

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1936-1937	N° 43		ZITTINGSJAAR 1936-1937.
	SÉANCE du 25 Novembre 1936	VERGADERING van 25 November 1936	

PROJET DE LOI

relatif à la responsabilité en matière d'accidents de roulage, et à l'assurance obligatoire des titulaires de plaques d'immatriculation de véhicules automoteurs.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Comité permanent du Conseil de législation s'est livré à une étude approfondie des différentes questions que soulèvent les modifications à apporter au régime de la responsabilité civile actuellement en vigueur en matière d'accidents d'automobiles, et des problèmes connexes qui s'y rattachent (assurance obligatoire, création du permis de conduire). Ses délibérations ont abouti d'une part, en ce qui concerne la responsabilité civile en matière d'accidents causés par des véhicules automoteurs, à un texte complétant par un article 1385bis le titre IV du livre III du Code civil, et d'autre part, en ce qui concerne les problèmes connexes, à deux textes modifiant et complétant la loi du 1^{er} août 1899 sur la police du roulage.

Ces textes font l'objet du projet de loi, ci-joint en annexe, que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations. Les articles 2 à 4 absorbent la matière du projet de loi sur la circulation routière dont la Chambre est actuellement saisie. (Projet transmis par le Sénat. Documents 149 du 26 février 1932 et 274 du 18 juillet 1934.)

On trouvera ci-dessous l'exposé des considérations qui ont amené le comité permanent à proposer les textes qui font l'objet du présent projet de loi.

CHAPITRE PREMIER**RESPONSABILITÉ CIVILE DES CONDUCTEURS
DE VÉHICULES AUTOMOTEURS**

I. — Le Comité permanent a tout d'abord examiné la thèse suivant laquelle il faut assurer une réparation plus certaine et plus rapide aux victimes d'accidents de roulage, d'une part, aggraver la responsa-

ONTWERP VAN WET

betreffende de verantwoordelijkheid in zake verkeersongevallen, en de verplichte verzekering van de houders van nummerplaten van motorvoertuigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Het vast Comité van den Raad voor wetgeving heeft een grondige studie gewijd aan de verschillende kwesties in verband met de wijzigingen welke dienen toegebracht aan het thans bestaande stelsel van burgerlijke verantwoordelijkheid in zake auto-ongevallen en de daarmee samenhangende vraagstukken (verplichte verzekering, invoering van het rijbewijs). Zijn beraadslagingen hebben enerzijds, wat betreft de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake ongevallen welke veroorzaakt worden door motorvoertuigen, geleid tot een tekst waarbij titel IV van boek III van het Burgerlijk Wetboek wordt aangevuld door een artikel 1385bis, en anderzijds, wat de er bij behorende vraagstukken betreft, tot twee teksten, waarbij de wet van 1 Augustus 1899 op de politie van het vervoer wordt gewijzigd en aangevuld.

Bedoelde teksten vormen het hier als bijlage toegevoegd ontwerp van wet, dat de Regeering de eer heeft u ter bespreking voor te leggen. De artt. 2 tot 4 behandelen den inhoud van het ontwerp van wet betreffende het wegverkeer, dat thans bij de Kamer ahangig is — (Ontwerp overgemaakt door den Senaat — Bescheiden n° 149 van 26 Februari 1932 en 274 van 18 Juli 1934).

Hierna volgt de uiteenzetting van de beweegredenen op grond waarvan het Vast Comité er toe besloten heeft den tekst voor te stellen, welke het hierbijgaand ontwerp van wet uitmaakt.

HOOFDSTUK I.**BURGERLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID
VAN DE BESTUURDERS VAN MOTORVOERTUIGEN**

I. — Het Vast Comité heeft vooreerst de stelling overwogen, volgens welke, om aan de slachtoffers van verkeersongevallen met meer zekerheid en spoediger een vergoeding te verzekeren, aan den

H.

bilité civile des conducteurs d'automobiles, et d'autre part, limiter le champ d'application des articles 418-420 du Code pénal, la seconde solution étant rendue possible par l'adoption de la première.

Il paraît évident qu'une responsabilité civile plus rigoureuse des conducteurs d'automobiles laisserait aux Parquets une plus grande latitude quant à l'opportunité des poursuites sur pied des articles 418-420 du Code pénal. Si la réparation civile est plus fortement assurée, les poursuites pénales pourront se limiter aux seuls cas où l'ordre social est réellement compromis, tandis qu'à l'heure actuelle, les Parquets poursuivent souvent parce qu'ils disposent de moyens d'action plus sûrs et plus efficaces que ceux des particuliers pour établir la faute de l'auteur de l'accident. Ils viennent ainsi en aide aux victimes, et cette pratique est légale puisque la faute prévue par les articles 418-420 du Code pénal est la même que celle prévue par les articles 1382-1383 du Code civil.

Mais le Comité permanent ne pense pas que, d'une aggravation de responsabilité civile de l'automobiliste, il résulte nécessairement l'obligation de réduire le champ d'application des articles 418-420 du Code pénal. Cette réduction s'opérera d'elle-même. Mais il ne faut pas l'imposer par un texte. Non pas que le Comité permanent estime que la faute civile et la faute pénale soient nécessairement et toujours identiques, mais bien parce qu'il lui est apparu extrêmement délicat, sinon impossible d'établir un critère certain et précis de différenciation des deux fautes.

Sous le régime nouveau de la responsabilité civile aggravée des automobilistes, les parquets limiteront d'eux-mêmes les poursuites au cas où l'ordre social l'exige. D'après les circonstances de la cause, l'ordre social peut d'ailleurs imposer les poursuites aussi bien en cas de faute légère que de faute grave.

II. — La proposition de loi Sinzot ⁽¹⁾ consacre la responsabilité civile aggravée des conducteurs d'automobiles dans une série de textes destinés à devenir une loi *distincte*.

⁽¹⁾ Cette proposition de loi (*Doc. n° 188* du 2 août 1933) n'a pas fait l'objet d'un rapport et doit être considérée comme non avenue par l'effet de la dissolution des Chambres le 23 avril 1936.

eenen kant de burgerlijke verantwoordelijkheid van de bestuurders van motorrijtuigen moet worden verzwaaard, en aan den anderen kant het toepassingsveld der artt. 418-420 van het Wetboek van Strafrecht moet worden beperkt, terwijl de tweede oplossing mogelijk wordt gemaakt door de aanneming van de eerste.

Het ligt voor de hand dat een strenger burgerlijke verantwoordelijkheid van de bestuurders van motorvoertuigen, de parketten meer vrijheid van handelen zou laten waar het gaat om over de wenschelijkheid te oordeelen of er op grond van de artt. 418-420 van het Wetboek van Strafrecht vervolgingen moeten ingesteld worden. Zoodra de burgerlijke schadeloosstelling beter gewaarborgd is, kunnen de strafvervolgingen beperkt worden tot de enkele gevallen, waarin de sociale orde werkelijk in het gedrang wordt gebracht, terwijl tot nu toe de parketten dikwijls vervolgingen instellen omdat zij over middelen beschikken, welke, vergeleken bij die van de private personen, zekerder en doeltreffender zijn tot vaststelling van de schuld van dengene die het ongeval veroorzaakt heeft. Op die wijze komen zij de slachtoffers ter hulp en die praktijk is wettelijk, vermits de bij de artt. 418-420 van het Wetboek van Strafrecht voorziene schuld dezelfde is als die bepaald bij de artt. 1382-1383 van het Burgerlijk Wetboek.

Het Vast Comité is evenwel niet van meening dat het verzwaren van de burgerlijke verantwoordelijkheid van den automobilist noodzakelijk de verplichting medebrengt om het toepassingsveld der artt. 418-420 van het Wetboek van Strafrecht in te krimpen. Die inkrimping zal van-zelf geschieden. Zij behoeft echter niet door een tekst te worden opgelegd. Niet dat het Vast Comité van oordeel is dat de burgerlijke schuld en de strafrechtelijke schuld noodzakelijk en altijd dezelfde zijn, doch wel omdat het hem niterst delicaat zoo niet onmogelijk toeschijnt een zeker en nauwkeurig criterium te bepalen om de burgerlijke schuld en de strafrechterlijke schuld uiteen te houden.

Onder het nieuwe stelsel van de verzwaarde burgerlijke verantwoordelijkheid der automobilisten, zullen de parketten van-zelf de vervolging beperken tot de enkele gevallen waarin zij met het oog op de sociale orde noodig blijkt. Naar gelang van de omstandigheden der zaak, kan de sociale orde trouwens zoowel ingeval van lichte als van zware schuld het instellen van vervolgingen vorderen.

II. — In het wetsvoorstel Sinzot ⁽¹⁾ wordt de verzwaarde burgerlijke verantwoordelijkheid der automobielbestuurders bevestigd in een reeks teksten, welke een *afzonderlijke* wet moesten uitmaken.

⁽¹⁾ In verband met dit wetsvoorstel (*Bescheid n° 188* van 2 Augustus 1933) werd geen verslag uitgebracht; het moet dus als niet bestaande worden beschouwd tengevolge van de ontbinding van de Kamers op 23 April 1936.

Il est apparu au Comité permanent qu'il était préférable d'intégrer le principe nouveau dans le Code civil, et de le rattacher à l'article 1385, où il paraît trouver sa place normale. Il semble, en effet, judiciaires de légiférer au sujet de la circulation automobile au XX^e siècle de la même manière qu'on a légiféré au sujet de la traction hippomobile en 1804 (article 1385 du Code civil). Le rattachement du principe nouveau à l'article 1384 a été écarté, d'abord parce que, d'après les travaux préparatoires du Code civil, l'article 1384, alinéa 1, n'avait, dans la pensée du législateur de l'époque, aucune signification particulière et n'était qu'une simple annonce des dispositions suivantes qui, seules, consacraient des règles de responsabilité (voyez Mazeaud, t. I, N° 88-1014-1015-1075 et 1144; Planiol et Ripert, t. VI, n° 612; Note Esmein s/s Cass. Fr., 25 mars 1908, Sirey 1910. I. 14; Voyez aussi conclusions du M. P. s/s Cass. Bel., 26 mai 1904, P. 1904-1-246, spécialement p. 247, col. 1), ensuite parce que ce « lambeau d'article » — ainsi qu'on l'a qualifié — a abouti en France et en Belgique, à des systèmes complètement différents et n'offre pas, dès lors, une base suffisamment sûre pour fonder une nouvelle extension de responsabilité (en tout cas en Belgique, où la responsabilité qui s'attache à la garde de certaines choses est liée, par la jurisprudence, au vice de la chose).

Toutefois, comme les présomptions de faute résultant du fait de l'animal et de la conduite d'un véhicule automoteur sont, ainsi qu'il sera dit ci-après, différentes, il a paru convenable de créer un article 1385bis pour réglementer le cas qui nous occupe.

III. — La proposition de loi Sinzot limite le principe nouveau de la responsabilité aggravée au conducteur d'un véhicule *automobile*. Elle exclut par le fait même son application aux motocyclettes, ce qui paraît fâcheux, car ces engins de transport semblent singulièrement plus dangereux que les automobiles. Le Comité permanent propose de légiférer pour les *véhicules automoteurs*, c'est-à-dire pour le genre, et non pour l'espèce.

Pour la définition du véhicule automoteur, et partant pour la détermination du champ d'application de la loi, le Comité permanent a estimé qu'il convenait de s'en rapporter à l'article 3, § 5 de l'arrêté royal du 1^{er} février 1934. Sont donc nécessairement exclus, indépendamment des véhicules sur rails, les canots automobiles et les avions.

IV. — On lit dans les développements de la proposition de loi Sinzot que la législation nouvelle se fonde sur le *risque*, tempéré toutefois par la preuve de la cause étrangère (page 13).

Het Vast Comité achtte het verkieslijk het nieuw beginsel in het Burgerlijk Wetboek in te voegen en het aan artikel 1385 vast te hechten, waar het op zijn plaats blijkt te zijn. Het komt inderdaad logisch voor, in zake het verkeer met motorrijtuigen in de XX^e eeuw wetten uit te vaardigen op dezelfde wijze als men het in 1804 heeft gedaan nopens de voertuigen met paarden (art. 1385 van het Burgerlijk Wetboek). Het kwam niet raadzaam voor het nieuw beginsel aan artikel 1384 vast te hechten, vooreerst omdat, blijkens de voorbereidende werkzaamheden die tot het Burgerlijk Wetboek aanleiding geven, art. 1384, 1^o alinea, in de bedoeling van den toenmaligen wetgever, geen bijzondere beteekenis had, doch slechts de eenvoudige aankondiging was van de daaropvolgende bepalingen, die alleen regelen in zake verantwoordelijkheid zouden huldigen (zie Mazeaud, Boekdeel I, n° 88, 1014, 1015, 1075 en 1144; Planiol en Ripert, Boekdeel VI, n° 612; nota Esmein, Cass. Fr. 25 Maart 1908, Sirey 1910, I. 14; zie ook conclusiën van O. M., Belg. Cass. 26 Mei 1904, Pas. 1904-1-246, inzonderheid blz. 247, kol. 1); vervolgens omdat dit « stuk artikel » — zooals het genoemd werd — in Frankrijk en België tot gansch verschillende stelsels heeft geleid en derhalve geen voldoende veiligen grondslag kan bieden voor een nieuwe uitbreiding van de verantwoordelijkheid (in elk geval niet in België, waar de verantwoordelijkheid wegens de bewaking van sommige zaken, volgens de rechtspraak verband houdt met het gebrek der zaak).

Daar evenwel, zooals hier verder zal worden aange-toond, de vermoedens van schuld voortvloeiende uit de daad van het dier en uit het besturen van een motorvoertuig verschillen, werd het wenschelijk geacht een artikel 1385bis in te lasseten ten einde het hierbedoelde geval te regelen.

III. — Het wetsvoorstel Sinzot beperkt het nieuw beginsel van de verzwaarde verantwoordelijkheid tot den bestuurder van een *motorrijtuig*. Hierdoor vallen de motorfietsen buiten zijn toepassing, hetgeen te betreuren is, aangezien deze vervoertuigen veel gevarlijker blijken dan de motorrijtuigen. Het Vast Comité stelt dan ook voor een wet uit te vaardigen voor de *motorvoertuigen* d. i. voor den aard en niet voor de soort.

In verband met de bepaling van het woord « motorvoertuig » en dienvolgens met de omschrijving van het toepassingsveld der wet, was het Vast Comité van oordeel dat er grond is om zich aan artikel 3, § 5, van het Koninklijk besluit van 1 Februari 1934 te houden. Buiten de op rails loopende voertuigen, zijn dus ook noodzakelijk de motorbooten en de vliegtuigen uitgesloten.

IV. — In de toelichting van het wetsvoorstel Sinzot leest men dat de nieuwe wet gegrond is op het *risico*, hetwelk evenwel door het bewijs van de vreemde oorzaak *gematigd wordt* (bladz. 13).

