekering wordt gesloten ten voordele van een derde, die schuldeiser wordt van de verzekeraar (men vergelijke art. 6) en de verzekeraar volgens de bewoordingen van artikel 11 verhaal kan zoeken op de schuldige verzekerde. In de stukken van de totstandkoming van de Zwitserse federale wet van 15 Maart 1932 op het verkeer van motorrijtuigen en rijwielen kan men het volgende lezen : « Les prétentions du tiers seraient mal garanties par l'assurance de responsabilité civile si le dommage intentionnellement causé par le détenteur n'était pas compris dans l'assurance » (Boodschap van de Federale Raad van 12 December 1930).

Volgens de tekst van het ontwerp moet de verzekering de opzettelijke daad van de verzekerde uitsluiten; de tekst bevat immers ten deze geen beperking van de aansprakelijkheid van de verzekerde. Wel zal voor dit geval in de polis een beding kunnen worden gemaakt, dat de verzekeraar recht van verhaal heeft tegen de verzekerde die schuld heeft. Zie de toelichting op artikel 11.

De personen die onder bezwarende titel worden vervoerd, kunnen zich op de verzekering beroepen, indien zij tijdens de reis het slachtoffer worden van een ongeval waarvoor de vervoerder aansprakelijk is krachtens de bepalingen van de overeenkomst van vervoer.

De rechtspraak is onzeker voor wat betreft de aard van de rechtsbetrekkingen, welke worden geschapen door vervoer dat « om niet » geschiedt. Het ontwerp begeeft zich niet in de oplossing van deze kwestie, doch wel zal volgens het ontwerp de aansprakelijkheid, die op de vervoerder « om niet » kan rusten, gedekt zijn; de verzekering moet zich uitstrekken tot de « personen, die, onder welke titel ook, worden vervoerd ».

Een uitzondering wordt slechts gemaakt voor de schade, welke wordt toegebracht aan goederen, welke worden vervoerd door het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt : de transportverzekering van goederen valt dus buiten het ontwerp. Uit dien hoofde bepaalt de tekst, dat de verzekering « mede moet omvatten de schade, toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het motorrijtuig, dat de schade veroorzaakt; de goederen door dat motorrijtuig vervoerd, kunnen van de verzekering worden uitgesloten ».

Het ontwerp gebruikt niet de uitdrukking « derde », over de betekenis waarvan onzekerheid kan rijzen. De Commissie heeft er de voorkeur aan gegeven in § 1 van artikel 4 uitdrukkelijk aan te geven, wie de personen zijn die van de verzekering kunnen worden uitgesloten. Men vergelijke hierna de toelichting op artikel 4.

Ten slotte bepaalt het derde lid van artikel 3, dat de verzekering de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade moet dekken « zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet ». De burgerrechtelijke aansprakelijkheid verschilt namelijk van land tot land, zowel wat betreft de grondslagen als wat betreft de vergoeding van de toegebrachte schade. Daarom moet de verzekering de aansprakelijkheid van de verzekerde

généralement la loi du lieu de l'accident, mais pas nécessairement. En effet, il n'est pas exclu que l'entrepreneur de voyages soit tenu à l'égard des personnes transportées d'après la loi du lieu de la formation du contrat intervenu entre ses clients et lui, alors que l'accident est survenu dans un pays étranger; au surplus, l'article 18 du projet de loi uniforme en matière de droit international privé des pays Benelux prescrit dans certains cas, pour les faits illicites, l'application d'une loi autre que celle du lieu où le fait illicite a été commis, quant aux obligations qui découlent de celui-ci.

Article 4.

A l'instar des législations étrangères, le texte restreint la liberté des contractants et détermine *limitativement* les risques pouvant être exclus de la garantie.

§ 1^{er}. — Personnes pouvant être exclues du bénéfice de l'assurance.

Les deux premières dispositions de ce paragraphe dérivent du souci de prévenir la collusion entre la personne lésée et l'assuré : elles permettent à l'assureur, par une clause du contrat, de se prémunir contre la fraude, qui consisterait à faire passer pour des dommages causés par le véhicule, des dommages ayant une autre origine. Mais l'exclusion du bénéfice du contrat est restreinte aux seules personnes mentionnées au texte.

Le numéro 3 visant les personnes bénéficiant de lois spéciales sur la réparation des accidents du travail s'inspire d'une autre idée. Il ne faut pas que ces personnes puissent cumuler les indemnités résultant de deux assurances, l'assurance sociale, d'une part, et l'assurance obligatoire réglée au texte, d'autre part. Mais il est entendu que cette exclusion ne peut préjudicier à l'assuré : celui-ci pourra invoquer la garantie du contrat dans tous les cas où il pourra être actionné en vertu des règles de la responsabilité civile, objet de l'assurance obligatoire.

§ 2. — Dommages pouvant être exclus de l'assurance.

Les courses et concours de vitesse, de régularité et d'adresse créent un risque tel qu'il ne paraît pas possible de le considérer comme couvert par une assurance de responsabilité contractée aux conditions ordinaires.

D'autre part, l'organisation de ces courses et concours est généralement subordonnée à une autorisation administrative. L'autorisation ne pourra être accordée par l'autorité compétente qu'à la condition qu'il soit justifié de l'existence d'une assurance répondant aux exigences légales.

Article 5.

Certaines lois d'assurance obligatoire imposent aux contractants une clause portant que l'assuré devra contribuer personnellement dans une certaine mesure au règlement du dommage causé. Les proportions et les limites de cette « franchise » sont déterminées par les règlements.

Le but de ces dispositions est d'inciter l'assuré à la prudence dans la conduite de sa voiture et dans le choix de ses conducteurs.

D'autres lois n'apportent aucune restriction à l'assurance intégrale ou même prohibent les « franchises » en tout ou en partie. La loi suisse ne les admet que pour les dommages matériels. Elle dispose ce qui suit : « Pour les dommages matériels, une somme de cent francs au maximum *pourra*, à la demande de l'assuré, être déduite de la somme couverte par l'assurance. » (Art. 52.)

En Belgique, la « franchise » obligatoire a existé pour l'assurance de certains véhicules, mais elle a été bientôt abandonnée, à la suite des protestations des assurés. Aujourd'hui, le règlement du 14 novembre 1947 relatif aux assurances couvrant les responsabilités civiles soumises au contrôle de l'État se borne à déclarer que moyennant l'autorisation accordée par le Ministre des Communications, « la police *peut stipuler* que l'assuré contribuera personnellement au règlement du dommage ». On comprend en effet, que les preneurs d'assurance ne se voient pas sans dépit imposer, outre la prime d'assurance, une part d'intervention dans le règlement des indemnités; quant aux assureurs, la « franchise » les contraint à faire auprès de leurs assurés des démarches déplaisantes après chaque sinistre; enfin, l'effet psychologique de la clause semble à beaucoup problématique pour les assurés imprudents et inexistant pour les conducteurs autres que le preneur d'assurance lui-même.

Le projet ne s'est pas rangé du côté des lois qui imposent une contri-

dekken overeenkomstig de wet, die op de aansprakelijkheid van toepassing is, ongeacht het land, waar het ongeval is voorgevallen. Dit zal als regel de wet van de plaats van het ongeval zijn, maar dit is niet noodzakelijk. Het is immers niet uitgesloten, dat een ondernemer die reizen organiseert, tegenover de vervoerde personen gehouden is overeenkomstig de wet van de plaats waar de overeenkomst tussen hem en zijn cliënten is gesloten, terwijl het ongeval in het buitenland is voorgevallen; ook verklaart artikel 18 van het ontwerp van een eenvormige wet betreffende het internationaal privaatrecht van de Benelux-landen, in bepaalde gevallen op de verbintenissen welke uit een onrechtmatige daad voortvloeien een andere wet toepasselijk dan de wet van de plaats waar de onrechtmatige daad is gepleegd.

Artikel 4.

In navolging van de buitenlandse wetgevingen beperkt het ontwerp de contractsvrijheid en bevat het ontwerp een *limitatieve* opsomming van de risico's die kunnen worden uitgesloten.

§ 1. — Personen, die van het recht op een uitkering kunnen worden uitgesloten.