Le Comité permanent n'a pas pu admettre un tel fondement de la législation nouvelle, et ce pour de multiples motifs, dont voici les principaux :

a) On conçoit mal une théorie du risque « tempéré » par la preuve libératoire de la cause étrangère. Il est de la nature du risque d'attacher l'obligation de réparer au profit, et de ne pas voir, *en règle*, une cause d'exonération dans la cause étrangère : cas fortuit ou faute de la victime (exemple : les commettants sont civilement responsables du dommage causé à la suite d'une rixe entre ouvriers, ou d'un abus de la fonction ; les chefs d'entreprise sont tenus, envers les ouvriers, de l'obligation de sécurité, même s'il y a cas fortuit interne à l'entreprise : éclatement d'une chaudière sans qu'une faute quelconque puisse être relevée ; ils ne sont, de même, pas libérés par la faute de la victime, même lourde, à l'unique exception de la faute *intentionnelle*).

b) La théorie du risque implique presque toujours un abattement sur le montant de la réparation (réparation forfaitaire en matière d'accidents de travail). On admet, par rapport au système de la responsabilité, l'obligation de réparer *en tout état de cause*, mais on tempère cette obligation très lourde en limitant le *montant* de la réparation. La certitude de la réparation compense ainsi la réduction de son montant.

Rien de semblable en matière d'accidents d'automobiles.

c) Le risque est indissolublement lié *au profit*. Il n'est plus question de « responsabilité » dans le risque, mais d'une obligation de réparer trouvant sa contre-partie, sa justification dans le profit. Le risque doit donc *nécessairement* peser sur celui qui retire le profit, c'est-à-dire sur le propriétaire ou sur l'exploitant. Or, dans la proposition Sinzot, le « risque » pèse sur le « conducteur d'automobile » (article 1) et le propriétaire ou usufruitier est civilement responsable du conducteur (article 2). Il y a là un mélange de notions difficilement conciliables.

Le Comité permanent considère que la nouvelle législation doit rester fidèle au système de la faute, qui demeure, encore de nos jours, la base de notre législation.

V. — Reste à déterminer sous quelles modalités techniques une responsabilité aggravée à charge des usagers de véhicules automoteurs s'intégrera dans le système traditionnel de la faute.

Il convient, certes, d'aggraver leur responsabilité et de suivre, en cela, le mouvement qui se manifeste dans presque tous les pays d'Europe, à notre époque.

Het Vast Comité kon met dergelijken grondslag van de nieuwe wet geen vrede nemen en wel om veelvuldige redenen, waarvan de voornaamste hierna worden aangegeven :

a) Men kan zich bezwaarlijk een theorie van het risico indenken, volgens welke het risico door het bevrijdend bewijs van de vreemde oorzaak « *gematigd* » wordt. Uiteraard verbindt het risico de verplichting tot vergoeding aan het voordeel en ziet het niet *als regel* een grond tot ontheffing in de vreemde oorzaak ; toeval of schuld van den getroffene (bijvoorbeeld : de werkgevers zijn burgerlijk verantwoordelijk voor de schade veroorzaakt naar aanleiding van een vechtpartij onder de werklieden, of van een misbruik van de bediening ; de bedrijfschefs zijn, ten aanzien van hun werklieden, gehouden de veiligheid te verzekeren, zelfs indien er zich een bij het bedrijf behorend toeval voordoet : ontploffing van een ketel, zonder dat eenige schuld kan worden aangemerkt ; zij zijn evenmin ontheven door de schuld van het slachtoffer, zij het dan ook een zware schuld, met uitzondering van de *opzettelijke* schuld).

b) De theorie van het risico behelst bijna altijd een vermindering van het bedrag der schadevergoeding (forfaitaire vergoeding in zake arbeidsongevallen). In verband met het stelsel van de verantwoordelijkheid wordt de verplichting tot vergoeding aangenomen, *hoe de toedracht van de zaak ook zij*, doch men verzacht die zeer strenge verplichting door het *bedrag* van de vergoeding te beperken. De zekerheid van de vergoeding is aldus een vergelding voor de vermindering van haar bedrag.

Niets dergelijks vindt men in zake auto-ongevallen.

c) Het risico is onafscheidbaar aan *het voordeel* verbonden. Er is geen sprake meer van « verantwoordelijkheid », in het risico, doch van een verplichting tot vergoeding welke vergolden en verantwoord wordt door het voordeel. Het risico moet dus *noodzakelijk* gedragen worden door dengene die het voordeel geniet, d.i. den eigenaar of den exploitant. In het voorstel Sinzot, nu, rust het « risico » op den « bestuurder van het motorrijtuig » (art. 1) en de eigenaar of vruchtgebruiker is burgerlijk aansprakelijk voor den bestuurder (art. 2). Dat is een mengsel van moeilijk overeen te brengen begrippen.

Het Vast Comité is van oordeel dat de nieuwe wet trouw moet blijven aan het stelsel van de schuld, dat, thans nog, de grondslag van onze wetgeving blijft.

V. — Wijders behooren nog de technische modaliteiten te worden vastgesteld, volgens welke een verzwaarde verantwoordelijkheid ten laste van de gebruikers van motorvoertuigen in het traditioneel stelsel van de schuld zal worden opgenomen.

Er zijn voorzeker termen voorhanden om hun verantwoordelijkheid te verzwaren en om, te dezer zake, te handelen zooals thans in de meeste Euro-

Il faut le faire par la création d'une présomption de faute, à leur charge.

Mais faut-il admettre une présomption simple, *juris tantum*, seulement, ou une présomption irréfragable, *juris et de jure*, à l'instar de l'article 1385 actuel du Code civil, tel qu'il est interprété par la jurisprudence?

La présomption simple autorise la preuve contraire de la faute que la loi suppose dans le chef de celui contre lequel elle élève une pareille présomption. La présomption *juris et de jure* n'autorise pas cette preuve contraire de la faute présumée. La loi considère cette faute *comme tellement certaine* qu'elle défend de prouver qu'elle n'a pas été commise, et ne permet à la personne considérée comme auteur responsable du dommage de se libérer que par la preuve de l'intervention d'une cause étrangère. A cet égard même, l'intervention de la cause étrangère doit être totale dans la réalisation du dommage, tout partage de responsabilité étant exclu.

Quels sont les avantages respectifs des deux sortes de présomptions?

La présomption simple permet à celui qui doit la subir de se libérer de la responsabilité qui pèse sur lui en démontrant qu'il n'a pas commis la faute que la loi présume dans son chef.

En l'occurrence, le conducteur d'automobile pourra démontrer qu'il s'est comporté en conducteur prudent, qu'il a observé toutes les prescriptions sur le roulage, qu'en égard aux circonstances de la cause, il a fait tout ce qu'on pouvait attendre d'un homme normalement diligent, le tout étant apprécié, non point nécessairement d'une manière large (preuve générale qu'on se comporte habituellement en conducteur prudent) mais *in concreto*, en égard aux circonstances spéciales de la cause. Dans la présomption irréfragable, par contre, cette preuve contraire de la faute que la loi présume n'est pas suffisante. Celui contre qui la présomption est édictée doit prouver d'une manière *positive* non point qu'il n'est pour rien dans le dommage, mais que ce dommage est imputable *pour le tout* à une autre cause : la « cause étrangère » (cas fortuit, force majeure, état de nécessité, fait du prince, faute de la victime, etc.).

Dans la plupart des cas, ceux où il y a des indices sur les causes du dommage (témoignages, constatations, etc.), la différence entre les deux présomptions n'est pas, pratiquement, sensible. Elle n'acquiert toute sa valeur que lorsque les causes réelles du dommage demeurent inconnues. Dans ce cas, la présomption simple permet encore, jusqu'à un certain point, à la personne considérée comme responsable d'échapper à la responsabilité en prouvant qu'elle s'est comportée d'une manière irréfutable, et par conséquent

peesche landen gehandeld wordt. Dit moet geschieden door het invoeren van een vermoeden van schuld te hunnen laste.

Doch moet men slechts een bloot vermoeden, *juris tantum*, aannemen of wel een onwraakbaar vermoeden, *juris et de jure*, naar het tegenwoordig artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek, zooals het door de rechtspraak verklaard wordt?

Het bloot vermoeden laat het tegenbewijs toe van de schuld, welke door de wet ondersteld wordt bij dengene tegen wien zij een dergelijk vermoeden oppert. Het vermoeden *juris et de jure* laat dat tegenbewijs van de vermoedelijke schuld niet toe. De wet beschouwt die schuld *als zoodanig zeker dat zij verbiedt* te bewijzen dat zij niet werd begaan en dat zij aan den persoon, die als verantwoordelijke dader van de schade wordt aangezien, niet toelaat zich vrij te maken tenzij door het bewijs van de tusschenkomst van een vreemde oorzaak. Bovendien moet de tusschenkomst van de vreemde oorzaak alsdan in de verwezenlijking van de schade algeheel zijn, daar elke verdeling van verantwoordelijkheid uitgesloten is.

Welke zijn de onderscheidenlijke voordeelen van deze twee soorten van vermoedens?

Aan dengene op wien het rust, laat het bloot vermoeden toe zijn verantwoordelijkheid te bevrijden door te bewijzen dat de schuld, waarvan hij door de wet vermoed wordt, hem niet kan worden ten laste gelegd.

In het hier bedoelde geval zal de automobielbestuurder kunnen bewijzen dat hij zich als voorzichtige bestuurder gedragen heeft, dat hij al de voorschriften betreffende het verkeer heeft nageleefd, dat hij, in verband met de omstandigheden van de zaak, alles gedaan heeft wat men van een normaal zorgzaam man kon verwachten, terwijl dit alles niet noodzakelijk in ruimen zin beoordeeld wordt (algemeen bewijs dat men zich gewoonlijk als voorzichtig bestuurder gedraagt), maar *in concreto*, in verband met de bijzondere omstandigheden van de zaak. Bij het onwraakbaar vermoeden daarentegen is dat tegenbewijs van de door de wet vermoede schuld ontoereikend. Degene, tegen wien het vermoeden aangevoerd wordt, moet *positief* bewijzen niet dat hij aan de schade volkomen vreemd is, maar dat die schade *voor het geheel* aan een ander oorzaak : « de vreemde oorzaak » moet worden toegeschreven (toeval, overmacht, noodtoestand, maatregel van hoogerhand, schuld van den getroffen, enz.).

In de meeste gevallen, — die waarin aanwijzingen omtrent de oorzaken van de schade aanwezig zijn (getuigenissen, bevindingen, enz.) — is het verschil tusschen de twee vermoedens practisch niet groot. Dit verschil verkrijgt eerst zijn volle gewicht wanneer de werkelijke oorzaken van de schade onbekend blijven. In dat geval laat het bloot vermoeden nog eenigermate aan den als aansprakelijk beschouwden persoon de mogelijkheid om aan de verantwoordelijkheid te ontsnappen, door te bewijzen dat zijn hou-

qu'il y a lieu d'*inférer* que le dommage est dû à une autre cause.

La présomption irréfragable, au contraire, laissera subsister la responsabilité à charge de la personne présumée en faute, parce qu'il est de l'essence de cette présomption de subsister tant que la preuve *positive* de la cause étrangère n'est pas rapportée. La présomption ne sera donc pas renversée dans l'hypothèse où l'accident s'est produit sans témoins. Il est *possible* qu'elle le soit, s'il n'y a que présomption simple.

Ces principes devaient être rappelés pour expliquer la décision du Comité permanent de s'en tenir à la présomption simple.

Deux ordres de considérations ont justifié cette solution :

a) Il a paru excessif de laisser toujours à charge de l'automobiliste la responsabilité d'un accident qui s'est passé hors de la présence de tout témoin, alors qu'il peut être, dans le fait, entièrement dû à la faute de la victime (cycliste roulant à la campagne, et faisant un brusque écart au moment de l'arrivée d'une automobile; piéton imprudent — ou ivre — traversant dans les mêmes conditions la voie publique).

b) Une seconde raison, plus décisive encore, doit être mentionnée. Une présomption légale se base toujours, et *doit* se baser sur la réalité, sur l'enseignement des faits. C'est parce que l'expérience démontre qu'en cas de dommage causé par un enfant mineur, il y a presque toujours défaut de surveillance ou mauvaise éducation, dans le chef des parents, que la loi « présume » ceux-ci responsables. De même, pour le dommage causé par l'animal dont on a la garde, ou par la ruine d'un bâtiment dont la cause est le défaut d'entretien. Peut-on dire la même chose, *en fait*, dans la réalité concrète, lorsqu'un dommage est causé par un véhicule automoteur notamment à un piéton? Le Comité permanent ne l'a pas cru parce que, depuis quelques années, notre législation a imposé aux piétons des obligations rigoureuses en matière de circulation (voyez notamment l'arrêté royal du 17 janvier 1936), obligation dont il résulte, d'une manière générale, qu'un piéton qui se trouve *sur la voie carrossable* n'est pas, *en principe*, à l'endroit où il doit être (les piétons n'ont pas le droit de traverser la voie carrossable lorsque, par leur présence, ils peuvent gêner les autres usagers de la route, donc à leur approche : arrêté royal du 17 janvier 1936, article 3, 3°; ils ne peuvent plus emprunter la voie carrossable lorsqu'il existe un accotement ou un trottoir; ils ne peuvent plus traverser la voie carrossable autrement que perpendiculairement à son axe, ou lorsque la circulation — réglementée — est interdite dans le sens où ils traversent, etc.), et où par conséquent, c'est plutôt *lui* qui doit, par le seul fait de l'endroit où il se trouve, être présumé en faute, si un

ding onberispelijk was en er dus aanleiding is om daaruit *af te leiden* dat de schade aan een ander oorzaak moet worden toegeschreven.

Het onwraakbaar vermoeden, daarentegen, laat de verantwoordelijkheid voortbestaan ten aanzien van den persoon, die vermoed wordt in gebreke te zijn, omdat het tot het wezen van dat vermoeden behoort voort te bestaan zolang het *positief* bewijs van de vreemde oorzaak niet geleverd wordt. Het vermoeden zal dus niet omgekeerd worden in de onderstelling dat het ongeval zonder getuigen is voorgekomen. Het *kan* omgekeerd worden, indien er slechts bloot vermoeden bestaat.

Deze beginselen moesten in herinnering gebracht worden om uit te leggen waarom het Vast Comité ertoe besloten heeft zich aan het bloot vermoeden te houden.

Deze oplossing wordt door tweeërlei beschouwing verantwoord :

a) Het is overdreven toegeschenen den automobilist steeds de verantwoordelijkheid te doen dragen van een buiten de aanwezigheid van getuigen voorgekomen ongeval, dat feitelijk uitsluitend door de schuld van den getroffene kan veroorzaakt zijn (een wielrijder buiten de stad, die onverwacht uitwijkt op het oogenblik dat een auto aankomt; onvoorzichtig — of dronken — voetganger die in dezelfde omstandigheden den openbaren weg oversteeft).

b) Een tweede, nog meer afdoende reden dient te worden aangehaald. Een wettelijk vermoeden is en moet steeds gegrond zijn op de werkelijkheid, op hetgeen de feiten leeren. Het is omdat uit de ervaring gebleken is dat, in geval van schade veroorzaakt door een minderjarig kind, er bijna altijd gebrek aan toezicht of verkeerde opvoeding vanwege de ouders wordt vastgesteld, dat de wet « vermoedt » dat de ouders verantwoordelijk zijn. Zoo ook wat betreft de schade, toegebracht door het dier dat men onder zijn bewaking heeft, of door de instorting van een gebouw, waarvan de oorzaak aan een verzuim in het onderhoud moet worden toegeschreven. Kan men *in feite*, in de concrete werkelijkheid, hetzelfde beweren wanneer een schade door een motorvoertuig inzonderheid aan een voetganger wordt toegebracht? Het Vast Comité was niet van die meening, omdat onze wetgeving, sinds enkele jaren, aan de voetgangers strenge verplichtingen in zake verkeer heeft opgelegd (zie inzonderheid Koninklijk besluit van 17 Februari 1936), verplichtingen waaruit over het algemeen blijkt dat een voetganger, die zich *op den rijweg* bevindt, *principieel* niet op de plaats is waar hij moet zijn (de voetgangers hebben het recht niet den rijweg over te steken, wanneer zij, door hun aanwezigheid, de andere weggebruikers kunnen verhinderen, dus wanneer laatstbedoelden naderen : Koninklijk besluit van 17 Januari 1936, artikel 3, 3°; zij mogen den rijweg niet meer volgen wanneer er een trottoir of een verhoogde berm bestaat; zij mogen den rijweg niet meer oversteken dan loodrecht op de wegas, of wanneer het verkeer volgens de reglemen-

accident vient à se produire. Une présomption *juris et de jure* à charge de l'automobiliste, dans de pareils cas — qui sont excessivement nombreux — peut-elle encore raisonnablement être admise? Surtout avec cette conséquence qu'elle subsistera si l'automobiliste ne dispose pas de témoins ou d'indices pour démontrer la faute du piéton? Le Comité permanent ne l'a pas cru. Il a estimé qu'étant donné la législation actuelle sur le roulage, dans les cas — si nombreux — où un piéton est renversé sur la voie carrossable, une présomption irréfragable pesant sur l'automobiliste ne se justifierait plus en aucune manière, n'aurait plus, ni en droit ni en fait, aucun point d'appui sérieux dans la réalité des choses. C'est la raison pour laquelle il l'a écartée, pour ne retenir qu'une présomption simple, pleinement suffisante dans de très nombreux cas, mais infiniment moins sévère, et moins injuste dans les cas extrêmes.

Il convient d'ailleurs d'ajouter que la preuve contraire de la faute qui pèse sur l'automobiliste ne sera pas, *in concreto*, si facile à administrer qu'on pourrait, de prime abord, le supposer. Tout comme en matière de défaut de surveillance dans la présomption de faute qui pèse sur les parents, il faudra démontrer qu'en fait, et en égard aux circonstances concrètes, toutes les précautions ont été prises. En matière de responsabilité des parents ce n'est que la preuve contraire de la *mauvaise éducation* qui peut être administrée d'une manière large, parce qu'il est impossible de prouver la bonne éducation autrement que dans ses grandes lignes. Mais cela tient à la *nature spéciale de la faute* présumée par la loi. Il est permis d'affirmer qu'il n'en sera pas de même en matière d'accident de roulage, parce que la preuve d'une conduite habituellement prudente et normale ne démontrera pas nécessairement qu'au moment de l'accident, cette conduite a subsisté.

VI. — Le Comité permanent a toutefois été d'avis qu'il convenait d'aggraver, en un point, la présomption simple qui pèsera sur le conducteur d'un véhicule automoteur en lui imposant la prise en charge des risques résultant du vice de fonctionnement ou de construction, lorsqu'il appert des circonstances que ce vice peut raisonnablement être considéré comme étant une cause possible de l'accident. En droit commun (dans l'interprétation jurisprudentielle actuelle de l'article 1384, alinéa 1), le vice de la chose gardée, loin de constituer une cause d'exonération, est une *faute*. Mais le vice de la chose doit, pour donner naissance à une présomption de responsabilité, être prouvé par la victime. Or, cette preuve peut s'avérer particulièrement difficile. Elle peut notam-

ten verboden is in de richting waarin zij oversteken, enz.) en waar *hij* dan ook, door het enkel feit van de plaats waar hij zich bevindt, moet vermoed worden in gebreke te zijn in geval er zich een ongeval voordoet. Kan het vermoeden *juris et de jure* ten laste van den automobilist, in dergelijke gevallen — welke zeer dikwijls voorkomen — nog redelijkerwijze worden aangenomen? Vooral met het gevolg dat dit vermoeden zal blijven bestaan indien de automobilist geen getuige noch aanwijzingen heeft om de schuld van den voetganger aan te toonen. Het Vast Comité heeft dat niet gemeend. Het was van oordeel dat, in verband met de thans bestaande wetten op het verkeer, in de zoo talrijke gevallen waarin een voetganger op de rijbaan wordt aangereden, het onwraakbaar vermoeden ten laste van den automobilist op geen enkel wijze meer kan worden verantwoord, dat het *in rechte* noch *in feite* geen ernstigen steun kan vinden in de werkelijkheid. Dit is de reden waarom het Vast Comité dat vermoeden heeft afgewezen, om slechts het bloot vermoeden te handhaven, dat in zeer vele gevallen meer dan volstaat, doch minder streng is en in de uiterste gevallen minder onrechtvaardig.

Er dient bovendien te worden opgemerkt dat het tegenbewijs van de schuld, dat bij den automobilist berust, *in concreto* niet zoo gemakkelijk zal kunnen geleverd worden als men bij den eersten indruk zou veronderstellen. Evenals in zake gebrek aan toezicht in het vermoeden van schuld dat op de ouders rust, zal er moeten bewezen worden dat in feite, en gelet op de concrete omstandigheden, alle voorzorgen genomen werden. Ter zake van verantwoordelijkheid der ouders is het slechts het tegenbewijs van de *verkeerde opvoeding* die in ruimen zin kan geleverd worden, aangezien het niet mogelijk is de goede opvoeding anders dan in groote trekken aan te toonen. Maar dat is te wijten aan den *bijzonderen aard* van de door de wet vermoede *schuld*. Men mag zeggen dat dit in zake verkeersongevallen niet het geval zal zijn, omdat het bewijs van een doorgaans voorzichtig en normaal bestuur niet noodzakelijk als bewijs zal gelden dat dergelijk bestuur op het oogenblik van het ongeval bestond.

Het Vast Comité was evenwel van meening dat het bloot vermoeden, dat op den bestuurder van een motorvoertuig zal rusten, op één punt behoorde te worden verzwaaard, door hem te verplichten het risico voortspruitende uit het gebrek in de werking of in den bouw te dragen, wanneer uit de omstandigheden blijkt dat dit gebrek redelijkerwijze als een mogelijke oorzaak van het ongeval kan worden beschouwd. In het gemeen recht (overeenkomstig de tegenwoordige uitlegging, door de rechtsspraak, van artikel 1384, alinea 1) is het gebrek van de bewaakte zaak, verre van een grond tot ontheffing te zijn, een *schuld*. Doch het gebrek van de zaak moet, om een vermoeden van verantwoordelijkheid te doen ontstaan, door den getroffene bewezen worden.

ment exiger une expertise, et à ce titre, rendre la situation de la victime très lourde. Il a paru plus équitable d'obliger le conducteur d'un véhicule automobile de prendre en charge les risques résultant du vice de construction ou de fonctionnement du véhicule, lorsque, d'après les circonstances, pareille cause du dommage est sérieusement admissible. C'est là le sens des mots « s'il échet » figurant dans le texte nouveau. On ne peut, en effet, exiger de l'automobiliste la preuve positive que le véhicule est en parfait état lorsque, d'après les circonstances du fait, rien ne permet raisonnablement de supposer qu'un vice de construction ou de fonctionnement peut être la cause de l'accident. De là, la disposition relative à ce point dans l'article 1385bis : la personne présumée responsable ne pourra pas toujours se libérer en démontrant qu'elle n'a point commis de faute, mais elle devra de plus, s'il échet, établir que le dommage n'est pas dû à un vice du véhicule. Cette dernière preuve pourra, éventuellement, résulter de présomptions, et non pas exclusivement d'une expertise technique.

Il convient d'ailleurs de remarquer que le conducteur d'un véhicule automobile ne pourrait pas, pour se libérer, invoquer *lui-même* que le vice de construction ou de fonctionnement ne lui est pas imputable (vice inapparent, réparateur choisi avec le plus grand soin et qui néanmoins, a mal remonté certaines pièces), car en alléguant le vice, il démontrerait par le fait même sa faute, en vertu d'autres dispositions légales (art. 1384, al. I ; voyez dans le même sens article 1386). L'intérêt, pour la victime, de la prise en charge, par la personne présumée responsable des risques résultant du vice de la chose, réside uniquement dans le fait que la cause de l'accident peut demeurer inconnue ou indéterminable (absence de constatation en temps utile, déplacement du véhicule, etc...) alors qu'en réalité, elle réside effectivement dans le vice de construction ou de fonctionnement.

VII. — Pour établir nettement que la présomption qui pèsera sur le conducteur d'un véhicule automobile est une présomption simple, l'alinéa 3 de l'article 1385bis a été rédigé dans les mêmes termes que l'article 1384, dernier alinéa, qui établit également une présomption simple. Le sens de la nouvelle disposition ne pourra, de la sorte prêter à doute en jurisprudence. Cela est d'autant plus nécessaire que l'article 1385 qui précède immédiatement le nouveau texte, établit, dans le système actuel de la jurisprudence une présomption irréfragable.

VIII. — Le Comité permanent estime que la possibilité d'une responsabilité partagée subsiste en cas de faute de la victime, n'ayant exercé qu'une causalité partielle dans la réalisation du dommage. Il est

Wetnu, het leveren van dergelijk bewijs kan uiterst moeilijk blijken. Het kan inzonderheid een deskundig onderzoek noodzakelijk maken en daardoor den getroffene in een lastige positie doen verkeeren. Het kwam billijker voor den bestuurder van een motorvoertuig te verplichten het risico voortspruitende uit het gebrek in de werking of den bouw van het voertuig op zich te nemen, wanneer naar de omstandigheden, dergelijke oorzaak van de schade ernstig kan worden aangenomen. Dit is de beteekenis van de woorden « desgevallend » welke in den nieuwen tekst voorkomen. Het gaat immers niet op van den automobilist het positief bewijs te vorderen dat het voertuig in behoorlijken staat is, wanneer, blijkens de omstandigheden van het feit, redelijkerwijze niets toelaat te veronderstellen dat een gebrek in den bouw of in de werking de oorzaak van het ongeval kan zijn. Vandaar de bepaling hieromtrent in artikel 1385bis : de persoon, die vermoed wordt aansprakelijk te zijn, zal zich niet altijd kunnen bevrijden door te bewijzen dat hij geen schuld heeft, maar bovendien zal hij *desgevallend* moeten bewijzen dat de schade niet aan een gebrek in het voertuig te wijten is. Laatsgenoemd bewijs kan, desvoorkomend, uit vermoedens en niet uitsluitend uit een technisch onderzoek voortvloeien.

Er dient bovendien te worden opgemerkt dat de bestuurder van een motorvoertuig, om zich te bevrijden, *zelf* niet zou kunnen aanvoeren dat het gebrek in de werking of in den bouw hem niet ten laste worden gelegd (verborgen gebrek, zorgvuldig gekozen hersteller, die niettemin sommige stukken slecht incengestoken heeft), want, door het gebrek in te roepen, zou hij daardoor zelf, ingevolge andere wetsbepalingen (art. 1384, al. 1; zie hieromtrent ook art. 1386), zijn schuld bewijzen. Het op zich nemen door den persoon die vermoedelijk verantwoordelijk is voor het risico dat uit het gebrek der zaak voortvloeit, heeft voor den getroffene alleen belang wegens het feit dat de oorzaak van het ongeval onbekend of niet bepaalbaar kan blijven (gebrek aan vaststelling te bekwamer tijd, verplaatsing van het voertuig, enz.) terwijl die oorzaak feitelijk in het gebrek in den bouw of in de werking van het voertuig besloten ligt.

VII. — Ten einde duidelijk te bepalen dat het vermoeden, dat op den bestuurder van een motorvoertuig zal rusten, een bloot vermoeden is, werd alinea 3 van artikel 1385bis in dezelfde bewoordingen gesteld als artikel 1384, laatste alinea, waarbij eveneens een bloot vermoeden wordt voorzien. Op die wijze kan de beteekenis van de nieuwe bepaling in de rechtspraak geen twijfel doen ontstaan. Dit is te meer noodig daar artikel 1385, dat den nieuwen tekst onmiddellijk voorafgaat, in het *tegenwoordig* stelsel der *rechtspraak* een onwraakbaar vermoeden voorziet.

VIII. — Het Vast Comité meent dat de mogelijkheid van een verdeelde verantwoordelijkheid blijft bestaan, ingeval van schuld vanwege het slachtoffer, die slechts een gedeeltelijke oorzakelijkheid in het

d'ailleurs reconnu en doctrine que les présomptions simples admettent la possibilité d'un partage de responsabilité. La solution contraire ne s'impose que dans les présomptions irréfragables.

Toutefois, cette responsabilité partagée ne jouera qu'en cas de faute de la *victime*. S'il y a concours dans la réalisation du dommage, entre la présomption de faute qui pèse sur le conducteur et la faute d'un tiers, la présomption de faute vis-à-vis de la victime subsistera pour le tout, quitte à la personne qui en demeurera chargée à exercer tel recours que de conseil contre le tiers.

Cette solution qui *peut* être discutée dans le système de droit commun de la faute prouvée, s'impose en matière de responsabilité présumée.

IX. — Le Comité permanent a eu également son attention attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à régler, dans le nouveau texte, la question de la *causalité matérielle* du dommage qui se pose avant celle de la *responsabilité*. Il faut, en effet, avant tout, établir (même dans les présomptions de faute qui, à ce titre, emportent nécessairement, présomption de causalité entre la *faute* et le *dommage*) que le dommage est bien dû au fait de l'homme ou de la chose, et non au fait de la victime ou de toute autre cause. Le Comité permanent a toutefois estimé que cette question spéciale ne se posait, d'une manière *sensible*, que depuis l'avènement d'une théorie nouvelle sur la responsabilité, telle qu'elle résulte des articles 1382 et 1383 du Code civil (voy. Concl. du M. P. s/s Cassation, 4 juillet 1929 P. 1929, I. 261, et l'arrêt lui-même) et qu'antérieurement, elle n'avait jamais soulevé de difficulté en jurisprudence. On la résolvait par la notion de bon sens de la causalité apparente et on admettait, dans le cas qui nous occupe, que cette *causalité* matérielle résultait du seul fait du dommage occasionné par le véhicule. Ainsi s'ouvrait immédiatement le débat sur la *responsabilité*. Dans ces conditions, trancher cette question, très particulière, dans un texte de loi semble inutile. Mais pour autant que de besoin, le Comité permanent rappelle que, dans le libellé actuel de l'article 1385bis, la présomption de responsabilité suppose l'attribution de la causalité matérielle à l'automobiliste et que celle-ci résulte du seul fait que le dommage a été occasionné par le véhicule.

X. — Le Comité permanent estime qu'en cas de collision entre deux véhicules automoteurs, les pré-

tot stand komen van de schade heeft teweeggebracht. In de rechtsleer wordt trouwens aangenomen dat het bloot vermoeden de mogelijkheid van een verdeelde verantwoordelijkheid open laat. De tegenovergestelde oplossing dringt zich slechts op in zake onwraakbaar vermoeden.

Deze verdeelde verantwoordelijkheid, echter, zal slechts van toepassing zijn ingeval van schuld vanwege den *getroffene*. Bestaat er, in het tot stand komen van de schade, samenloop tusschen het vermoeden van schuld, dat op den bestuurder rust, en de schuld van een derde, dan zal het vermoeden van schuld ten aanzien van den getroffene blijven bestaan voor het geheel, behoudens het recht voor den persoon, die er mede belast blijft, tegen den derde zulk verhaal te nemen als geraden is.