De eerste twee bepalingen van deze paragraaf vinden hun grond in het streven om samenspanning tussen de benadeelde en de verzekerde te voorkomen: zij openen voor de verzekeraar de mogelijkheid om zich door een beding in de overeenkomst te wapenen tegen bedrog hierin bestaande, dat men schade uit een andere oorzaak laat doorgaan als schade veroorzaakt door een motorrijtuig. De uitsluiting moet echter beperkt blijven tot de personen, die in de nummers 1 en 2 van de paragraaf worden genoemd.

Nummer 3, dat betrekking heeft op personen, die gerechtigd zijn tot een uitkering uit hoofde van bijzondere wetten in zake schadevergoeding voor beroepsongevallen, heeft een andere grond. Deze personen dienen niet de uitkeringen van twee verzekeringen, te weten de sociale verzekering aan de ene zijde en de verplichte verzekering, welke in het ontwerp is geregeld, aan de andere zijde, te kunnen cumuleren. Wel zal de bij dit nummer toegestane uitsluiting van de verzekering niet ten nadele van de verzekerde mogen strekken; de verzekerde zal op de verzekering een beroep kunnen doen in alle gevallen, waarin hij kan worden gedagvaard uit hoofde van de regelen van burgerrechtelijke aansprakelijkheid, die door de verplichte verzekering wordt gedekt.

§ 2. — Schade, die van de verzekering kan worden uitgesloten.

Snelheids-, regelmatigheids- en behendighedsritten en -wedstrijden scheppen een zodanig risico, dat het niet mogelijk schijnt als het gedekt te beschouwen door een aansprakelijkheidsverzekering die op de gewone voorwaarden word gesloten.

Hier tegenover staat, dat de organisatie van deze ritten en wedstrijden in het algemeen aan toestemming van overheidswege is onderworpen. De toestemming zal door het bevoegde gezag slechts kunnen worden verleend op voorwaarde dat een verzekering is gesloten, die aan de wettelijke vereisten voldoet.

Artikel 5.

Sommige wetten op de verplichte verzekering schrijven aan de contracterende partijen het opnemen van een beding voor, dat de verzekerde verplicht in zekere mate persoonlijk in de veroorzaakte schade bij te dragen. De grootte en de grenzen van deze « franchise » zijn vastgesteld in de uitvoeringsreglementen.

Deze bepalingen hebben ten doel de verzekerde tot voorzichtigheid aan te sporen bij het besturen van zijn motorrijtuig en in de keuze van zijn bestuurders.

Andere wetten kennen een verzekering voor het totaal zonder enige beperking, of verbieden zelfs geheel of ten dele « franchises ». De Zwitserse wet staat de « franchise » slechts toe voor stoffelijke schade. Zij bevat de volgende bepaling: « Pour les dommages matériels, une somme de cent francs au maximum *pourra*, à la demande de l'assuré, être déduite de la somme couverte par l'assurance » (art. 52).

In België heeft de verplichte « franchise » gegolden ten aanzien van de verzekering van bepaalde motorrijtuigen, maar ten gevolge van de protesten van de verzekerden is deze « franchise » snel prijsgegeven. Tegenwoordig beperkt het reglement van 14 November 1947 op de verzekeringen ter dekking van burgerrechtelijke aansprakelijkheid, welke aan het toezicht van de Staat zijn onderworpen, zich tot de bepaling, dat « in de polis » met machtiging van de Minister van Verkeer « kan worden bedwongen, dat (de verzekerde) persoonlijk zal bijdragen in de schade ». Het is begrijpelijk, dat de verzekeringsnemers ontevreden zijn, wanneer hun naast de verzekeringspremie een verplichte bijdrage in de betaling van de schadeloosstelling wordt opgelegd; de verzekeraars van hun kant worden door de « franchise » gedwongen om na elk ongeval onaangename stappen bij hun verzekerden te ondernemen; ten slotte schijnt de psychologische uitwerking van het beding zeer twijfelachtig op onvoorzichtige verzekerden en zij ontbreekt geheel voor wat betreft andere bestuurders dan de verzekeringsnemer.

Het ontwerp heeft zich niet bij de wetten aangesloten, die de ver-

bution personnelle à l'assuré, il se borne à autoriser le intéressés à l'insérer dans leurs contrats.

Il est bien entendu que la « franchise » ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée : vis-à-vis de celle-ci l'assureur est tenu pour toute la somme assurée sans déduction. Cette disposition s'impose pour la sauvegarde des droits de la personne lésée. Elle est dans toutes les lois. (En ce sens le règlement belge susvisé; la loi suisse, art. 52.)

Article 6.

L'assurance obligatoire de la responsabilité de l'automobiliste ne vise pas au premier chef la sauvegarde du patrimoine de l'assuré; elle constitue avant tout une mesure de protection des droits des personnes lésées.

Déjà les lois belge et luxembourgeoise, à la suite de la législation française, ont établi un privilège au profit des victimes des accidents en général : « Les créances nées d'un accident au profit d'un tiers lésé par cet accident ou de ses ayant-droits sont privilégiées sur l'indemnité que l'assureur de la responsabilité civile doit à raison de la convention d'assurance. Aucun payement à l'assuré ne sera libératoire tant que les créanciers privilégiés n'auront pas été désintéressés » (loi belge 24 mai 1937, art. 1^{er}, devenu l'art. 20, 9^o, de la loi hypothécaire; art. 2102, 8^o du C. c. lux. modifié par la loi du 10 juin 1932, dont les termes sont à peu près identiques). La loi luxembourgeoise accorde en termes formels, à la personne lésée, une action directe contre l'assureur.

Ces dispositions apparaissent comme insuffisantes tant au point de vue du fond du droit qu'au point de vue de la procédure. Aussi le projet va-t-il plus loin. Il précise que l'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur, qui devient son débiteur. Un paiement fait par l'assureur entre les mains de l'assuré ne saurait être libératoire à l'égard de la personne lésée, le paiement ne pouvant être fait valablement qu'au créancier (art. 1239, C. c.; - art. 1421, C. c. n.).

Dans l'économie du projet, l'existence d'un droit d'action de la personne lésée contre l'assureur va de soi : elle constitue le prolongement, sur le terrain de la procédure, du droit propre qui lui est conféré.

Les articles 7 et suivants du projet organisent les conditions de l'intentement de la demande.

L'alinéa 2 suppose une assurance déterminée quant à son montant. Il peut se faire, dans ce cas, que les dommages causés soient supérieurs à la somme assurée. S'il n'y a qu'une personne lésée, le règlement peut se faire sans difficulté, puisque le droit du lésé est limité par le montant de la garantie prévue au contrat.

Mais il n'en sera pas de même, s'il y a plusieurs victimes, ou même une seule victime, mais plusieurs personnes pouvant faire valoir un droit à la réparation, personnellement ou comme ayants-droits de la victime. En pareils cas, l'assureur devra réduire proportionnellement la part de chacun dans le total de la somme assurée. Toutefois, il sera valablement libéré de sa garantie à l'égard des lésés dont il a ignoré les prétentions, dans la mesure où il se sera acquitté de bonne foi à l'égard des autres. Cette disposition est empruntée à la loi suisse (art. 49, al. 2). La loi allemande est actuellement dans le même sens (§ 156, al. 3).

Article 7.

Le projet ne s'occupe que des accidents survenus en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg). Ceci résulte de l'économie générale du projet et de l'article 3 qui définit l'objet de l'assurance obligatoire.

Le présent article doit se lire en tenant compte de ces textes : il détermine les tribunaux auxquels la personne lésée par un accident survenu en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) peut s'adresser dans le pays même, pour faire valoir ses droits contre l'assureur. Le but de la disposition est de lui faciliter la poursuite de ses droits, en lui conférant un choix entre trois tribunaux belges (néerlandais, luxembourgeois) : celui du lieu de l'accident, celui de son propre domicile dans le pays et celui du siège de l'assureur dans le pays.

Le bureau belge (néerlandais, luxembourgeois), en ce qui concerne l'hypothèse envisagée à l'article 2, § 2, est considéré comme assureur (art. 1^{er}, dernier alinéa), il assume à l'égard des personnes lésées la charge de l'indemnité (art. 2, § 2); par conséquent, il est soumis aux prescriptions de l'article 7.