Die oplossing, waarover in het stelsel van gemeen recht van de bewezen schuld *kan* worden geredetwist, dringt zich op ter zake van vermoedelijke verantwoordelijkheid.

IX. — De aandacht van het Vast Comité werd er eveneens op gevestigd dat het van belang zou zijn de kwestie van de *stoffelijke oorzakelijkheid* der schade in den nieuwen tekst te regelen, welke kwestie vóór die van de *verantwoordelijkheid* oprijst. Eerst en vooral toch (zelfs bij vermoedens van schuld welke als zoodanig noodzakelijk het vermoeden van oorzakelijkheid tusschen de *schuld* en de *schade* medebrengen), dient er te worden vastgesteld dat de schade wel degelijk aan de daad van den mensch of van de zaak en niet aan de daad van het slachtoffer of eenige andere oorzaak moet worden toegeschreven. Het Vast Comité was evenwel van oordeel dat deze bijzondere kwestie slechts merkbaar opgerezen was sedert het opkomen van een nieuwe theorie over de verantwoordelijkheid, zooals zij voortvloeit uit de artt. 1382 en 1383 van het Burgerlijk Wetboek (zie Concl. O. M. Verbr., 4 Juli 1929, P. 1929, I. 261, en het arrest zelf) en dat zij vroeger in de rechtspraak nooit eenige moeilijkheid had opgeleverd. Men loste ze op door het gezond begrip van de zichtbare oorzakelijkheid en, in het hierbedoelde geval nam men aan, dat die stoffelijke *oorzakelijkheid* voortvloeide uit het enkel feit van de door het voertuig *teweeggebrachte* schade. Hierop ontstond onmiddellijk het debat over de *verantwoordelijkheid*. In deze voorwaarden lijkt het nutteloos deze zeer bijzondere kwestie in een wettekst te beslechten. Voor zoover noodig, wordt evenwel door het vast Comité in herinnering gebracht dat, in den tegenwoordigen tekst van art. 1385bis, het vermoeden van verantwoordelijkheid onderstelt dat de stoffelijke oorzakelijkheid aan den automobilist wordt toegeschreven en dat deze oorzakelijkheid voortvloeit uit het enkel feit dat de schade door het voertuig werd teweeggebracht.

X. — Het Vast Comité is van oordeel dat, ingeval van botsing tusschen twee motorvoertuigen, de ver-

somptions de faute subsistent non seulement à l'égard des tiers — ce qui est l'évidence — mais entre conducteurs. C'est la solution admise, en principe, par la loi suisse du 15 mars 1932, et elle est logique. Les deux présomptions ne s'annuleront donc point, comme il ressort des développements de la proposition de loi Sinzot. Elle seront maintenues. Elles suivront, chacune, leur destinée propre, et si elles subsistent définitivement, le règlement final s'effectuera par compensation à due concurrence.

XI. — Il va de soi que l'article 1385bis ne pourra pas être invoqué lorsqu'il y a *contrat de travail* entre la victime et l'auteur de l'accident, ou la personne qui répond de celui-ci, et que les lois coordonnées sur la réparation de dommages résultant des accidents du travail sont applicables. Aux termes de l'article 19 de ces lois coordonnées (et sauf l'exception prévue à l'alinéa I de cet article), les accidents du travail ne donnent lieu, en effet, à charge du chef d'entreprise et au profit de la victime ou de ses ayants-droit, qu'aux *seules* réparations forfaitaires. Le droit commun de la responsabilité est donc exclu, en raison du risque professionnel qui garantit la *certitude* d'une réparation d'un montant forfaitaire.

La chose est d'évidence, et le nouvel article 1385bis n'y change rien. Il en a d'ailleurs été de même pour l'article 1385 actuel, postérieurement à la mise en application de la loi sur la réparation des accidents du travail du 24 décembre 1903 : lorsqu'il y a dommage causé par un animal au préposé du propriétaire de cet animal, l'article 1385 (qui peut être invoqué *en principe* : voy. Cass. 16 oct. 1902 P. 1902 I 350) cesse d'être applicable si le préposé bénéficie de la loi sur les accidents du travail.

Il en résulte que les chefs d'entreprise ne devront pas, en ce qui concerne leurs ouvriers, faire couvrir par le contrat d'assurance obligatoire, prévu par l'article 3 du projet ci-joint, la réparation des dommages qui est réglée par la loi du 24 décembre 1903.

XII. — A l'instar de la proposition Sinzot, il convient de compléter le principe de la responsabilité du conducteur d'un véhicule automoteur (qui est conforme au système de la personnalité des fautes, base de notre législation) par celle du titulaire de la plaque d'immatriculation, qui sera « civilement responsable » du dommage causé par le conducteur du véhicule. Il s'agit donc d'une *responsabilité pour autrui*, mais d'un *type nouveau*. Cette responsabilité est, en effet, calquée sur celle des commettants (art. 1384, al. 3) mais elle la *dépasse* en raison des nécessités particulières qui se présentent en matière automobile.

moedens van schuld blijven voorbestaan niet alleen ten aanzien van derden — hetgeen van zelf spreekt — doch tusschen de bestuurders. Die oplossing werd principieel door de Zwitserse wet van 15 Maart 1932 aangenomen en zij is logisch. De twee vermoedens zullen dus elkander niet vernielen zooals in de toelichting van het wetsvoorstel Sinzot wordt aangegeven. Zij blijven behouden. Elk vermoeden zal zijn eigen weg volgen en bijaldien zij definitief blijven voortbestaan, zal de eindregeling geschieden door schuldvergelijking tot behoorlijk bedrag.

XI. — Het ligt voor de hand dat artikel 1385bis niet kan worden ingeroepen wanneer er een *arbeidscontract* bestaat tusschen het slachtoffer en den dader van het ongeval, of den persoon die voor dezen instaat, en wanneer de samengeschatte wetten betreffende de vergoeding van de schade voortspruitende uit arbeidsongevallen van toepassing zijn. Luidens artikel 19 van bedoelde samengeschatte wetten (en behoudens de uitzondering voorzien bij alinea I van bedoeld artikel), geven de arbeidsongevallen, ten laste van het hoofd der onderneming en ten voordeele van het slachtoffer of van zijn rechtverkrijgenden, geen aanleiding tot vergoedingen *ander dan* de forfaitaire vergoedingen. Het gemeen recht betreffende de verantwoordelijkheid is dus uitgesloten, op grond van het beroepsrisico dat de *zekerheid* van een vergoeding van een forfaitair bedrag waarborgt.

De kwestie is duidelijk en het nieuw artikel 1385bis laat ze ongewijzigd. Zoo ook was het ten andere, voor het tegenwoordig artikel 1385 betreft, na het in werking treden der wet van 24 December 1903 betreffende de vergoeding der arbeidsongevallen : wanneer er schade is, welke door een dier aan den aangestelde van den eigenaar van dat dier veroorzaakt werd, vindt artikel 1385 (dat *in principe* kan worden ingeroepen, zie Verbr. 16 October 1902 P. 1902 I. 350) geen toepassing meer, indien de aangestelde het voordeel van de wet op de arbeidsongevallen geniet.

Hieruit volgt dat, *wat hun werklieden betreft*, de hoofden van een onderneming de schadevergoeding, welke bij de wet van 24 December 1903 geregeld wordt, niet behoeven te doen dekken door het contract van verplichte verzekering, voorzien bij artikel 3 van hierbijgaand ontwerp.

XII. — Evenals in het voorstel Sinzot, dient het beginsel van de verantwoordelijkheid van den bestuurder van een motorvoertuig (hetwelk overeenkomt met het stelsel van persoonlijkheid van de schuld, dat aan onze wetgeving tot grondslag strekt) te worden aangevuld met de verantwoordelijkheid van den houder der nummerplaat, die « burgerlijk verantwoordelijk » zal zijn voor de door den bestuurder van het voertuig toegebrachte schade. Het geldt hier dus een *verantwoordelijkheid voor anderen*, doch van een *nieuw type*. Deze verantwoordelijkheid is immers opgevat naar die van de werkge-

Tel est le *principe*, dont les détails d'application seront examinés ci-après. Ce principe est d'autant plus nécessaire que, dans un système d'assurance obligatoire, l'obligation de s'assurer ne peut peser que sur celui qui tire, d'une manière stable, profit du véhicule, (c'est-à-dire, sur le titulaire de la plaque d'immatriculation, en règle) et non sur le conducteur.

a) La responsabilité du fait du conducteur doit peser, non sur le propriétaire ou l'usufruitier (système Sinzot) mais sur le titulaire de la plaque d'immatriculation, le seul qui ait, en fait, l'usage stable du véhicule. Il faut, en effet, prévoir toutes les combinaisons juridiques qui se présentent dans la pratique des choses (ventes à tempérament, notamment, où l'usager du véhicule n'est pas propriétaire, mais simple détenteur, s'il y a réserve de propriété), et c'est ce qui a déterminé le Comité permanent à penser que le critère basé sur la délivrance de la plaque d'immatriculation était plus adéquat que celui résultant de la propriété ou de l'usufruit (critères adoptés par la proposition Sinzot).

Au titulaire de la plaque d'immatriculation il faut toutefois adjoindre, à son défaut, le propriétaire ou l'usufruitier. Cette disposition vise le cas où ces personnes mettent un véhicule en circulation sans se munir d'une plaque d'immatriculation.

b) Le titulaire de la plaque d'immatriculation (ou à son défaut, le propriétaire ou l'usufruitier) doit être responsable non seulement du fait de son préposé ou de ses enfants mineurs (droit commun) mais, plus largement de toute personne qui, de son assentiment exprès ou tacite, conduit le véhicule. Il sera de la sorte responsable du locataire, de l'emprunteur, de l'ami à qui il a confié sa voiture. Le Comité permanent, a même estimé qu'il devait assumer la responsabilité du fait de tout conducteur, y compris le voleur, lorsque le vol a été rendu possible à la suite d'une négligence de sa part (voiture abandonnée sur la voie publique, non fermée, ou laissée dans un garage particulier ouvert ou même chez un garagiste — sauf dans ce dernier cas recours éventuel contre le garagiste). Il n'y a pas lieu d'excepter que les vols commis à l'aide d'effraction, d'escalade, de fausses clefs ou avec violences (solution similaire dans l'article 1954 du C. C. : responsabilité des hôteliers).

c) La faute du titulaire de la plaque d'immatriculation, présumée par la loi, et servant de fondement à cette nouvelle responsabilité pour autrui, est d'avoir

vers (art. 1384, al. 3), doch *gaat verder* met het oog op de bijzondere noodwendigheden in zake automobiëlverkeer. Dat is het *beginsel*; de bijzonderheden omtrent de toepassing er van zullen hierna onderzocht worden. Dit beginsel is te meer noodzakelijk, daar in een systeem van verplichte verzekering, de verplichting om zich te laten verzekeren slechts kan rusten op dengene die het bestendig voordeel heeft van het voertuig (d.w.z. over het algemeen op den houder van de plaat) en niet op den bestuurder.

a) De verantwoordelijkheid voor de daad van den bestuurder moet niet op den eigenaar of den vruchtgebruiker (stelsel Sinzot) rusten, doch op den houder van de nummerplaat, de eenige die feitelijk het bestendig gebruik van het voertuig heeft. Men moet immers al de rechtskundige mogelijkheden voorzien, welke in de praktijk kunnen voorkomen (verkoop op afbetaling, namelijk wanneer de gebruiker van het voertuig geen eigenaar doch bloote houder is, indien de eigendom wordt voorbehouden) en dit was het dan ook dat het Vast Comité tot de meening bracht dat het criterium dat op het afleveren van de nummerplaat is gegrond, hier beter past dan het criterium dat uit den eigendom of het vruchtgebruik voortvloeit (criteria aangenomen in het voorstel Sinzot).

Aan den houder van de nummerplaat behoort evenwel, *bij zijn ontstentenis*, de eigenaar of de vruchtgebruiker te worden toegevoegd. Deze bepaling beoogt het geval waarin die personen een voertuig in gebruik stellen zonder dat zij van een nummerplaat zijn voorzien.

b) De houder van de nummerplaat (of bij ontstentenis van dezen, de eigenaar of de vruchtgebruiker) moet verantwoordelijk zijn niet alleen voor de daad van zijn aangestelde of zijn minderjarige kinderen (gemeen recht) doch *in ruimer mate* voor elken persoon die, met zijn uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming, het voertuig bestuurt. Op die wijze zal hij verantwoordelijk zijn voor den huurder, den ontleener, den vriend, aan wien hij zijn rijtuig heeft toevertrouwd. Het Vast Comité was zelfs van oordeel dat hij de verantwoordelijkheid moest dragen voor de daad van elken bestuurder, den dief medebegrepen, wanneer de diefstal mogelijk gemaakt werd door zijn nalatigheid (niet gesloten rijtuig, dat men op den openbaren weg laat staan of in een openstaande private bergplaats, of zelfs bij den houder van een bergplaats — behoudens, in laatstbedoeld geval, verhaal tegen den houder van de bergplaats). Alleen de diefstallen met braak, beklimning, valsche sleutels of gewelddaden dienen te worden uitgezonderd (gelijkwaardige oplossing in artikel 1954 van het Burgerlijk Wetboek : verantwoordelijkheid van de hotelhouders).

c) De schuld van den houder der nummerplaat, welke door de wet vermoed wordt en aan deze nieuwe verantwoordelijkheid voor anderen tot grondslag

confié le véhicule à une personne qui a causé un accident et n'a pu s'exonérer de la présomption de faute qui pèse sur elle (done à un mauvais conducteur), ou d'avoir, par sa négligence, permis qu'on s'empare du véhicule.

d) La présomption de faute qui pèse sur le titulaire de la plaque d'immatriculation est, comme celle des commettants, et à l'opposé de celle qui pèse sur le conducteur, irréfragable, *juris et de jure*. La personne qui en est chargée ne pourra donc démontrer qu'elle n'a pas commis de faute. Elle ne pourra se libérer, comme les commettants, que par la preuve d'une cause étrangère dans la *réalisation du dommage*.

En d'autres termes, la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation est automatique, dès l'instant où le conducteur est jugé responsable. C'est, répétons-le, le système bien que rigoureux, qui gouverne la responsabilité des commettants.

XIII. — Le Comité permanent estime devoir signaler en terminant, qu'on ne pourrait faire, au système qu'il préconise, l'objection que le nombre des procès en responsabilité ne diminuera guère, alors que pareille diminution serait beaucoup plus marquée dans le système de la présomption irréfragable. Il pense, en effet, que dans ce dernier système, l'escompte d'une diminution notable du nombre des procès en responsabilité est un leurre. Pourquoi? parce que dans un pareil système, la preuve de la faute de la victime subsiste comme cause libératoire.

Or, dans la plupart des cas, les automobilistes essayeront certainement d'échapper à la responsabilité très lourde, qui pèsera sur eux, par l'administration de cette preuve. En toute hypothèse, ils la *tenteront*; et souvent ils auront raison de le faire, car l'expérience démontre que la faute de la victime — tout au moins partielle — est fréquente.