Quant à l'assureur étranger qui a délivré la police d'assurance, la personne lésée ne doit pas agir contre lui, ni le mettre en cause : le bureau belge (néerlandais, luxembourgeois) lui doit la garantie de l'assurance, dans les termes et pour les montants prescrits par la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise).

zekerde tot een persoonlijke bijdrage verplichten : het bepaalt zich er toe de belanghebbenden toe te staan een desbetreffende regeling in hun overeenkomst op te nemen.

De « franchise » kan, wel te verstaan, niet door de verzekeraar aan de benadeelde worden tegengeworpen; tegenover deze is de verzekeraar tot de gehele verzekerde som zonder korting gehouden. Een dergelijke regeling is noodzakelijk ter bescherming van de rechten van de benadeelde en zij is in alle wetten opgenomen. (In deze zin het bovengenoemde Belgische reglement; art. 52 van de Zwitserse wet.)

Artikel 6.

De verplichte verzekering tegen aansprakelijkheid van de automobilist heeft niet in de eerste plaats de bescherming van het vermogen van de verzekerde ten doel; zij is vóór alles een maatregel ter bescherming van de benadeelden.

De Belgische en Luxemburgse wetten hebben in navolging van de Franse wetgeving aan de slachtoffers van ongevallen in het algemeen een voorrecht toegekend : « De schuldvorderingen, welke uit een ongeval voortvloeien voor de benadeelde derde of voor zijn rechtverkrijgenden, zijn bevoorrecht op de schadeloosstelling, welke de verzekeraar tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid verschuldigd is uit hoofde van de overeenkomst van verzekering. Geen betaling aan de verzekerde zal bevrijdend werken zolang de bevoorrechte schuldeisers niet zijn schadeloos gesteld » (artikel 20, 9^o, van de Belgische hypotheekwet, ingevoerd bij de wet van 24 Mei 1937, artikel 1; artikel 2102, 8^o van het Luxemburgse Burgerlijk Wetboek, gewijzigd door de wet van 10 Juni 1932, waarvan de tekst nagenoeg gelijklopend is). De Luxemburgse wet geeft uitdrukkelijk aan de benadeelde een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar.

Deze bepalingen komen onvoldoende voor, zowel uit het oogpunt van het recht zelf als uit het oogpunt van het procesrecht. Het ontwerp gaat dan ook verder. Het bepaalt, dat de verzekering aan de benadeelde een recht geeft tegen de verzekeraar, die zijn schuldenaar wordt. Derhalve kan een betaling door de verzekeraar aan de verzekerde geen bevrijdende werking hebben ten opzichte van de benadeelde, daar de betaling slechts geldig kan worden gedaan aan een schuldeiser (artikel 1239 van het Belgisch en Luxemburgs Burgerlijk Wetboek; artikel 1421 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek).

In de opzet van het ontwerp spreekt het bestaan van een rechtsoverdracht van de benadeelde tegen de verzekeraar vanzelf : de rechtsoverdracht is op het terrein van het procesrecht de noodzakelijke verlenging van het eigen recht dat aan de benadeelde is toegekend.

De artikelen 7 en volgende van het ontwerp geven regelen van procesrechtelijke aard.

Lid 2 veronderstelt een verzekering tot een bepaald bedrag. In dat geval kan het gebeuren, dat de schade, welke de benadeelden lijden, het verzekerde bedrag te boven gaat. Indien er slechts één benadeelde is, geeft dit geen enkele moeilijkheid, daar het recht van de benadeelde beperkt is tot het bedrag van de verzekering.

Maar dit wordt anders, indien er meerdere slachtoffers zijn of zelfs een enkel slachtoffer, maar meer personen een recht op vergoeding kunnen doen gelden, hetzij persoonlijk, hetzij als rechtverkrijgenden van het slachtoffer. In dit geval zal de verzekeraar naar evenredigheid ieders aandeel in het totaal van de verzekerde som moeten inkorten. Niettemin zal hij tegenover de benadeelden, wier vorderingen hij niet heeft gekend, rechtsgeldig van zijn verplichting zijn bevrijd voor zover hij de anderen te goeder trouw zal hebben voldaan. Deze bepaling is ontleend aan de Zwitserse wet (artikel 49, 2^o lid). De Duitse wet bevat tegenwoordig een zelfde bepaling (§ 156, lid 3).

Artikel 7.

Het ontwerp heeft alleen betrekking op in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen ongevallen. Zulks vloeit voort uit de algemene opzet van het ontwerp en uit artikel 3 waarin het voorwerp van de verplichte verzekering is aangegeven.

Bij de lezing van het onderwerpelijk artikel moet met die opzet rekening worden gehouden : het artikel wijst de rechters aan, tot wie degene, die door een in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen ongeval is benadeeld, zich in het land zelf kan wenden om zijn rechten tegen de verzekeraar te doen gelden. De bepaling heeft ten doel de benadeelde de verwelklijking van zijn rechten te vergemakkelijken en de bepaling geeft hem daartoe de keuze tussen drie Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) rechters : die van de plaats van het ongeval, die van zijn eigen woonplaats in het land en die van de zetel van de verzekeraar in het land.

Het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau wordt in het geval, bedoeld in artikel 2, § 2, beschouwd als verzekeraar (art. 1, laatste lid); het neemt ten opzichte van de benadeelde de verplichting tot vergoeding van de schade over (art. 2, § 2); het is derhalve onderworpen aan de voorschriften van artikel 7.

De buitenlandse verzekeraar die de polis van verzekering heeft afgegeven, behoeft door de benadeelde niet als partij of op andere wijze in het geding te worden geroepen : het Belgisch (Nederlandse, Luxemburgse) bureau is aan hem de verzekerde som verschuldigd, zulks onder de voorwaarden en voor de bedragen, welke door de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet worden voorgeschreven.

Ni l'assureur agréé, ni le bureau ne peuvent décliner la compétence des tribunaux belges (néerlandais, luxembourgeois) pour connaître des contestations qui dérivent de la loi. La faculté d'assigner devant l'un des trois tribunaux visés au texte ne peut être enlevée par convention à la personne lésée. Voir l'article 14.

Il faut remarquer que l'article 7 confère à la personne lésée une faculté, mais ne lui impose aucune obligation. Supposons un Néerlandais blessé en Belgique par un automobiliste néerlandais ayant contracté une assurance dans son pays: le projet ne lui défend pas d'agir devant le tribunal compétent dans son pays. Mais il ne pourra pas y être contraint.

L'article 7 ne fixe la compétence que pour la Belgique (les Pays-Bas, le Luxembourg). Les pays étrangers ne sont pas tenus de reconnaître ces règles, en l'absence de toute convention avec le pays légiférant. Mais entre les Etats contractants, la question est réglée par l'article 5 du traité, qui a été commenté aux Considérations générales.

Le texte ne s'occupe pas des rapports entre le bureau et l'assureur étranger qui a délivré la police d'assurance: ces rapports sont librement réglés par les intéressés, dans la mesure où leurs conventions ne s'écartent pas des dispositions de la présente loi.

Il ne concerne pas davantage les rapports de l'assuré étranger avec son assureur étranger, dans la mesure où ces rapports ne concernent pas les prescriptions de la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise): ainsi au cas où la police d'assurance initiale aurait été prise pour un montant qui dépasse celui qui est imposé par la présente loi, l'assurance de l'excédent sera soumise à la loi du contrat; il en serait de même en ce qui concerne le droit de recours de l'assureur étranger contre le preneur d'assurance étranger (art. 11, al. 2): les règles du droit international privé détermineront la loi applicable aux droits et obligations réciproques des contractants, sous la réserve de l'ordre public international.

Article 8.

L'assureur doit pouvoir compter, dans sa défense contre la personne lésée, non seulement sur le concours du preneur d'assurance, ce qui va de soi, mais également sur celui de tous assurés autres que son cocontractant. Tel est l'objet de l'article 8.

Article 9.

Il faut éviter que l'action intentée contre l'assuré par la personne lésée ne prête à la fraude aux dépens de l'assureur. De même, il ne faut pas qu'un jugement intervenu entre la personne lésée et l'assureur soit opposable à l'assuré qui serait resté étranger au procès.

Le premier alinéa du présent article constitue une simple application du droit commun: il ne peut y avoir chose jugée à l'égard de quelqu'un qui n'a pas été au procès, art. 1351, C. c., art. 1954, C. c. néerl.).

En Belgique et au Luxembourg, lorsque le fait dommageable constitue un délit ou une contravention, la partie lésée se porte fréquemment partie civile dans le procès intenté au prévenu par le ministère public. Si, en pareil cas, l'assureur n'est pas au procès devant la juridiction répressive, la décision rendue par celle-ci sera opposable à l'assureur, quant à l'existence de l'infraction, mais non quant aux intérêts civils. Il serait peut-être opportun que le droit de ces pays fût modifié en ce sens que la personne lésée, l'assuré et le ministère public puissent citer l'assureur devant la juridiction répressive, de manière à rendre le jugement opposable à l'assureur, quant aux condamnations civiles.

Le deuxième alinéa vise une pratique généralement suivie: l'assurance de la responsabilité civile comprend les frais que l'assuré devra exposer pour sa défense contre la personne lésée; l'assureur se charge de cette défense et se réserve même la direction du procès, sans que, juridiquement, il y soit partie. Il ne serait pas équitable que, dans ces conditions, l'assureur pût soutenir qu'il est étranger à l'instance et que la décision ne peut lui être opposée: une telle attitude serait, au surplus, contraire à la bonne foi.

La manière dont l'assureur a assumé la défense de l'assuré est indifférente: il suffira qu'il ait participé « en fait » à l'instance dirigée contre celui-ci.

Le dernier alinéa porte que « l'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée ». L'assureur trouvera dans cette procédure une arme contre la fraude. C'est la raison pour laquelle ce droit de l'assureur doit subsister, alors même que l'action du lésé contre l'assuré serait prescrite (voir art. 10).

Noch de toegelaten verzekeraar, noch het bureau kunnen de bevoegdheid ontkennen van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) rechters om kennis te nemen van vorderingen, die uit de wet voortvloeien. De bevoegdheid om voor een van de in de tekst genoemde drie rechters te dagvaarden, kan niet bij overeenkomst aan de benadeelde worden ontnomen. Men vergelijk artikel 14.

Opgemerkt zij, dat artikel 7 aan de benadeelde een bevoegdheid toekent, maar hem geen verplichting oplegt. In het geval dat een Nederlander in België wordt gewond door een Nederlandse automobilist, die een verzekering in zijn land heeft gesloten, verbiedt het ontwerp hem dus niet de zaak te brengen voor de bevoegde rechter in zijn land. Maar hij is daartoe niet verplicht.

De regeling in zake rechterlijke bevoegdheid wordt in artikel 7 alleen voor België (Nederland, Luxemburg) gegeven: een ander land is bij het ontbreken van een verdrag met het land, dat een dergelijke regeling geeft, niet gehouden die regeling te erkennen. Voor de Verdragsluitende Staten is in dit opzicht evenwel een regeling gegeven in artikel 5 van het verdrag, dat in de Algemene Beschouwingen is toegelicht.

De tekst laat zich niet in met de betrekkingen tussen het bureau en de buitenlandse verzekeraar, die de polis van verzekering heeft afgegeven: die betrekkingen worden tussen de belanghebbende partijen in vrijheid geregeld, behoudens dat hun onderlinge regelingen niet mogen afwijken van de bepalingen van deze wet.

De tekst treedt ook niet in een regeling van de betrekkingen van de buitenlandse verzekerde en zijn buitenlandse verzekeraar, voorzover die betrekkingen buiten het bereik van de voorschriften van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet vallen: zo zal in een geval, waarin de oorspronkelijke verzekering is genomen voor een bedrag, dat het door deze wet voorgeschreven bedrag te boven gaat, de verzekering voor het hogere bedrag zijn onderworpen aan de wet van de overeenkomst; hetzelfde zal het geval zijn met het recht van verhaal van de buitenlandse verzekeraar tegen de buitenlandse verzekeringnemer (art. 11, lid 2): de regelen van internationaal privaatrecht zullen onder het voorbehoud van de internationale openbare orde de wet aanwijzen welke op de wederkerige rechten en verplichtingen van de partijen van toepassing is.

Artikel 8.

De verzekeraar moet bij zijn verweer tegen de benadeelde niet alleen kunnen rekenen op de medewerking van de verzekeringnemer, betgeen vanzelf spreekt, maar eveneens op de medewerking van alle andere verzekerden. Hieromtrent geeft artikel 8 een regeling.

Artikel 9.

Er moet worden vermeden, dat de rechtsvordering, die de benadeelde tegen de verzekerde instelt, aanleiding geeft tot bedrog ten nadele van de verzekeraar. Eveneens moet een vonnis, gewezen tussen de benadeelde en de verzekeraar, niet kunnen worden tegengeworpen aan de verzekerde die niet in het proces was betrokken.

De eerste alinea van het onderwerpelijke artikel bevat niet anders dan de enkele toepassing van het gemene recht: het gezag van gewijsde kan niet worden ingeroepen tegen iemand, die niet partij in het proces is geweest (art. 1351 Belgisch en Luxemburgs Burgerlijk Wetboek; art. 1954 Nederlands Burgerlijk Wetboek).

In België en Luxemburg stelt de benadeelde, wanneer het schade toebrengende feit een misdrijf of een overtreding vormt, zich veelvuldig burgerlijke partij in het strafgeding. Indien in een dergelijk geval de verzekeraar niet in het strafgeding verschenen is, zal het daarin gewezen vonnis aan de verzekeraar kunnen worden tegengeworpen voor zover het betreft het bestaan van het strafbaar feit, doch niet ten aanzien van de burgerrechtelijke aanspraken. Het kan wenselijk zijn het recht van deze landen te wijzigen in die zin dat de benadeelde, de verzekerde of het openbaar ministerie de verzekeraar in het strafgeding kunnen roepen; opdat het strafvonnis voor het burgerrechtelijk gedeelte daarvan kan worden tegengeworpen aan de verzekeraar.

Het tweede lid doelt op een algemeen gevolgde praktijk: de verzekering tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid omvat de kosten, die de verzekerde zal moeten maken om zich tegen de benadeelde te verweren; de verzekeraar bekostigt dit verweer en behoudt zich zelfs de leiding van de procesvorming voor, zonder dat hij, juridisch gesproken, partij is. Het zou niet billijk zijn, dat de verzekeraar onder dergelijke omstandigheden zou kunnen staande houden, dat hij buiten het geding staat en dat tegenover hem geen beroep op het vonnis kan worden gedaan: een dergelijke houding zou bovendien in strijd met de goede trouw zijn.

De wijze, waarop de verzekeraar de verdediging van de verzekerde heeft overgenomen, is niet van belang: het is voldoende, dat de verzekeraar « in feite » deelgenomen heeft aan het tegen de verzekerde gevoerde geding.

Het laatste lid geeft het navolgende voorschrift: « de verzekeraar kan de verzekerde in het geding roepen, dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld ». Hierdoor wordt aan de verzekeraar een wapen gegeven tegen bedrog. Om deze reden behoort dit recht van de verzekeraar te blijven bestaan, zelfs wanneer de vordering van de benadeelde tegen de verzekerde is verjaard (zie art. 10).

Article 10.

La prescription en matière d'assurance est réglée par les lois nationales et il ne semble pas nécessaire d'apporter à ces lois des modifications. En Belgique et au Luxembourg l'action de l'assuré contre l'assureur se prescrit par trois ans, mais le délai ne prend cours qu'« à compter de l'événement qui donne ouverture à l'action », ce qui veut dire, en matière de responsabilité civile, du jour où une réclamation est dirigée contre l'assuré (Liège, 2 février 1931, *Pas.* 1931.11.182; — P. Laloux, *Assurances terrestres*, 1944, n° 234, p. 201; — W. van Eeckhout, *Assurances terrestres*, 2^e éd., 1933, n° 243, p. 236). L'article 31 de la loi luxembourgeoise du 16 mai 1891 sur le contrat d'assurance est rédigé dans les mêmes termes que l'article 32 de la loi belge du 11 juin 1874.