Pour couper court aux procès en responsabilité, il faudrait aller jusqu'à l'extrême, et admettre la théorie du risque avec toutes ses conséquences logiques, et parmi elles, la prise en charge de la faute de la victime — tout au moins non intentionnelle — et du cas fortuit, comme en matière d'accidents de travail, ou de responsabilité des commettants (abus de la fonction).

strekt, ligt besloten in het feit dat het voertuig door hem werd toevertrouwd aan den persoon, die een ongeval veroorzaakt heeft en die zich niet heeft kunnen bevrijden van het op hem rustend vermoeden van schuld (aan een slechten bestuurder dus) of dat hij door zijn nalatigheid de mogelijkheid heeft doen ontstaan dat men zich van het voertuig meester gemaakt heeft.

d) Het op den houder van de nummerplaat rustend vermoeden van schuld is, evenals dit betreffende de werkgevers, daarin verschillend met datgene dat op den bestuurder rust, *juris et de jure* onwraakbaar. De persoon, aan wien de schuld ten laste gelegd wordt, zal dus niet kunnen bewijzen dat hij geen fout heeft gepleegd. Hij zal zich, evenals de werkgevers, slechts kunnen bevrijden door het bewijs van een vreemde oorzaak in het tot stand komen van de schade.

Met andere woorden, de houder der nummerplaat is automatisch verantwoordelijk zoodra de bestuurder verantwoordelijk bevonden wordt. Dit is, wij herhalen het, het stelsel, zij het dan ook streng, dat aan de verantwoordelijkheid van de werkgevers ten grondslag ligt.

XIII. — Ten slotte meent het Vast Comité er te moeten op wijzen dat, in verband met het door hem voorgedragen stelsel niet kan worden tegengeworpen dat het aantal processen in zake verantwoordelijkheid geenszins zal verminderen, terwijl die vermindering veel aanzienlijker zou zijn onder het stelsel van het onwraakbaar vermoeden. Het Vast Comité meent dat, wat laatstgenoemd stelsel betreft, het een ijdele hoop zou zijn op een aanzienlijke vermindering van het aantal processen in zake verantwoordelijkheid te rekenen. Waarom? Omdat in dergelijk stelsel het bewijs van de schuld van het slachtoffer als grond tot ontheffing behouden blijft.

Welnu, in de meeste gevallen zullen de automobilisten zeker trachten de zeer zware verantwoordelijkheid, die op hen zal rusten, van zich af te werpen, door het leveren van bedoeld bewijs. In elk geval, zullen zij het *beproeven* en veelal zullen zij gelijk hebben dit te doen, want de ervaring leert dat meermalen de schuld — ten minste gedeeltelijk — aan het slachtoffer moet worden toegeschreven.

Om met de processen in zake verantwoordelijkheid gedaan te maken, zou men tot het uiterste moeten gaan en de theorie van het risico aannemen met al haar logische gevolgtrekkingen, waaronder het op zich nemen van de schuld van het slachtoffer — ten minste de niet-opzettelijke schuld — en van het toeval, zooals in zake arbeidsongevallen of verantwoordelijkheid der werkgevers (misbruik van bediening).

CHAPITRE II

CRÉATION D'UN PERMIS DE CONDUIRE

Après mûr examen, le Comité permanent a estimé qu'il ne convenait point de créer le permis de conduire. Indépendamment des difficultés d'organisation (recrutement d'examineurs capables et impartiaux; recours contre les décisions, etc.), il reste cet argument décisif : Comment ajouter foi à un examen où il est évident que le candidat fera toujours preuve d'une prudence et d'une circonspection exemplaires, quitte à revenir à sa témérité ou à sa faiblesse naturelle de caractère dès qu'il sera en possession du brevet de capacité?

Dans le fond, la création de permis de conduire n'apportera aucune sécurité réelle et pourra prêter à de nombreux abus.

Mais si cette initiative paraît devoir être abandonnée, il n'est pas interdit de faire un effort dans un autre sens : dans celui de l'aggravation de la déchéance du droit de conduire.

Le Comité permanent propose de substituer au texte actuel de l'article 2 de la loi du 1^{er} août 1924, le texte joint en annexe, qui réglemente la matière d'une façon beaucoup plus sévère qu'antérieurement et sera, à raison même de sa sévérité, susceptible d'inciter les conducteurs de véhicules automoteurs à la circonspection.

De la lecture même de ce texte, il appert que les différentes mesures de déchéance sont judicieusement dosées.

Il résulte de cette manière d'aborder le problème, que c'est à l'épreuve des faits que le « permis de conduire » jouera.

C'est, *pratiquement*, la seule méthode qui paraisse pouvoir être adoptée. Tant que l'organisation technique du permis de conduire « préalable » ne permettra pas d'escompter sérieusement que celui qui l'obtient ne causera pas d'accident, il faut nécessairement se fier à l'épreuve des faits, mais agir avec le maximum de sévérité lorsque cette épreuve est défavorable au conducteur.

CHAPITRE III

ASSURANCE OBLIGATOIRE

Le Comité permanent a été d'avis que le principe de l'assurance obligatoire était sain et utile, et par conséquent digne d'être consacré par la loi.

Il ne faut toutefois pas, croit-il, lier indissolublement l'idée d'assurance obligatoire à la notion de risque comme le fait la proposition Sinzot. L'assurance obligatoire n'a d'autre effet que de rendre cer-

HOOFDSTUK II

HET INVOEREN VAN EEN RIJBEWIJS

Na rijp beraad, was het Vast Comité van oordeel dat er geen termen aanwezig zijn om het rijbewijs in te voeren. Behalve de moeilijkheden wat de inrichting betreft (aanstelling van bevoegde en onpartijdige examinatoren, hooger beroep tegen de beslissingen, enz.), bestaat er nog deze afdoende beweegreden : hoe kan men geloof hechten aan een examen, waarbij natuurlijk de candidaat steeds van oplettendheid en voorbeeldige omzichtigheid zal laten blijken, wat niet belet dat hij zich, zoodra hij in het bezit is van de akte van bekwaamheid, weer aan waaghalzerij of karakterloosheid zal kunnen overgeven?

In den grond zal het instellen van een rijbewijs geen wezenlijke veiligheid medebrengen terwijl het aanleiding kan geven tot vele misbruiken.

Indien er van dergelijke nieuwe regeling moet worden afgezien, toch kunnen pogingen in het werk gesteld worden in een andere richting, namelijk die van de verscherping van de vervallenverklaring van het recht van besturen.

Het Vast Comité stelt voor den tegenwoordigen tekst van artikel 2 der wet van 1 Augustus 1924 te vervangen door den tekst, die als bijlage hierbij gevoegd is en waarbij de kwestie veel strenger dan vroeger geregeld wordt, strengheid die de bestuurders van motorvoertuigen tot meer omzichtigheid zal aansporen.

Uit dien tekst blijkt dat de verschillende maatregelen tot vervallenverklaring naar een juiste proportie worden bepaald.

De wijze waarop de kwestie hier ter behandeling is genomen doet blijken dat het aan de feiten is dat het vermogen om te besturen zal getoetst worden.

Dit schijnt wel *practisch* de eenige methode te zijn, die kan worden aangenomen. Zoolang de technische regeling van het « voorafgaande » rijbewijs geen afdoenden waarborg schept, dat hij, die het bekomt, geen ongeval zal veroorzaken, moet men zich noodzakelijk op de proef der feiten verlaten, maar dan ook met de grootste strengheid optreden indien die proef ten nadeele van den bestuurder uitvalt.

HOOFDSTUK III

VERPLICHTE VERZEKERING

Het Vast Comité was van oordeel dat het beginsel van de verplichte verzekering gezond en nuttig was en bijgevolg verdiende door de wet bekrachtigd te worden.

Het meent dat de idee van verplichte verzekering nochtans niet onafscheidbaar aan het begrip van het risico dient verbonden, zooals dat in het voorstel Sinzot geschiedt. De verplichte verzekering heeft

taine, au profit de la victime, la solvabilité de l'auteur de l'accident *dans la mesure où une obligation de réparer pèse sur lui*. Il importe peu que cette obligation de réparer soit, techniquement, à base de faute ou de risque. La notion d'assurance est étrangère au fondement de l'obligation de réparer. Elle la suit, quelle qu'elle soit. Elle s'y superpose dans tous les cas, et aussi complètement dans l'un cas comme dans l'autre, indépendamment de l'étendue que la loi donne, en droit commun, à l'obligation de réparer.

Reste à établir l'organisation technique de l'assurance obligatoire. Et à cette phase du problème, les difficultés apparaissent plus sérieuses. Il convient de les examiner par ordre.

I. — Qui doit obligatoirement être assuré?

La proposition Sinzot fait peser cette obligation sur le propriétaire du véhicule. Il a été dit, au chapitre I du présent rapport, pourquoi il convenait de substituer le titulaire de la plaque d'immatriculation au propriétaire ou à l'usufruitier du véhicule. L'assurance obligatoire doit évidemment être en concordance avec la responsabilité édictée par l'article 1385bis du Code civil, et comme cette responsabilité dans son incidence intéressant plus spécialement le tiers lésé (responsabilité du fait du conducteur : article 1385bis, § 2), pèse sur le titulaire de la plaque d'immatriculation, c'est ce dernier qui doit avoir, logiquement, l'obligation de s'assurer.

Il est inutile de faire également peser cette obligation sur le propriétaire ou l'usufruitier du véhicule, à défaut du titulaire de la plaque d'immatriculation. En effet, si dans ce cas, d'ailleurs exceptionnel, une responsabilité doit subsister (voir art. 1385bis, Code civil), il n'en est pas de même de l'assurance, car il est certain que celui qui met en circulation un véhicule automoteur sans solliciter l'obtention d'une plaque d'immatriculation échappe, par le fait même, à toute mesure utile de contrôle quant à l'assurance. Le projet de loi subordonne, en effet, la délivrance de la plaque d'immatriculation à l'existence d'un contrat d'assurance conforme à la loi, moyen pour ainsi dire automatique d'assurer l'observation de celle-ci.

Le contenu du contrat d'assurance obligatoire ne doit pas être précisé, dès l'instant où l'on prescrit que c'est la responsabilité visée à l'article 1385bis du Code civil qui doit, dans toutes ses incidences, faire l'objet de l'assurance. D'autre part le principe de l'opposabilité des exceptions, dont il sera question ci-après, met le tiers lésé à l'abri de toutes les « surprises » que peut faire naître un contrat d'assurance

geen ander gevolg dan aan het slachtoffer de zekerheid van de solvabiliteit van hem die het ongeval veroorzaakt, te geven, in de maat dat een *verplichting tot vergoeden op hem rust*. Het komt er weinig op aan of die verplichting tot vergoeding, in technisch opzicht, op schuld of risico steunt. Het begrip verzekering staat buiten den grondslag van de verplichting tot vergoeding. Het volgt ze, welke zij ook weze. Het dekt ze, in al de gevallen en zoo volledig in het eene zoowel als in het andere geval, *afgezien van de uitbreiding* welke de wet in het gemeen recht, aan de verplichting tot vergoeden geeft.

De *technische inrichting* van de verplichte verzekering blijft nog vast te stellen. En in dat stadium van het vraagstuk doen zich ernstiger moeilijkheden voor. Het komt er op aan ze in de passende orde te onderzoeken.

I. — Wie is verzekeringsplichtig?

Het voorstel Sinzot legt die verplichting op den eigenaar van het voertuig. In hoofdstuk I van dit verslag werd uiteengezet waarom de houder van de nummerplaat in de plaats moest komen van den eigenaar of den vruchtgebruiker van het voertuig. Het ligt voor de hand dat de verzekeringsplicht in overeenstemming moet zijn met de bij artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek voorziene verantwoordelijkheid, en daar die verantwoordelijkheid, welke bij terugslag meer in het bijzonder den benadeelden derde (verantwoordelijkheid door de daad van den bestuurder : art. 1385bis, § 2) aanbelangt, op den houder van de nummerplaat rust, moet logischer wijze, deze laatste er toe verplicht worden zich te verzekeren.

Het is overbodig die verplichting insgelijks te doen rusten op den eigenaar of op den vruchtgebruiker van het voertuig, bij ontstentenis van den houder van de nummerplaat. Inderdaad, indien er in dit trouwens uitzonderlijk geval nog een *verantwoordelijkheid* moet bestaan (zie art. 1385bis B. W.), geldt dit niet voor de *verzekering*, want het is zeker dat hij die een motorvoertuig in gebruik stelt zonder een nummerplaat aan te vragen, daardoor zelf ontsnapt aan elken doelmatigen controlemaatregel wat de verzekering betreft. Het ontwerp van wet stelt inderdaad de aflevering van de nummerplaat afhankelijk van het bestaan van een verzekeringscontract, dat overeenkomstig de wet werd afgesloten, hetgeen een middel uitmaakt om de naleving van de wet, om zoo te zeggen automatisch te verzekeren.

De inhoud van het contract van verplichte verzekering hoeft niet nader omschreven, indien men voorschrijft dat de bij artikel 1385bis van Burgerlijk Wetboek bedoelde verantwoordelijkheid, met al haar gevolgen, het voorwerp van de verzekering moet zijn. Anderzijds, door het beginsel van de onmogelijkheid om de exceptiën in te roepen, waarover hierna zal gehandeld worden, wordt de benadeelde

incomplet, insuffisant ou qui fait la part trop large à l'assureur (clauses de déchéance, notamment).

Un seul point doit toutefois être précisé par la loi : le montant du dommage assuré. Il faut, si l'on veut garantir une protection complète aux victimes, imposer l'assurance illimitée quant au montant du dommage. La loi suisse du 15 mars 1932 n'a pas suivi ce système. Mais il convient d'observer, indépendamment du motif de fond qui vient d'être précisé, qu'entre l'assurance d'un montant suffisant (qui entraîne, comme la loi suisse le démontre, art. 52, de multiples distinctions et sous-distinctions, forcément délicates) et l'assurance illimitée, la différence de prime n'est pas sensible.

On ne voit, dès lors, pas pourquoi on écarterait l'assurance illimitée. Une exception est toutefois à faire pour les dommages matériels. Il résulte, en effet, des renseignements recueillis que l'assurance illimitée, sur ce point, risquerait de provoquer une augmentation sérieuse des primes, ce qu'il convient d'éviter (voir aussi *Supra*, § 1).

La somme de 500,000 francs pour dommage matériel apparaît, dans la très grande majorité des cas, suffisante.

II. — La proposition de loi Sinzot laisse, en tout état de cause un montant de 5 % du dommage à charge de l'assuré. En soi, cette idée est judicieuse. Elle s'inspire du désir de ne point désintéresser complètement l'auteur de l'accident de l'obligation de réparer et, par voie de conséquence, de l'inciter à la prudence. Elle obvie d'autre part, à un inconvénient que la pratique révèle actuellement: la collusion entre l'assuré et la victime, au préjudice des intérêts de l'assureur. Mais dans le projet Sinzot, l'efficacité *pratique* du système est anéantie par la *solidarité* établie entre l'assureur et l'assuré vis-à-vis de la victime; il est clair, en effet, que la victime ne recherchera que l'assureur, et que celui-ci se désintéressera de son recours contre l'assuré, si la solvabilité de ce dernier est douteuse, ou si la somme à recouvrer n'est pas importante. Cette objection, née de la solidarité, *disparaît* dans le système du Comité permanent (dont le fondement sera expliqué plus loin) parce que, dans ce système, il ne faut plus recourir à la solidarité pour éviter que la victime ne soit indemnisée qu'en partie. En effet, à son égard l'assureur est tenu pour le tout. D'autre part, le recours contre l'assuré est obligatoire. Ainsi toutes les objections d'ordre *technique* à l'idée, juste en soi, de laisser une certaine part de dommages à charge de l'auteur de l'accident, en vue de l'inciter à la prudence, disparaissent, et rien ne s'oppose plus à ce que cette idée s'incorpore dans la loi. Pour lui donner, toutefois, toute son efficacité,

derde gevrijwaard voor al de « verrassingen » die kunnen ontstaan uit een verzekeringscontract dat onvolledig of onvoldoende is of wel waarbij een te ruim voordeel aan den verzekeraar wordt gelaten (inzonderheid bedingen van vervallenverklaring).