Aux Pays-Bas, aucune prescription spéciale ne figure parmi les dispositions du Code de Commerce relatives aux assurances terrestres et l'on enseigne que la prescription ordinaire s'applique à ces assurances (Molengraaff, *Ned. Handelsrecht*, 8^e druk, II, 1948, p. 882).

Les actions entre le preneur ou l'assuré, bénéficiaire du contrat, d'une part, et l'assureur, d'autre part, resteront soumises aux règles en vigueur. L'article 10 concerne en premier lieu la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur. Il ne faut pas que celui-ci soit exposé à des actions de la part de la personne lésée longtemps après que l'événement se sera produit. C'est pourquoi, aux termes de l'article 10, l'action de cette dernière contre l'assureur se prescrit par trois ans du jour où l'accident se produit. Il en sera ainsi, alors même que la personne lésée conserve le droit d'agir contre l'assuré au delà de ce terme, par exemple pendant trente ans.

D'autre part, l'indépendance des deux actions sera favorable à la personne lésée, au cas où son action contre l'auteur du dommage est soumise à une prescription plus courte que trois années. C'est ainsi qu'en Belgique, lorsque le fait dommageable constitue une infraction, l'action civile contre l'auteur du dommage se prescrit par le même temps que l'action pénale (C.I.Cr. titre prélim., art. 21 et suiv.); s'il s'agit d'une contravention, les deux actions se prescrivent en général après six mois, et en tout cas après un an (art. 23 et 26); s'il s'agit d'une infraction au Règlement sur la Circulation, ces délais sont respectivement d'un an et de deux ans. Une telle prescription n'empêchera pas la personne lésée d'agir contre l'assureur, tant que le délai de trois ans ne sera pas écoulé.

Cette indépendance de l'action directe se retrouve dans d'autres lois sur la matière, notamment dans la loi suisse.

Au surplus, la protection du lésé doit être la même dans les trois pays, en vertu de l'article 10, et il n'en serait pas ainsi, au cas où la portée de cet article pouvait être restreinte par la loi nationale.

Enfin, les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assuré, interrompent la prescription à l'égard de l'assureur. En effet, la personne qui a subi le dommage peut, si elle le désire, agir contre l'auteur de l'accident, son débiteur originaire. L'obligation de l'assureur, qui est en quelque sorte son second débiteur, ne peut se prescrire pendant ce temps (Comparer art. 2250 C. c., 2021 C. c. néerl.). Il suffit que la prescription soit interrompue à l'égard de l'un des assurés (propriétaire, détenteur, conducteur), pour que l'interruption existe à l'égard de l'assureur.

La Commission de la Justice de la Chambre belge a exprimé l'avis qu'il y a lieu de ne pas priver la personne lésée de son action contre les assurés, alors qu'elle a interrompu la prescription à l'égard de l'assureur. Une modification des dispositions communes en ce sens a paru admissible. L'interruption de la prescription à l'égard de l'assureur doit agir à l'égard de tous les assurés.

Le troisième alinéa répond à une nécessité pratique. Il y est dit que la prescription sera interrompue à l'égard de l'assureur par les pourparlers qui s'engageraient entre la personne lésée et lui. Le terme « pourparlers » doit être pris dans un sens large : il comprend toutes correspondances et toutes négociations verbales au sujet des droits du lésé.

Le dernier membre de phrase de l'article 10 a pour but d'éviter à la personne lésée la désagréable surprise de se voir opposer la prescription, alors qu'elle pouvait croire que les pourparlers étaient toujours en cours. Pour que l'effet des négociations sur l'interruption de la prescription vienne à cesser, il faut que l'une des parties ait notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers. A ce moment, un nouveau délai de trois ans prendra cours.

Art. 10.

De verjaring in zaken van verzekering wordt in de nationale wetten geregeld en het lijkt niet noodzakelijk in deze wetten wijzigingen aan te brengen. In België en in Luxemburg verjaart de rechtsvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar door verloop van drie jaar, doch de termijn begint eerst te lopen « te rekenen van de gebeurtenis, waaruit de rechtsvordering voortvloeit », hetgeen voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid betekent, dat de termijn begint te lopen met ingang van de dag waarop een eis tegen de verzekerde wordt gericht (rb. Luik 2 Februari 1931, *Pas.* 1931, II, 182; — P. Laloux, *Assurances terrestres* 1944, n° 234, blz. 201; — W. van Eeckhout, *Assurances terrestres*, 2^e druk, 1933, n° 243, blz. 236). Artikel 31 van de Luxemburgse wet van 16 Mei 1891 op de overeenkomst van verzekering is in dezelfde zin geredigeerd als artikel 32 van de Belgische wet van 11 Juni 1874.

In Nederland bevatten de bepalingen van het Wetboek van Koophandel omtrent de verzekering — met uitzondering van de zeeverzekering — geen voorschriften aangaande verjaring en men leert daar, dat de gewone verjaring op deze verzekering van toepassing is (Molengraaff, *Ned. Handelsrecht*, 8^e druk, II, 1948, blz. 882).

De rechtsvorderingen tussen de verzekeringnemer of de verzekerde, te wiens bate de verzekering strekt enerzijds, en de verzekeraar anderzijds, zullen aan de geldende regelen onderworpen blijven. Artikel 10 heeft in de eerste plaats betrekking op verjaring van de rechtstreekse vordering van de benadeelde tegen de verzekeraar. De verzekeraar moet niet nog lang na het voorval blootgesteld zijn aan rechtsvorderingen van de benadeelde. Daarom bepaalt artikel 10, dat de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart door verloop van drie jaar te rekenen van de dag van het ongeval. Dit zal ook het geval zijn, wanneer de benadeelde het recht behoudt tegen de verzekerde een vordering in te stellen na verloop van die termijn, b.v. gedurende dertig jaar.

Anderzijds zal de onafhankelijkheid van de twee rechtsvorderingen voor de benadeelde voordelig zijn, indien zijn vordering tegen degene, die de schade heeft toegebracht, is onderworpen aan een verjaring, die korter is dan drie jaar. Zo verjaart in België, wanneer het feit waarbij de schade is toegebracht, een strafbaar feit is, de burgerrechtelijke vorderingen tegen de dader in dezelfde tijd als de strafvordering (Wetboek van Strafvordering, inleidende titel, artikel 21 e.v.); betreft het een overtreding, dan verjaren beide vorderingen in het algemeen na zes maanden, en in ieder geval na een jaar (artt. 23 en 26); betreft het een misdrijf als omschreven in het Verkeersreglement, dan zijn de termijnen resp. een jaar en twee jaren. Een dergelijke verjaring zal de benadeelde dus niet beletten een vordering in te stellen tegen de verzekeraar, zolang de termijn van drie jaren niet is verstreken.

Deze zelfstandigheid van de directe actie vindt men ook in andere wetten op dit onderwerp, met name in de Zwitserse wet.

Bovendien moet volgens artikel 10 de bescherming van de benadeelde in de drie landen gelijk zijn, en dit zou niet het geval zijn, indien de werking van dit artikel kon worden beperkt door de nationale wet.

Tenslotte zij er op gewezen, dat de handelingen, die de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde stuiten, ook de verjaring tegen de verzekeraar stuiten. Hij die de schade heeft geleden, kan namelijk, zo hij dit wenst, een rechtsvordering instellen tegen degene die het ongeval heeft veroorzaakt en die dus de oorspronkelijke schuldenaar van de benadeelde is. De verbintenis van de verzekeraar nu, die in zeker opzicht de tweede schuldenaar van de benadeelde is, kan gedurende die tijd niet door verjaring tenietgaan (vergelijk artikel 2250 van het Belgische en Luxemburgse Burgerlijk Wetboek; artikel 2021 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek). Voldoende is, dat de verjaring wordt gestuit tegen een der verzekerden (eigenaar, houder, bestuurder), opdat stuiting plaats vindt tegen de verzekeraar.

De Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer heeft te kennen gegeven dat naar haar mening er aanleiding bestaat om de benadeelde niet zijn rechtsvordering tegen de verzekerden te ontnemen, wanneer hij de verjaring tegen de verzekeraar heeft gestuit. Een wijziging van de gemeenschappelijke bepalingen in deze zin is mogelijk gebleken. De stuiting van de verjaring ten opzichte van de verzekeraar zal werken tegenover alle verzekerden.