Een punt evenwel moet door de wet nader bepaald worden, namelijk het bedrag van de te verzekeren schade. Wil men aan de slachtoffers een volledige bescherming waarborgen, dan moet men een verzekering met onbeperkt bedrag wat de schade betreft, opleggen. De Zwitserse wet van 15 Maart 1932 heeft dat stelsel niet gevolgd. Er dient echter opgemerkt, afgezien van de pas omschreven hoofdeden, dat tusschen de verzekering voor een voldoende bedrag (welke, zooals uit de Zwitserse wet blijkt — artikel 52 — aanleiding geeft tot menigvuldige uiteraard kiesche onderscheidingen en nevenonderscheidingen) en de onbeperkte verzekering, het verschil van premie niet aanzienlijk is.

Men ziet dienvolgens niet in waarom men de onbeperkte verzekering van de hand zou wijzen. Er dient echter een uitzondering gemaakt wat de stoffelijke schade betreft. Inderdaad, uit de ingewonnen inlichtingen blijkt dat de op dat gebied onbeperkte verzekering, het gevaar zou opleveren dat zij een merkelijke vermeerdering van de premien zou teweegbrengen, hetgeen moet worden voorkomen (zie ook hierboven § 1).

Het bedrag van 500,000 frank voor stoffelijke schade, lijkt in de meeste gevallen, voldoende.

II. — Het wetsvoorstel Sinzot laat, in elken stand van zaken, een bedrag van 5 t.h. der schade ten laste van den verzekerde. Op zich zelf, verdient die opvatting aanbeveling. Zij steunt op den wensch den dader van het ongeval niet te ontslaan van elk aandeel in de verplichting tot schadevergoeding en, diensgevolge hem tot voorzichtigheid aan te sporen. Anderzijds voorziet zij in een ander bezwaar, dat thans door de praktijk aan het licht wordt gesteld, nl. de verstandhouding tusschen den verzekerde en het slachtoffer ten nadeele van de belangen van den verzekeraar. Maar in het ontwerp Sinzot wordt de *praktische* doeltreffendheid van het stelsel te niet gedaan door de *hoofdelijke verplichting* voorzien tusschen verzekeraar en verzekerde tegenover het slachtoffer; het ligt inderdaad voor de hand dat het slachtoffer slechts den verzekeraar zal aanspreken en dat deze zal afzien van zijn verhaal op den verzekerde, indien de solvabiliteit van dezen twijfelachtig is, of indien het te verhalen bedrag niet aanzienlijk is. Die tegenwerping, ontstaan uit de hoofdelijke verplichting, *valt weg* in het stelsel van het Vast Comité (waarvan de grondslag hierna zal worden uiteengezet) omdat, in bedoeld stelsel, de hoofdelijke verplichting niet meer dient ingeroepen om te voorkomen dat het slachtoffer slechts gedeeltelijk zou vergoed worden. Inderdaad, te zijnen aanzien is de verzekeraar voor het geheel gehouden. Anderzijds is het verhaal op den verzekerde verplichtend. Aldus vervallen al de bezwaren

il faut, en plus, interdire à l'auteur du dommage de se couvrir de ce risque par une nouvelle assurance. C'est ce que le Comité permanent propose de faire. Il convient d'ajouter qu'il résulte de renseignements recueillis que les primes d'assurance — compte tenu *en premier lieu* de ce que la loi nouvelle ne consacre pas le risque, mais n'institue qu'une présomption de faute *juris tantum* — n'augmenteraient pas sensiblement si on laissait un vingtième du dommage (avec maximum de 5,000 francs) à charge de l'assuré. Ce sont ces deux ordres de considération (réalisation technique aisée et atténuation de l'augmentation éventuelle des primes) qui ont décidé le Comité permanent à admettre le principe, incontestablement judicieux en soi, d'un certain montant du dommage demeurant en tout état de cause, à charge de l'assuré.

III. — La proposition de loi Sinzot institue, à juste titre, dans la matière qui nous occupe, deux principes qui constituent l'un et l'autre, de graves et profondes dérogations au droit commun : l'action directe du tiers lésé contre l'assureur d'une part, et l'inopposabilité, au tiers lésé, des exceptions et déchéances résultant du contrat d'assurance de l'autre. A juste titre, disons-nous, car nonobstant les constructions techniques très délicates que ces deux principes supposent, il est indéniable que si on veut assurer aux victimes d'accidents de circulation une réparation certaine, si, en d'autres termes, on n'entend pas que l'assurance, qu'on crée « obligatoire » dans ce but, soit en définitive un leurre, il faut en arriver à de pareils résultats de droit, quitte à faire appel à des principes techniques nouveaux pour les justifier. Il convient d'ailleurs d'observer que ni l'un ni l'autre de ces principes ne sont, en fin de compte, neufs dans notre législation.

La loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail, les a, dans une matière, il est vrai, plus spéciale, déjà consacrés (art. 25, al. 2 et 15, al. 4 des lois coordonnées par arrêté royal du 28 septembre 1931 ⁽¹⁾). D'autre part, en législation com-

⁽¹⁾ Il convient également d'observer que l'action directe et l'inopposabilité des exceptions fonctionnent aussi dans notre pays en matière de *services publics d'autobus et d'autocars* (A. R. des 12 juillet 1933, 19 mars et 30 avril 1934), mais d'une manière très spéciale. L'autorité administrative peut subordonner l'octroi de la concession à

van *technischen aard* tegen de opvatting, billijk op zich zelf, om een bepaald deel der schade door hem die het ongeval heeft veroorzaakt, te doen dragen, ten einde hem tot voorzichtigheid aan te sporen, en niets verzet er zich nog tegen dat die idee in de wet wordt opgenomen. Om haar evenwel alle mogelijke doeltreffendheid te geven, moet bovendien, aan den aanrichter van de schade worden verboden zich door een nieuwe verzekering tegen dat risico te dekken. Het Vast Comité stelt voor het te doen. Er dient nog aan toegevoegd dat uit ingewonnen inlichtingen blijkt dat de verzekeringspremies — *in de eerste plaats* rekening gehouden met het feit dat de nieuwe wet niet het beginsel van het risico huldigt, doch slechts een vermoeden van schuld *juris tantum* invoert — niet merkkelijk zouden stijgen indien één twintigste van de schade (met een maximum van 5,000 fr.) ten laste van den verzekerde werd gelaten. Die beiderlei beschouwing (gemakkelijke verwezenlijking in technisch opzicht en gematigde eventuele opvoering van de premies) heeft het Vast Comité doen besluiten het beginsel aan te nemen dat op zich zelf ontegensprekelijk oordeelkundig is, en dat er toe strekt een bepaald bedrag van de schade in elken stand van zaken, door den verzekerde te doen dragen.

III. — Terecht, voert het wetsvoorstel Sinzot, in dezen, twee grondbeginselen in, welke beide gewichtige en grondige afwijkingen van het gemeen recht uitmaken : eenerzijds de rechtstreeksche rechtsvordering van den benadeelden derde tegen den verzekeraar en anderzijds de onmogelijkheid om aan den benadeelden derde exceptiën en vervallenverklaringen tegen te werpen welke uit het verzekeringscontract voortvloeien. Wij zeggen « terecht », want niet-teenstaande de uiterst kiesche technische constructies, welke die twee grondbeginselen veronderstellen, is het niet te ontkennen dat, indien men aan de slachtoffers van verkeersongevallen een niet twijfelachtige vergoeding wil verzekeren, met andere woorden indien men niet wil dat de verzekering, welke met dat doel « verplichtend » wordt gesteld, ten slotte een fopperij zou worden, *moet* men tot dergelijke uitslagen op rechtsgebied komen, al moest men zich dan ook op nieuwe technische beginselen beroepen om ze te rechtvaardigen. Er dient trouwens opgemerkt dat, per slot van rekening, geen van beide grondbeginselen in onze wetgeving nieuw zijn.

De wet van 24 December 1903 op de arbeidsongevallen heeft ze reeds, in een weliswaar meer bijzondere zaak, bekrachtigd (art. 25, 2° al. en art. 15, 4° al. van de bij Koninklijk besluit van 28 September 1931 ⁽¹⁾ samengeordende wetten). Anderzijds, in de

⁽¹⁾ Er dient insgelijks opgemerkt dat de rechtstreeksche rechtsvordering en de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen ook in ons land, in zake de *openbare autobus- en autocardiens* (K. B. van 12 Juli 1933, 19 Maart en 30 April 1934) van kracht zijn, echter op een zeer bijzondere wijze. De administratieve overheid kan het verleen-

parée, l'admission de ces deux principes est également acquise, ou en voie de l'être. La législation suisse admet l'action directe, et le principe de l'opposabilité des exceptions, ce dernier d'une manière aussi étendue que possible; la législation française (loi du 13 juillet 1930, art. 53) admet l'action directe, mais non pas l'opposabilité des exceptions, tout au moins d'une manière absolue. Cette opposabilité n'a été reconnue, d'une part, que par la doctrine et la jurisprudence, comme suite naturelle de l'action directe et d'autre part, uniquement pour les déchéances postérieures au fait dommageable (voy. Planiol et Ripert, t. VII, n° 1365 et Colin et Capitant, t. II, n° 879).

Ce système reste incontestablement plus dans la ligne du droit commun, mais s'avère, par contre, beaucoup moins favorable aux victimes.

En raison du caractère très délicat de la matière, et d'autre part, de la construction juridique nouvelle, à laquelle s'est arrêté le Comité permanent, il paraît utile de rappeler les principes de droit commun.

A. — L'action directe du tiers lésé contre l'assureur.

Rappelons qu'en droit commun, il n'existe — sauf le cas de stipulation pour autrui, prévu dans la police, ce qui est extrêmement rare en fait — aucun lien de droit entre la victime et l'assureur. La victime a un recours contre l'auteur du dommage, et celui-ci a un recours contre son assureur. La victime ne peut, éventuellement, exercer contre l'assureur que l'action oblique (art. 1166), c'est-à-dire l'action de son débiteur, et non une action qui lui est propre. Il en résulte, dans l'un et l'autre cas, que la créance de la victime est soumise à la loi du concours. L'indemnité due par l'assureur à l'assuré, et à celui-ci exclusivement, entre dans le patrimoine de ce dernier, et constitue le gage de tous ses créanciers. De plus, l'assuré qui reçoit l'indemnité, peut, en fait, la dilapider, si la victime n'a pris soin de pratiquer une saisie-arrêt entre les mains de l'assureur. Créancière chirographaire, elle suit, en d'autres termes, la foi de son

l'existence d'une police d'assurance admettant le droit direct de la victime contre l'assureur, et l'opposabilité des exceptions; cette dernière, dans certaines limites tout au moins. Il en résulte qu'en définitive, ce n'est pas la loi qui crée l'action directe et l'opposabilité des exceptions, mais les parties elles-mêmes (assuré et assureur), en vertu du principe de l'autonomie de la volonté (art. 1134 C. c.), sous la seule sanction indirecte — et de nature purement administrative — du refus de concession, si les parties ne veulent pas créer elles-mêmes le droit direct de la victime (qui s'analyse alors en une stipulation pour autrui), et l'opposabilité des exceptions. — Voy. d'ailleurs *infra* même chapitre, § X.

vergelijkende wetgeving, zijn thans die twee principes insgelijks aangenomen of nagenoeg. De Zwitserse wet aanvaardt de rechtstreekse vordering en het beginsel van de onmogelijkheid om exceptiën in te roepen, dit laatste in een zoo ruim mogelijke mate; de Fransche wet (wet van 13 Juli 1930, art. 53) neemt de rechtstreekse vordering aan, doch niet de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen, althans niet op volstreekte wijze. Die onmogelijkheid om exceptiën in te roepen werd slechts erkend enerzijds door de rechtsleer en de rechtspraak als een natuurlijk gevolg van de rechtstreekse vordering en anderzijds, enkel voor de vervallenverklaringen na het schadelijk-feit (zie Planiol en Ripert, D. VII, n° 1365, en Colin en Capitant, D. II, n° 879).

Dat stelsel blijft ontegensprekelijk meer in de lijn van het gemeen recht maar het blijkt daarentegen veel minder gunstig voor de slachtoffers te zijn.

Wegens den zeer kieschen aard van de kwestie en anderzijds, in verband met de nieuwe rechtsconstructie, die door het Vast Comité werd aangenomen, komt het gewenscht voor de beginselen van het gemeen recht in herinnering te brengen.

A. — De rechtstreekse vordering van den benadeelden derde tegen den verzekeraar.

Laten wij in herinnering brengen dat in het gemeen recht — behalve in het geval van beding voor anderen, voorzien in de polis, wat feitelijk uiterst zeldzaam is — geen rechtsverband tusschen het slachtoffer en den verzekeraar bestaat. Het slachtoffer heeft verhaal tegen den dader van de schade, en deze heeft verhaal tegen zijn verzekeraar. Het slachtoffer kan, desgevallend, slechts de onrechtstreekse vordering (artikel 1166) d.w.z. de vordering van zijn schuldenaar en geen eigen vordering tegen den verzekeraar instellen. Daaruit volgt in de beide gevallen, dat de schuldvordering van het slachtoffer aan de wet op den samenloop van schuldvorderingen onderworpen is. De vergoeding door den verzekeraar aan den verzekerde en uitsluitend aan dezen verschuldigd, treedt in het vermogen van dezen laatste en is het pand van al zijn schuldeischers. Bovendien kan feitelijk de verzekerde die de vergoeding ont-

van de concessie ondergeschikt maken aan het bestaan van een verzekeringspolis waarbij het rechtstreeksch recht van het slachtoffer tegen den verzekeraar, en de onmogelijkheid om exceptiën in te roepen worden aanvaard; deze laatste althans binnen bepaalde grenzen. Daaruit blijkt dat ten slotte, niet de wet de rechtstreekse vordering en de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen schept, maar de partijen zelf (verzekerde en verzekeraar), op grond van het beginsel van de zelfstandigheid van den wil (art. 1134 B. W.), alleen onder de onrechtstreekse sanctie — en die van louter administratieve aard is — van de weigering van concessie, indien de partijen zelf het rechtstreeksch recht van het slachtoffer (hetwelk dan tot een beding voor anderen terug te brengen is) en de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen, niet willen scheppen. Zie bovendien hierna, zelfde hoofdstuk, § X).

débiteur. Ce sont ces résultats fâcheux qu'on évite en créant une « action directe » entre la victime et l'assureur quant à l'indemnité due, un lien de droit entre des personnes qui, en droit commun, restent étrangères l'une à l'autre.