Het derde lid voorziet in een praktische behoefte. Daarin wordt bepaald, dat de verjaring ten opzichte van de verzekeraar wordt gestuit door de onderhandelingen, die tussen hem en de benadeelde worden gevoerd. De term « onderhandelingen » moet in ruime zin worden opgevat: daaronder worden begrepen elke briefwisseling en elke mondelinge bespreking over de rechten van de benadeelde.

Het laatste zinsdeel van artikel 10 heeft tot doel de benadeelde de onaangename verrassing te besparen dat de verjaring hem wordt tegengeworpen, terwijl hij kon aannemen dat de onderhandelingen nog steeds gaande waren. Om te bereiken dat het afbreken van de onderhandelingen een einde maakt aan de stuiting van de verjaring, is het noodzakelijk dat een van de partijen bij deurwaardersexploot of per aangetekende brief aan de andere partij heeft kennisgegeven van het afbreken van de onderhandelingen. Van dat ogenblik begint een nieuw termijn van drie jaar te lopen.

Article 11.

Les garanties offertes par une loi d'assurance obligatoire aux victimes de la circulation ne seraient pas pleinement efficaces, si les exceptions que l'assureur peut faire valoir à l'égard de son assuré pouvaient leur être opposées.

La police d'assurance luxembourgeoise agréée par le Gouvernement fait une distinction : elle rend inopposable aux tiers lésés les déchéances encourues par l'assuré après l'accident, celles encourues par lui antérieurement au sinistre pouvant être invoquées contre eux sauf que l'assureur ne pourra se prévaloir contre le tiers lésé de l'état d'ivresse du conducteur (Arr. gr.-d. du 23 novembre 1950).

D'autres lois vont plus loin dans la voie de la protection du tiers lésé. La loi allemande sur le contrat d'assurance porte : « Ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz oder teilweise frei, so bleibt gleichwohl seine Verpflichtung in Ansehung des Dritten bestehen » (Versicherungsvertragsgesetz, § 158c). Le texte s'applique au cas où la prime n'a pas été payée à l'échéance, au cas où l'assuré a commis des réticences ou fait de fausses déclarations, au cas où le contrat est annulé du chef d'incapacité, d'erreur ou de dol (P. Schmidt-Tüngler, *Das Recht der Kraftfahrversicherung*, 3^e éd., 1951, p. 79).

De même la loi suisse dispose : « Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi sur le contrat d'assurance qui auraient pour effet de réduire ou de supprimer l'indemnité ne peuvent être opposées au lésé » (loi du 15 mars 1932, art. 50).

Un projet de loi, déposé naguère en Belgique, mais qui est devenu caduc, disposait en termes tout à fait généraux : « Toute nullité du contrat d'assurance et toute exception ou déchéance résultant de ce contrat sont sans effet à l'égard du tiers, sauf le recours de l'assureur contre l'assuré » (Ch. des Repr., session 1936-1937, Doc. n° 48; — de même E. van Dievoet, *Avant-projet de loi sur le contrat d'assurance*, art. 93, *Rapp.*, Tome II, p. 95).

Le traité reprend cette formule. Il en résulte que la personne lésée ne pourra pas se voir opposer l'inobservation par l'assuré des clauses du contrat d'assurance. C'est ainsi que l'assureur devra la garantie à la personne lésée, alors que le preneur d'assurance n'a pas payé la prime à l'échéance, alors que le véhicule assuré a été employé à un autre usage que celui prévu au contrat, alors que l'accident a été causé par l'ivresse du conducteur ou par une personne qui n'a pas, légalement, le droit de conduire.

La disposition qui figure dans les lois des pays contractants sur le contrat d'assurance et qui porte qu'aucune perte ou dommage causé par le fait dolo ou la faute grave de l'assuré n'est à charge de l'assureur (loi belge, art. 16; loi lux., art. 15; comp. Code comm. néerl., art. 276), ne s'appliquera pas dans les rapports de l'assureur avec la personne lésée.

De même l'assureur devra la garantie au lésé, au cas de réticence ou de fausse déclaration, comme au cas d'aggravation du risque au cours de la période d'assurance. Les dispositions existant actuellement sur cet objet dans les lois des trois pays ne pourront être invoquées que contre le preneur en défaut (loi belge, art. 9 et art. 31; loi lux., art. 8 et art. 32; C. comm. néerl., art. 251). Ceci résulte, au surplus, de l'article 13.

Le lésé aura droit à la réparation du dommage, dès que le fait dommageable rentrera dans le cadre du contrat. L'assureur ne pourra décliner sa garantie que si le fait est étranger au risque assuré, p. ex. si l'assuré a causé l'accident avec une voiture non assurée ou si la personne lésée se trouve exclue du bénéfice de l'assurance, par application de l'article 4.

Il est déclaré formellement que l'assureur pourra se réserver un droit de recours contre le preneur, pour le cas où il serait tenu d'intervenir, alors que, d'après la loi ou le contrat, il pourrait refuser sa garantie. Un droit de recours peut être stipulé contre l'assuré autre que le preneur, pour le cas où cet assuré n'accomplirait pas les obligations qui découlent pour lui de sa qualité de bénéficiaire de la garantie du contrat : retard dans la déclaration du sinistre, conventions aux prescriptions de l'article 8, etc.

Au surplus, il va sans dire que la disposition de cet article n'empêche en aucune manière l'assureur de faire valoir toutes défenses répondant aux dispositions communes.

Article 12.

L'article 12, dans sa première rédaction, portait que, par le transfert de la propriété du véhicule, les droits et obligations découlant de

Artikel 11.

De waarborgen, welke een wet op de verplichte verzekering aan de slachtoffers van het verkeer biedt, zouden niet ten volle hun doel treffen, indien de excepties, die de verzekeraar aan zijn verzekerde kan tegenwerpen, ook aan de slachtoffers zouden kunnen worden tegengeworpen.

De Luxemburgse polis van verzekering, zoals die door de Regering in goedgekeurd, maakt een onderscheiding : zou houdt in, dat een verval, dat na het ongeval is ingetreden, niet, doch een, dat vóór het ongeval is ingetreden, wel aan de benadeelden kan worden tegengeworpen, behalve dat de verzekeraar zich tegen de benadeelde niet kan inroepen op dronkenschap van de bestuurder (Groothertogelijk besluit van 23 November 1950).

Andere wetten gaan verder in de bescherming van de benadeelde. De Duitse wet op de verzekeringsovereenkomst zegt : « Ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz oder teilweise frei, so bleibt gleichwohl seine Verpflichtung in Ansehung des Dritten bestehen. » (Versicherungsvertragsgesetz, § 158c). Deze tekst is van toepassing op het geval dat de premie niet op de vervaldag is betaald, op het geval dat de verzekerde bepaalde feiten heeft verzwegen of valse verklaringen heeft afgelegd en op het geval dat de overeenkomst vernietigbaar is uit hoofde van onbekwaamheid, dwaling of bedrog (P. Schmidt-Tüngler, *Das Recht der Kraftfahrversicherung*, 3^e druk, 1951, blz. 79).

Evenzo bepaalt de Zwitserse wet : « Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi sur le contrat d'assurance qui auraient pour effet de réduire ou de supprimer l'indemnité ne peuvent être opposées au lésé. » (Wet van 15 Maart 1932, art. 50)

Een wetsontwerp, dat onlangs in België ingediend werd, doch dat intussen vervallen is, bepaalde in geheel algemene bewoordingen : « Iedere grond van nietigheid van de overeenkomst van verzekering en iedere uit deze overeenkomst voortvloeiende exceptie of grond van verval is tegenover de derde zonder rechtsgevolg, onverminderd het verhaal van de verzekeraar tegen de verzekerde. » (Kamer der Volksvertegenwoordigers, zitting 1936-1937, Doc. n° 48; — evenzo E. Van Dievoet, *Voorontwerp van wet betreffende het verzekeringscontract*, art. 63; *Verslag*, deel II, blz. 105.)

Het ontwerp neemt deze laatste formulering over. Dientengevolge kan aan de benadeelde niet worden tegengeworpen, dat de verzekerde de bepalingen van de overeenkomst van verzekering niet in acht heeft genomen. Zodoende zal de verplichting van de verzekeraar tegenover de benadeelde zelfs dan bestaan, indien de verzekeringnemer de premie niet op de vervaldag heeft betaald, indien het verzekerde motorrijtuig voor een ander doel is gebruikt dan in de overeenkomst is voorzien, of indien het ongeval is veroorzaakt door dronkenschap van de bestuurder of door iemand die volgens de wet geen motorrijtuig mag besturen.

De bepaling, welke voorkomt in de wetten van de verdragsluitende landen op de overeenkomst van verzekering, dat geen verlies of schade, welke door opzet of grove schuld van de verzekerde is veroorzaakt, ten laste van de verzekeraar zal zijn (Belgische wet, art. 16; Lux. wet, art. 15; vergelijk Ned. Wetb. van Kooph., art. 276), zal niet van toepassing zijn op de verhoudingen tussen de verzekeraar en de benadeelde.

Eveneens zal de verzekeraar tegenover de benadeelde gehouden zijn in het geval van verzwijgingen of valse verklaringen en in het geval van verzwaring van het risico gedurende het tijdvak, waarover de verzekering loopt. Op de bepalingen, welke thans daarmtrent in de wetten van de drie landen bestaan, zal slechts tegenover de nalatige verzekeringnemer een beroep kunnen worden gedaan (Belgische wet, art. 9 en art. 31; Lux. wet, artt. 8 en 32; Ned. Wetb. v. Kooph., art. 251). Dit vloeit overigens ook voort uit artikel 13.

Een benadeelde zal recht op schadevergoeding hebben, zodra het schade-toebrengende feit binnen het kader van de overeenkomst valt. Een verzekeraar zal zijn aansprakelijkheid slechts kunnen ontkennen, indien het feit geen verband houdt met het verzekerde risico, bij voorbeeld, indien de verzekerde het ongeval heeft veroorzaakt met een niet verzekerd motorrijtuig of indien de benadeelde is uitgesloten van het recht op uitkering, zulks krachtens artikel 4.

Uitdrukkelijk is bepaald, dat een verzekeraar zich een verhaalsrecht tegen een verzekeringnemer kan voorbehouden voor het geval, dat hij gehouden zal zijn tot schadeloosstelling, terwijl hij volgens wet of overeenkomst zijn verplichting tegenover de verzekerde niet gestand zou behouden te doen. Een recht van verhaal kan worden bedongen tegen een andere verzekerde dan de verzekeringnemer, voor het geval dat deze verzekerde de verbintenissen, die voor hem voortvloeien uit zijn hoedanigheid van begunstigde der overeenkomst, niet nakomt : te late aangifte van het ongeval, niet-nakoming van de voorschriften van artikel 8, enz.

Ten overvloede zij er op gewezen dat de onderhavige bepaling uiteraard de verzekeraar niet belet een beroep te doen op een verweer dat met de gemeenschappelijke bepalingen in overeenstemming is.

Artikel 12.

Artikel 12, in zijn oorspronkelijke redactie, hield in, dat door overgang van de eigendom van het motorrijtuig de rechten en verplicht-

l'assurance de la responsabilité civile, passeraient de plein droit au nouveau propriétaire. Toutefois, l'assureur et le nouveau propriétaire pourraient résilier l'assurance dans un délai à déterminer par le contrat, mais qui ne pourrait être inférieur à un mois à dater du jour où ils auraient eu connaissance du transfert. Le principe de cette solution était emprunté aux législations d'assurance obligatoire existantes (Comp. loi suisse du 15 mars 1932, art. 48, al. 2 et loi allemande § 158h, rendant applicable à la matière les §§ 69 à 71).

La Commission de la Justice de la Deuxième Chambre des États Généraux, la Commission de la Justice de la Chambre des Représentants de la Belgique et le Conseil d'État du Grand-Duché de Luxembourg se sont déclarés peu favorables de cette disposition. La Commission d'étude s'est inclinée, l'abandon du texte original ne compromettant pas l'équilibre du projet.

Les polices d'assurance pourront donc stipuler que, au cas de transfert de la propriété de la véhicule, objet de l'assurance de responsabilité, l'assurance sera éteinte ou suspendue, sauf à la loi nationale et aux arrêtés d'exécution à prescrire, dans l'intérêt des assurés, telles règles qui seront trouvées opportunes.

Quant aux intérêts des personnes lésées, ils seront sauvegardés par les dispositions de l'article 13: en cas de transfert du véhicule comme en tous autres cas, l'extinction du contrat, son annulation, la suspension de la garantie, etc. ne pourront être opposées à la personne lésée que pour les sinistres survenus au plus tôt après l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification qui en sera faite par l'assureur à l'autorité administrative compétente.

L'article 12 se borne, dans son texte définitif, à imposer au preneur d'assurance ou à ses ayants-droits, l'obligation d'aviser l'assureur, au cas où un transfert de propriété vient à se produire.

Article 13.

Les dispositions de cet article sont très importantes. Les pays qui ont organisé l'assurance obligatoire ont établi des bureaux, qui délivrent un « permis de circulation » ou un autre document semblable après que le requérant a justifié de l'existence de l'assurance exigée par la loi et auxquels l'assureur doit notifier toute suspension ou cessation de l'assurance: en Suisse, c'est l'autorité cantonale (loi du 15 mars 1932, art. 5, 7 et 51). En Allemagne, c'est une « Zulassungsstelle », qui se fait délivrer un « Versicherungsnachweis », avant d'accorder le permis de circulation; l'assureur est tenu de notifier au même bureau le fait que le « Versicherungsnachweis » a cessé de valoir (die Versicherungsbestätigung ihre Geltung verloren hat). Voir Strassenverkehrs-Zulassungsordnung, § 29a et § 29b (H. Thees et Dr. Hagemann, *Das Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung*, Berlin (1940), p. 80-81).

En Belgique, pour les assurances des responsabilités sous le contrôle de l'État, la suspension de la garantie ou la résiliation du contrat, pour quelque cause que ce soit, doivent être notifiées à l'exploitant par lettre recommandée. Elles ne produiront leur effet à l'égard des personnes lésées et de leurs ayants droit que seize jours au moins après l'envoi d'un avis recommandé, adressé au Ministre des Communications ou au bourgmestre de la commune, suivant le genre de véhicule (A. R. du 14 nov. 1947, art. 17, n° 6).

Au Luxembourg, c'est au Ministère des Transports, que l'assureur doit adresser la notification de toute suspension et de toute cessation de l'assurance et c'est cette autorité qui retirera la « carte d'immatriculation » (Arr. gr.-d. du 23 novembre 1950, art. 140, A, 4°, b).

L'article 13 s'inspire de ces précédents. Tout fait quelconque d'où résulte la cessation ou la suspension de la garantie doit être porté par l'assureur à la connaissance de l'instance administrative qui sera déclarée compétente à cet effet. La cessation de la garantie ne pourra être invoquée par lui contre le lésé qu'à l'expiration d'un délai de seize jours suivant la date de la notification.

Le texte du projet ayant donné lieu à critique, notamment de la part des Commissions de la Justice de la Deuxième Chambre des États Généraux et de la Chambre des Représentants de Belgique, la Commission d'étude a revu la rédaction, en s'inspirant du texte de cette dernière.

Le texte précise à qui incombe l'obligation de faire la notification à l'autorité administrative.

La Commission a supprimé, en matière d'expiration, la limitation « par l'arrivée de son terme », de façon à viser tous les cas d'expiration, y compris celui où la police stipulerait l'expiration du contrat en cas de transfert de propriété.

tingen, uit de verzekering tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voortvloeiende, van rechtswege op de nieuwe eigenaar zouden overgaan. Echter zouden de verzekeraar en de nieuwe eigenaar de verzekering kunnen ontbinden binnen een bij de overeenkomst te bepalen termijn, die echter niet korter kon zijn dan één maand na de dag, waarop zij van de overgang kennis hadden gedragen. Het principe van deze oplossing was ontleend aan de bestaande wetgevingen omtrent verplichte verzekering (Vgl. de Zwitserse wet van 15 Maart 1932, art. 48, lid 2, en de Duitse wet § 158h, welke op deze stof van toepassing verklaart de §§ 69 tot 71).

De Commissie voor Justitie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de Commissie voor de Justitie van de Kamer der Volksvertegenwoordigers van België en de Raad van State van het Groot-hertogdom Luxemburg hebben over deze bepaling weinig gunstig geoordeeld. De Studiecommissie is daarvoor geweken, met de overweging dat het prijsgeven van haar oorspronkelijk denkbeeld het evenwicht van het ontwerp niet verstoort.

De verzekeringspolissen zullen dus kunnen bepalen, dat in geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig, voorwerp van de aansprakelijkheidsverzekering, de verzekering zal eindigen of geschorst worden, met dien verstande, dat de nationale wet en uitvoeringsbesluiten zodanige bepalingen in het belang van de verzekeren kunnen voorschrijven als wenselijk worden geacht.

Wat betreft de belangen van de benadeelden, deze zullen beschermd worden door de bepalingen van artikel 13: in geval van overgang van het motorrijtuig evenals in alle andere gevallen zullen het aflopen van de overeenkomst, haar vernietiging, de schorsing van de dekking, enz. niet kunnen worden tegengeworpen aan de benadeelde dan met betrekking tot ongevallen, welke niet eerder hebben plaats gehad dan na verloop van zestien dagen na de kennisgeving daarvan door de verzekeraar aan het bevoegde overheidsorgaan.

Artikel 12, in zijn uiteindelijke redactie, beperkt zich er toe aan de verzekeringnemer of zijn rechtverkrijgenden de verplichting op te leggen, in geval een overgang van de eigendom heeft plaats gevonden, daarvan aan de verzekeraar kennis te geven.

Artikel 13.

De bepalingen van dit artikel zijn zeer belangrijk. De landen, die de verplichte verzekering hebben ingevoerd, hebben bureaux ingesteld, welke tot taak hebben om een « vergunning tot deelneming aan het verkeer » of een ander dergelijk stuk af te geven nadat een verzoeker het bestaan van de door de wet vereiste verzekering heeft aangetoond, en waaraan de verzekeraar kennis moet geven van elke schorsing of beëindiging van de verzekering: in Zwitserland is dit een kantonale autoriteit (wet van 15 Maart 1932, art. 5, 7 en 51); in Duitsland geeft een « Zulassungsstelle » de vergunning tot deelneming aan het verkeer eerst af, nadat een « Versicherungsnachweis » aan dit bureau is overhandigd; de verzekeraar is gehouden hetzelfde bureau in kennis te stellen van het feit, dat de « Versicherungsnachweis » niet meer geldig is (... die Versicherungsbestätigung ihre Geltung verloren hat). Men vergelijke de Strassenverkehrs-Zulassungsordnung, § 29a en § 29b (H. Thees en Dr. H. Hagemann, *Das Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung*, Berlin (1940), blz. 80-81).

In België moet, voor wat betreft de verzekeringen tegen aansprakelijkheid, welke onder toezicht van de Staat staan, per aangetekende brief aan de exploitant kennis worden gegeven van de schorsing van de verzekering of de ontbinding van de overeenkomst, door welke oorzaak ook. Deze feiten zullen tegenover de benadeelden en hun rechtverkrijgenden eerst rechtsgevolg hebben na zestien dagen, te rekenen van de verzending van een aangetekend stuk, gericht aan de Minister van Verkeer of aan de burgemeester van de gemeente, zulks naar gelang van de aard van het voertuig (K. B. van 14 November 1947, art. 17, n° 6).

In Luxemburg moet een verzekeraar aan het Ministerie van Verkeer iedere schorsing en iedere beëindiging van de verzekering mededelen, waarna deze overheid de « immatriculatiekaart » intrekt (Groot-hertogelijk Besluit van 23 November 1950, art. 140, A, 4°, b).

Artikel 13 is op deze regelingen gebaseerd. Ieder feit, welk dan ook, waaruit beëindiging of schorsing van de verzekering voortvloeit, moet door de verzekeraar ter kennis worden gebracht van het overheidsorgaan dat daartoe bevoegd zal zijn verklaard. Een verzekeraar zal tegenover de benadeelde eerst na verloop van een termijn van zestien dagen na de kennisgeving een beroep op de beëindiging van de verzekering kunnen doen.

Aangezien de ontworpen tekst aanleiding heeft gegeven tot kritiek, met name van de zijde van de Commissies voor Justitie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers, heeft de Studiecommissie de redactie herzien, daarbij aansluiting zoekende bij de tekst van laatstgenoemde Commissie.

De tekst bepaalt op wie de verplichting rust de kennisgeving te doen aan het overheidsorgaan.

De Commissie heeft, wat betreft de beëindiging, de beperking « door het verstrijken van de termijn » laten vervallen, ten einde alle gevallen van beëindiging te omvatten, dus ook het geval dat de polis zou bepalen dat het contract eindigt in geval van eigendomsovergang.

La Commission a adopté une nouvelle classification. Elle a jugé utile de commencer l'énumération par la suspension et de traiter celle-ci de manière générale, pour couvrir l'éventualité où la police d'assurance stipulerait la suspension pour le cas de transfert.

D'autre part les causes les plus fréquentes d'extinction du contrat ont été groupées sous le 2°.

Il est entendu que dans les cas visés au 2°, l'assureur a le droit de faire la notification à l'administration compétente, dès le jour où l'une des parties a fait à l'autre les notifications tendant à mettre fin au contrat.

Le 3° a été réservé aux causes résiduelles d'expiration du contrat.

Le délai doit permettre à l'autorité compétente de prendre toutes mesures en vue d'empêcher le détenteur du véhicule, de continuer à faire usage de celui-ci.

La règle est applicable aux certificats internationaux, en ce qui concerne l'application de l'article 2, § 2.

Article 14.

Les dispositions du projet de loi, sauf exception résultant du texte même, s'imposent aux parties, qui ne peuvent y déroger. Les clauses d'une police d'assurance qui tendraient à restreindre les droits des personnes lésées ne pourraient être opposées à celles-ci.

Il y a lieu de noter que le présent article n'empêche nullement l'assureur de se réserver un droit de recours contre le preneur et même contre les assurés autres que le preneur, en défaut de remplir leurs obligations à son égard : ce droit lui est formellement reconnu par l'article 11, deuxième alinéa (voir plus haut le commentaire de cet article).

De Commissie heeft de volgorde veranderd. Zij heeft het nuttig geacht de opsomming te beginnen met de schorsing en deze algemeen te behandelen, ten einde in te begrijpen de mogelijkheid dat de verzekeringspolis voorziet in schorsing voor het geval van eigendoms-overgang.

Vervolgens zijn de meest voorkomende oorzaken van ophouden van de overeenkomst geplaatst onder 2°.

Er zij op gewezen dat in de gevallen, begrepen onder 2°, de verzekeraar het recht heeft de kennisgeving aan het bevoegde overheidsorgaan te doen met ingang van de dag, waarop een der partijen aan de andere de kennisgevingen heeft gedaan, welke strekken tot beëindiging van het contract.

Onder 3° zijn de overblijvende oorzaken van beëindiging van de overeenkomst ondergebracht.

De termijn stelt het bevoegde overheidsorgaan in de gelegenheid, alle maatregelen te nemen om de houder van het motorrijtuig te beletten nog daarvan gebruik te maken.

De regeling is voor de toepassing van artikel 2, § 2, op internationale bewijzen van verzekering van toepassing.

Artikel 14.

De bepalingen van het ontwerp zijn, behalve voor zover uit een bepaling het tegendeel blijkt, van dwingend recht, zodat partijen er niet van kunnen afwijken. Bedingen in een polis van verzekering, die ten doel mochten hebben de rechten van de benadeelden te verminderen, kunnen aan dezen niet worden tegengeworpen.

Opgemerkt zij dat het onderhavige artikel de verzekeraar geenszins belet, zich een verhaalsrecht voor te behouden tegen de verzekeringnemer en tegen de verzekerden die niet verzekeringnemer zijn, voor het geval deze in gebreke zijn hun verplichtingen tegenover hem na te komen : dit recht is de verzekeraar uitdrukkelijk toegekend in artikel 11, tweede lid (zie hierboven de toelichting tot dat artikel).