Il ne faut pas se dissimuler qu'en technique juridique, l'action directe est une construction extrêmement délicate (voy. Solus, *L'Action directe*, thèse Paris 1914; Demogue, *Obligations*, t. VII, n° 989 à 1029; Josserand, t. II, n° 673 ss.; et en droit belge: De Page, *Traité élémentaire de Droit civil*, t. II, n° 712 à 724). D'une manière générale, l'action directe suppose le schéma suivant: A est créancier de B; B, débiteur de A, dispose d'un recours contre C. La loi, dans le but que nous allons préciser, crée un lien de droit direct, *omisso medio*, entre A et C. et C.

Pourquoi? Parce que dans les cas où l'action directe existe, on estime, soit qu'il y a lieu d'éviter des circuits de procédure inutiles (voyez conclusions du Ministère Public s/s cass. 8 juillet 1886 P., 1886. I. 300), soit qu'il y a subrogation, soit encore qu'il y a cession conventionnelle ou légale de droits et actions (art. 1615 du Code civil pour l'action directe en garantie du sous-acquéreur contre le vendeur primitif) soit enfin — et c'est spécialement le cas en matière d'assurance — parce qu'on veut créer un *privilege* au profit de la créance A. sur B., et que pour mieux assurer ce *privilege*, on permet à A., sans attendre que la créance de B. sur C. rentre dans le patrimoine de B., de l'atteindre directement chez C. C'est notamment le fondement de l'action directe dans la législation française sur les assurances (loi du 13 juillet 1930; voyez Colin et Capitant, t. II, n° 879 et 1123). Il importe, en effet, de remarquer que les différents cas, où, d'après la loi ou la jurisprudence, l'action directe est admise en droit belge, sont, au fond, très dissemblables.

Il résulte de ce qui précède qu'en réalité l'action directe n'est qu'un mot, qui caractérise le résultat d'une construction technique sous-jacente, différente d'après les cas où l'action directe est admise.

La loi doit-elle préciser cette construction technique, ou se borner à édicter le résultat qu'elle veut atteindre, en laissant à la doctrine le soin de préciser l'explication technique qui est à la base du phénomène?

vangt, deze verkwisten, indien het slachtoffer er niet voor gezorgd heeft in handen van den verzekeraar beslag onder derden te leggen. Met andere woorden is het slachtoffer als onbevoorrecht schuldeischer aan de goede of de kwade trouw van zijn schuldenaar overgeleverd. Die ongelukkige uitslagen worden voorkomen door een « rechtstreeksche » vordering tusschen het slachtoffer en den verzekeraar te scheppen wat de te betalen vergoeding betreft, een rechtsband tusschen personen, die in het gemeen recht, aan elkander vreemd blijven.

Men moet niet ontveinzen dat in de rechtstechniek, de rechtstreeksche vordering een uiterst kiesch opzet is (zie Solus, *L'Action directe*, proefschrift, Parijs 1924; Demogue, *Obligations*, D. VII, n° 989 tot 1029; Josserand, D. II, n° 673 c.v.; en in het Belgisch recht: De Page, *Traité élémentaire de Droit civil*, D. II, n° 712 tot 724). De rechtstreeksche vordering veronderstelt over het algemeen het volgend schema: A is schuldeischer van B; B, schuldenaar van A, heeft verhaal op C. Met het doel dat wij nader zullen bepalen, schept de wet geen rechtstreekschen rechtsband *omisso medio* tusschen A en C.

Waarom? Omdat, in de gevallen waar de rechtstreeksche rechtsoverdracht bestaat, men van oordeel is ofwel dat nuttelooze omwegen in de rechtspleging dienen vermeden (zie conclusie van het Openbaar Ministerie, Verbr. 8 Juli 1886 P. 1886. I. 300), of dat er indeplaatsstelling bestaat, of nog dat er bedongen of wettelijke overdracht van rechten en rechtsoverdrachten is (art. 1615 van het Burgerlijk Wetboek voor de rechtstreeksche rechtsoverdracht tot vrijwaring van den tweeden verkrijger tegen den oorspronkelijken verkooper) of ten slotte — en dat is voornamelijk het geval in zake verzekering — omdat men een *voorrecht* ten bate van de schuldsoverdracht van A op B wil scheppen, en dat men *ten einde dat voorrecht beter te verzekeren*, A toelaat, *zonder af te wachten dat de schuldsoverdracht van B op C overgaat in het vermogen van B*, hem rechtstreeks te bereiken bij C. Dit is inzonderheid de grondslag van de rechtstreeksche rechtsoverdracht in de Franse wetgeving op de verzekeringen (wet van 13 Juli 1930; zie Colin en Capitant, D. II, n° 879 en 1123). Er dient, inderdaad, opgemerkt dat de verschillende gevallen waarin, volgens de wet of de rechtspraak, de rechtstreeksche rechtsoverdracht in het Belgisch recht toegelaten, eigenlijk zeer van elkander verschillen.

Uit het voorgaande blijkt dat in werkelijkheid, de rechtstreeksche rechtsoverdracht slechts een woord is dat den uitslag kenmerkt van een onderliggende technische constructie die verschillend is volgens de gevallen waarin de rechtstreeksche rechtsoverdracht toegelaten wordt.

Moet de wet die technische constructie nader omschrijven, of er zich bij bepalen den uitslag dien zij bereiken wil, uit te vaardigen, terwijl zij het aan de rechtsleer overlaat de technische uitlegging te geven waarop het verschijnsel berust?

Bien que la solution affirmative apparaisse préférable en théorie, il semble qu'on puisse s'abstenir de la suivre en droit belge, parce que l'action directe en matière d'assurance est déjà admise par la législation antérieure dans certains cas déterminés (voyez art. 38 de la loi du 11 juin 1874 ; art. 3 alinéa 5 et 25, alinéa 2 de l'arrêté royal de coordination des lois sur les accidents de travail ; voy. aussi dans des cas légèrement différents, la loi du 18 novembre 1862, sur les warrants, art. 20, et l'art. 30 de la loi du 11 juin 1874).

Dans le fond, ces solutions s'expliquent par le désir de garantir d'une manière absolue, à la victime, le paiement d'une indemnité qui, dans la pensée même de l'assuré, lui est destinée.

Pour arriver à ce résultat, on crée implicitement un privilège en faveur de la créance de la victime contre l'auteur du dommage ⁽¹⁾, et pour mieux assurer ce privilège, on institue de plus le droit pour la victime de réclamer ce qui lui est dû à l'assureur, c'est-à-dire, avant même que l'indemnité entre dans le patrimoine de l'assuré. On évite ainsi à la fois la loi du concours et la dilapidation possible de l'indemnité par l'assuré. On dispense en même temps la victime de recourir à une saisie-arrêt éventuelle. Ces différents résultats sont obtenus en permettant à la victime d'exercer ses droits directement sur le patrimoine de l'assureur, et avant que l'indemnité soit entrée dans le patrimoine de l'assuré, relativement à des sommes qui, en raison comme en vertu de l'intention des parties, lui sont destinées.

Il s'agit, on le voit, d'une construction technique complexe, mais non douteuse, et qui, au surplus, fonctionne déjà dans notre droit.

Reste à déterminer le libellé légal de « l'action directe ».

On peut aboutir au résultat recherché, tel qu'il vient d'être précisé, de deux manières :

1° Par la voie d'une stipulation pour autrui légalement obligatoire.

Ce système est indépendant de toute idée de privi-

⁽¹⁾ On remarquera qu'en matière d'accidents du travail, il existe de plus un privilège, au profit de la victime, dans le patrimoine de l'assureur (art. 25 al. 2, *in fine*, des lois coordonnées).

En ce qui concerne, d'autre part, le projet de loi complétant l'article 20 de la loi du 16 décembre 1851 (*Annales parlementaires*, session 1935-1936, Sénat, *Documents parlementaires*, n° 144) voy. *infra* § XI.

Ofschoon in theorie de bevestigende oplossing verkieslijk voorkomt, schijnt men er zich van te kunnen onthouden ze in het Belgisch recht te volgen, omdat de rechtstreekse rechtsvordering in zake verzekering reeds door de vroegere wetgeving in sommige bepaalde gevallen werd toegelaten (zie art. 38 der wet van 11 Juni 1874, art. 3, alinea 5, en 25, alinea 2, van het Koninklijk besluit tot samenordering van de wetten op de arbeidsongevallen; zie ook voor lichtelijk verschillende gevallen, de wet van 18 November 1862, betreffende de warrants, artikel 20, en artikel 30 der wet van 11 Juni 1874).

In den grond zijn die oplossingen te verklaren door den wensch, het slachtoffer op volstreekte wijze de betaling te waarborgen van een vergoeding welke, naar de opvatting van den verzekerde zelf, voor hem is bestemd.

Om dien uitslag te bereiken, schept men stilzwijgend een voorrecht ten bate van de schuldvordering van het slachtoffer tegen den dader van de schade ⁽¹⁾, en om bedoeld voorrecht beter te verzekeren, voorziet men bovendien voor het slachtoffer het recht datgene wat hem verschuldigd is van den verzekeraar te vorderen, d.w.z. vooraleer zelfs de vergoeding in het patrimonium van den verzekerde is overgegaan. Aldus ontwijkt men de wet op den samenloop van schuld-vorderingen en voorkomt men tevens dat de vergoeding door den verzekerde zou kunnen verspild worden. Tegelijkertijd wordt het slachtoffer er van vrijgesteld eventueel zijn toevlucht tot een beslaglegging onder derden te nemen. Die verschillende uitslagen worden bereikt door het slachtoffer in de gelegenheid te stellen rechtstreeks op het vermogen van den verzekeraar, en voordat de vergoeding in het vermogen van den verzekerde is getreden, zijn rechten te doen gelden betreffende bedragen die, wegens zoowel als krachtens de bedoeling van de partijen, voor hem zijn bestemd.

Het geldt hier, zooals men ziet, een technische constructie welke ingewikkeld doch niet van twijfelachtigen aard is, en welke bovendien, reeds in ons recht wordt toegepast.

Dan blijven nog de wettelijke bewoordingen te bepalen waarin « de rechtstreekse rechtsvordering » zal omkleed worden.

De nagestreefde uitslag, zooals hij pas werd bepaald, kan op twee wijzen bereikt worden :

1° Door middel van een wettelijk bindend beding voor anderen.

Dat stelsel is onafhankelijk van elk begrip van

⁽¹⁾ Men zal opmerken dat in zake arbeidsongevallen, bovendien een voorrecht ten behoeve van het slachtoffer bestaat in het patrimonium van den verzekeraar (art. 25, 2° al., *in fine*, van de samengeordende wetten).

Anderzijds, wat betreft het ontwerp van wet tot aanvulling van artikel 20 der wet van 16 December 1851 (*Handelingen*, zitting 1935-1936, Senaat, *Bescheiden*, n° 144), zie hierna § XI.

lège, et permet à la victime (tiers bénéficiaire de la stipulation) de jouir d'un droit direct contre l'assureur ⁽¹⁾.

Mais la stipulation pour autrui de droit commun doit être amendée en ce qui concerne la faculté de révocation du stipulant, tant que le tiers bénéficiaire n'a pas accepté la stipulation faite à son profit. De plus, et conformément à ce qui sera dit ci-après, les exceptions et moyens de défense nés du contrat principal, exceptions qu'en droit commun, le promettant peut invoquer contre le tiers, doivent être rendues non opposables à la victime, sous peine de compromettre sérieusement son droit à l'indemnité, tel qu'on veut le créer.

Il s'agira en définitive, on s'en rend compte, d'une stipulation pour autrui profondément déformée, par rapport au droit commun.

2° On peut aussi se borner à énoncer, dans le texte, le *résultat* que la loi veut atteindre. Mais il convient de remarquer que ce résultat n'est ni l'action directe (qui n'est qu'un mot), ni le privilège (car, ainsi que nous l'avons dit, il y a plus dans l'institution), mais bien l'immobilisation entre les mains de l'assureur, et au profit exclusif de la victime, de l'indemnité éventuellement due. Le texte serait alors celui-ci : « L'assureur ne peut se dessaisir du montant de l'indemnité due qu'entre les mains de la victime de l'accident, ou de ses ayants-droit, qui disposent, à cette fin, d'une action directe contre l'assureur. » Ainsi seraient évités à la fois, et la loi du concours, et le privilège, et l'obligation pour la victime de recourir à des saisies-arrêts ou autres pour conserver ses droits. C'est notamment le système adopté par la loi française du 13 juillet 1930, dont le texte de l'article 53 équivaut, dans le fond, au texte qui vient d'être énoncé. La loi suisse du 15 mars 1932 se borne à instituer « l'action directe » sans s'expliquer autrement.

B. — L'inopposabilité des exceptions.

Ce principe *complète* celui de l'action directe, et lui donne, en quelque sorte, toute sa portée utile. Il est clair, en effet, que si le tiers lésé, nanti de l'action

⁽¹⁾ C'est le système qui fonctionne actuellement dans les assurances imposées aux exploitants de services d'autocars et d'autobus (voy. page 20, note 1, et *infra*, même chap. § X). Mais la stipulation pour autrui n'y est « légalement obligatoire » que dans un sens *très spécial* : ce sont les parties *elles-mêmes* qui la créent sur l'injonction implicite (refus de concession) de l'autorité administrative.

voorrecht, en schept voor het slachtoffer (derde wien het beding tot voordeel strekt) de mogelijkheid om een rechtstreeksch recht tegen den verzekeraar te genieten ⁽¹⁾.

Maar het gemeenrechtelijk beding ten behoeve van anderen moet gewijzigd worden wat betreft het recht van herroeping van de bedingende partij, zolang de derde betrokkene het te zijnen behoeve gemaakte beding niet heeft aanvaard. Bovendien, en overeenkomstig hetgeen hierna zal gezegd worden, moeten de exceptiën en verweermiddelen ontstaan uit het hoofcontract, — exceptiën welke, in het gemeenrecht, de belovende partij tegen den derde kan inroepen —, niet meer kunnen tegengeworpen worden tegen het slachtoffer, op gevaar af zijn recht op de vergoeding, zooals men het scheppen wil, ernstig bedreigd te zien.

Ten slotte, zal het hier blijkbaar een beding ten behoeve van anderen gelden, dat met betrekking tot het gemeenrecht, grondig is vervormd.

2° Men kan er zich ook bij bepalen, in den tekst, het *resultaat* te vermelden dat de wet wil bereiken. Er dient echter opgemerkt dat bedoeld resultaat noch de rechtstreeksche rechtsvordering (welke slechts een woord is), noch het voorrecht is (want, zooals wij zeiden, ligt er meer in de instelling besloten), doch wel het vastleggen in handen van den verzekeraar, en uitsluitend ten behoeve van het slachtoffer, van de eventueel verschuldigde vergoeding. De tekst zou dan luiden : « De verzekeraar kan het bedrag van de verschuldigde vergoeding niet uit zijn handen geven, tenzij in handen van het slachtoffer van het ongeval of van zijn rechthebbenden die, te dien einde, een rechtstreeksche vordering tegen den verzekeraar hebben ». Aldus zouden tegelijk en de wet betreffende den samenloop van schuldvorderingen, en het voorrecht, en de verplichting voor het slachtoffer zijn toevlucht te nemen tot beslagleggingen onder derden of andere, ter vrijwaring van zijn rechten, ontweken worden. Dat is inzonderheid het stelsel aangenomen door de Fransche wet van 13 Juli 1930, waarvan de tekst van artikel 53 in den grond overeenkomt met den tekst welke zooeven werd aangegeven. De Zwitsersche wet van 15 Maart 1932 bepaalt er zich bij « de rechtstreeksche rechtsvordering » in te voeren, zonder eenige verklaring te geven.

B. — Onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen.

Dat beginsel *vult* het beginsel van de rechtstreeksche rechtsvordering *aan* een geeft er, om zoo te zeggen gansch haar kracht en haar beteekenis aan. Het

⁽¹⁾ Dat stelsel wordt thans toegepast bij de aan de exploitanten van autocar- en autobusediensten opgelegde verzekeringen (zie blz. 20, nota 1, hierna zelfde hoofdstuk § X). Het beding ten behoeve van anderen is er echter slechts « wettelijk verplichtend » in een *zeer bijzonderen* zin : de partijen zelf maken het op stilzwijgend bevel (weigering van concessie) van de administratieve overheid.

directe, doit suivre le sort du contrat dont il tire son droit, sa situation risque de devenir très aléatoire. Toutes les déchéances du contrat d'assurance lui seraient, en principe, opposables et surtout toutes les exceptions, même antérieures au fait dommageable, notamment la nullité (pour dol, réticence, etc.). Il serait possible, il est vrai, d'éviter un grand nombre de déchéances en précisant légalement le contenu du contrat d'assurance et en frappant de nullité pareilles clauses. Mais indépendamment du fait qu'il est bien difficile de les prévoir toutes, il est impossible, semble-t-il, de passer outre aux exceptions *contemporaines de la formation du contrat*, qui sont tout aussi dangereuses pour la victime. C'est la raison pour laquelle, en 1903 déjà, on est arrivé, en matière d'accidents du travail, à l'opposabilité des exceptions.

Il ne faut toutefois pas se dissimuler que la solution est grave. Si elle est normale, en raison, pour les exceptions postérieures au fait qui a créé le dommage (voir Planiol et Ripert, t. VII, n° 1365), il convient d'observer, d'autre part, que la solution nouvelle biffe d'un trait de plume en matière d'assurances, relatives aux accidents de circulation, l'article 16 de la loi du 11 juin 1874 (déchéance résultant de la faute grave de l'assuré : ivresse, transport en surnombre, etc.), qui est une disposition organique en matière d'assurances. D'autre part, en cas d'exceptions contemporaines de la formation du contrat (nullité notamment), on se trouvera devant un droit (celui du tiers lésé) qui subsistera nonobstant l'anéantissement du fait juridique qui lui a donné naissance. Et pourtant ce résultat, qui bouleverse les principes fondamentaux du droit commun, apparaît nécessaire dès l'instant où l'on désire accorder à la victime une protection sûre et stable. C'est ce qui a amené le Comité permanent à proposer une construction juridique entièrement nouvelle : la prise en charge par l'assureur, vis-à-vis de la victime, des risques résultant de la délivrance de l'attestation qui permettra l'obtention de la plaque d'immatriculation.

On comprend ainsi, par le fait même, que les explications qui précèdent, quoique longues, étaient indispensables pour la saine compréhension du principe nouveau.

C. — Exposé du système proposé par le Comité permanent.

Devant les constructions juridiques délicates résultant de l'action directe et de l'opposabilité des exceptions, constructions qu'il est malaisé, sinon impossible, de rattacher au droit commun, le Comité

ligt voor de hand, inderdaad, dat indien de benadeelde derde, die de rechtstreekse rechtsvordering heeft, het lot van het contract moet volgen waaruit hij zijn recht verkrijgt, zijn toestand zeer onzeker dreigt te worden. Al de vervallenverklaringen van het verzekeringscontract zouden hem principieel kunnen tegengeworpen worden, en vooral al de exceptiën, zelfs die welke vóór het schadelijke feit bestonden inzonderheid de nietigheid (wegens bedrog, verzwijging, enz.). Weliswaar kunnen een groot aantal vervallenverklaringen worden voorkomen door den inhoud van het verzekeringscontract wettelijk te bepalen en door dergelijke bedingen nietig te verklaren. Maar, afgezien van het feit dat ze maar moeilijk allen kunnen voorzien worden, lijkt het wel onmogelijk de exceptiën *bestaande op het oogenblik van het tot stand komen van het contract*, die al evenzoo gevaarlijk voor het slachtoffer zijn, over het hoofd te zien. Om die reden is men reeds in 1903 in zake arbeidsongevallen gekomen tot de onmogelijkheid de exceptiën tegen te werpen.

Men moet zich evenwel niet ontzeinen dat de oplossing erg is. Zoo zij naar de logica normaal is, voor de na het feit dat de schade heeft veroorzaakt, ontstane exceptiën (zie Planiol en Ripert, D. VII, n° 1365), dient er anderzijds opgemerkt dat in zake verzekering betreffende de verkeersongevallen de nieuwe oplossing met een pennetrek een einde maakt aan artikel 16 der wet van 11 Juni 1874 (vervallenverklaring voortvloeiend uit de zware schuld van den verzekerde : dronkenschap, vervoer van personen boven het toegelaten aantal, enz.), die een organieke bepaling in zake verzekering is. Anderzijds, in geval van exceptiën die ten tijde van het opmaken van het contract bestaan (de nietigheid namelijk) zal men komen te staan voor een recht (dat van den benadeelden derde) dat blijft voortbestaan niettegenstaande het tenietgaan van het juridisch feit waaruit het is ontstaan. En nochtans blijkt dat resultaat, dat de beginselen, welke aan het gemeen recht ten grondslag liggen, onderste boven werpt, noodzakelijk zoodra men aan het slachtoffer een zekere en vaste bescherming wenscht te verleenen. Dit heeft het Vast Comité er toe gebracht een gansch nieuwe rechtsconstructie voor te stellen : het op zich nemen door den verzekeraar, tegenover het slachtoffer, van het risico in verband met de afgifte van het attest waardoor het mogelijk zal zijn een nummerplaat te verkrijgen.

Aldus begrijpt men, door het feit zelf, dat de voorgaande verklaringen, ofschoon breedvoerig, noodzakelijk waren voor het gezond begrip van het nieuw beginsel.

C. — Uiteenzetting van het stelsel voorgesteld door het Vast Comité.

Ten overstaan van de kiesche rechtsconstructies in verband met de rechtstreekse rechtsvordering en de onmogelijkheid om exceptiën in te roepen, constructies welke maar lastig, zoo niet onmogelijk, aan

permanent a estimé qu'il fallait, sans hésiter, créer un principe nouveau qui prit en considération et justifiait, tout en même temps, l'un et l'autre des deux principes qu'exige une organisation sûre de l'assurance obligatoire.

Il a donc fusionné les deux difficultés dans la consécration d'un principe unique : la responsabilité que l'assureur assume à l'égard des tiers lésés, en délivrant l'attestation qui permettra l'obtention de la plaque d'immatriculation. Par cette délivrance, qui implique le contrat d'assurance, et qui conditionne la mise en circulation d'un véhicule automoteur, l'assureur garantit à l'égard des tiers lésés, indéterminés mais déterminables, que le contrat qu'il a conclu est valable, et les couvre contre tous risques prévus par la loi. Le lien de droit est ainsi créé entre l'assureur et les tiers lésés.

En donnant aux tiers l'assurance qu'ils sont protégés comme le prescrit la loi, l'assureur s'engage à les couvrir de ces risques, nonobstant les vices du contrat, qui n'intéressent plus désormais que les relations entre assureur et assuré.

Il en résulte, à la fois, que les tiers lésés ont une action directe contre l'assureur et que celui-ci ne peut leur opposer les exceptions qu'il peut invoquer contre l'assuré.

Cette théorie est non seulement juridique, mais encore équitable car, par l'institution de l'assurance obligatoire, les entreprises d'assurances bénéficieront d'un accroissement d'activité. Il est, dès lors, normal qu'on leur impose la charge de certains aléas.

Tel est le système nouveau, sans doute, mais homogène et cohérent, par lequel le Comité permanent a estimé pouvoir résoudre toutes les difficultés. C'est notamment l'inopposabilité de l'exception de nullité qui l'a imposé. Il justifie également l'action directe puisque les Compagnies d'assurances, en délivrant l'attestation qui permettra l'obtention de la plaque d'immatriculation prennent, dans un système d'assurance obligatoire, une initiative envers des tiers, dont ceux-ci peuvent leur demander compte.

On objectera peut-être que dans pareil système, l'article 8 nouveau de la loi du 1^{er} août 1899 est inutile, tout au moins pour la suspension du contrat d'assurance (*exceptio non adimpleti contractus*), puisqu'il s'agit d'une exception non opposable. Il y a lieu de faire observer que cet article est, en tous cas, nécessaire pour l'expiration et la cessation du contrat. Il est d'autre part souhaitable pour la suspension du contrat parce que, dans l'hypothèse la plus fréquente de suspension (défaut de paiement des primes), la

het gemeene recht vast te knopen zijn, heeft het Vast Comité gemeend dat er zonder aarzelen, een nieuw beginsel moest in het leven worden geroepen waarbij tegelijkertijd werden in overweging genomen en verantwoord de beide principes welke voor de invoering van de verplichte verzekering onontbeerlijk zijn.

Het heeft dus de twee moeilijkheden samengesmolten in de bekrachtiging van één principe : de verantwoordelijkheid welke de verzekeraar ten aanzien van de benadeelde derden op zich neemt door het attest af te leveren waardoor het mogelijk zal zijn een nummerplaat te verkrijgen. Door die afgifte welke het bestaan van het verzekeringscontract in zich sluit, en welke een voorwaarde is om een motorvoertuig in gebruik te stellen, waarborgt de verzekeraar, ten aanzien van benadeelde derden, die niet zijn bepaald maar bepaald kunnen worden, dat het door hem gesloten contract geldig is en hen tegen elk bij de wet voorziene risico dekt. Aldus is de rechtsband tusschen den verzekeraar en de benadeelde derden geschapen.

Waar de verzekeraar aan derden de verzekering geeft dat zij beschermd zijn op de wijze zooals bij de wet bepaald, verbindt hij er zich toe, ze tegen dat risico te dekken, ondanks de gebreken van het contract, welke voortaan nog slechts van belang zijn voor de betrekkingen tusschen verzekeraar en verzekerde.

Daaruit volgt tegelijk dat de benadeelde derden een rechtstreekse rechtsvordering tegen den verzekeraar kunnen instellen, en dat deze hun de exceptiën niet kan tegenwerpen welke hij tegen den verzekerde kan invoeren.

Die theorie is niet alleen juridisch, echter ook billijk, want, wegens de verplichte verzekering zullen de verzekeringsondernemingen haar bedrijvigheid zien toenemen. Het is, dienvolgens, normaal hun den last van sommige wisselvalligheden op te leggen.

Dat is het stelsel, ongetwijfeld nieuw, maar één in zijn opvatting en zijn samenhang, waarbij het vast Comité gemeend heeft al de moeilijkheden te kunnen oplossen. Het werd inzonderheid opgedrongen door de onmogelijkheid om de exceptie van *nietigheid* in te roepen. Het verantwoordt insgelijks de rechtstreekse rechtsvordering, daar de verzekeringsmaatschappijen, door het attest af te leveren waarbij de nummerplaat kan worden bekomen, in een stelsel van verplichte verzekering een initiatief ten aanzien van derden nemen, voor hetwelk zij door dezen ter verantwoording kunnen opgeroepen worden.

Men zal wellicht de bedenking maken dat in dergelijk stelsel, artikel 8 (nieuw) der wet van 1 Augustus 1899 overbodig is, althans voor de *schorsing* van het verzekeringscontract (*exceptio non adimpleti contractus*), daar het hier een exceptie geldt welke niet kan tegengeworpen worden. Er dient opgemerkt dat, in ieder geval, bedoeld artikel noodig is met het oog op het eindigen en het ophouden van het contract. Anderzijds is het voor de *schorsing* van het contract wenschelijk, omdat, in het meest voortkomend

situation de l'assureur deviendrait beaucoup trop onéreuse.

IV. — La proposition de loi Sinzot prévoit que toute cessation ou suspension d'assurance devra être signalée par l'assureur au Gouverneur qui prendra les mesures nécessaires pour provoquer le retrait de la plaque d'immatriculation (art. 7 du projet Sinzot). Cette disposition est judicieuse. Elle est sanctionnée pénalement.

Il convient toutefois de la compléter en accordant à tout officier de police judiciaire, le pouvoir de saisir le véhicule, après que le Gouverneur a avisé le Procureur du Roi que l'intéressé n'a pas remis la plaque d'immatriculation de ce véhicule ou lorsque celui-ci est mis en circulation sans qu'une plaque d'immatriculation ait été délivrée. Cette saisie est nécessaire pour éviter qu'un véhicule circule sans qu'une assurance ait été contractée ou après le délai de 15 jours à l'expiration duquel l'assureur n'est plus tenu.

Il a aussi paru utile de déterminer les conditions dans lesquelles le véhicule saisi pouvait être vendu, si son propriétaire persistait à ne point se mettre en règle, c'est-à-dire ne justifiait point, suivant le cas, de la délivrance d'une plaque d'immatriculation ou d'une attestation d'un assureur.

La vente est faite par l'administration des domaines, sur requête du Ministère public.

L'officier du Ministère public compétent à cette fin sera le Procureur du Roi, s'il procède à une information ou a requis une instruction et qu'au moment où la vente est requise, l'information ou l'instruction ne sont pas terminées ou encore si l'inculpé est en instance d'appel. Dans les autres cas, le magistrat compétent sera l'officier du Ministère public près le tribunal de police.

Sur le prix de la vente l'Etat prélève le montant des frais de saisie et de conservation du véhicule. Le texte prévoit, en outre, que l'Etat prélève « éventuellement et sans préjudice des droits des tiers le montant des frais et amendes auxquels l'auteur de l'infraction a été condamné ».

« Eventuellement »... c'est-à-dire que ce prélèvement ne peut être fait qu'à la double condition qu'une condamnation définitive ait déjà été prononcée et que le prix de vente doive être remis à la personne condamnée ou à une personne « civilement responsable des frais et amendes » aux termes de l'article 12 (art. 6 ancien) de la loi sur la police du roulage.

geval van schorsing (niet betalen van de premies), de toestand voor den verzekeraar al te bezwarend zou worden.

IV. — Het wetsvoorstel Sinzot voorziet dat het einde of de opschorsing van elke verzekering door den verzekeraar moet ter kennis gebracht worden van den Gouverneur die de noodige maatregelen zal nemen om de intrekking van de nummerplaat uit te lokken (art. 7 van het ontwerp Sinzot). Die bepaling is volkomen gepast. Zij wordt door strafmaatregelen bekrachtigd.

Zij dient nochtans aangevuld en aan ieder officier van gerechtelijke politie moet de bevoegdheid verleend worden om het voertuig in beslag te nemen, zodra de Gouverneur den Procureur des Konings heeft bericht dat de betrokkene de nummerplaat van dat voertuig niet heeft ingeleverd of wanneer het voertuig in gebruik wordt gesteld zonder dat een nummerplaat werd afgeleverd. Die beslaglegging is noodzakelijk om te voorkomen dat men met een voertuig zou rijden zonder dat een verzekering werd aangegaan, of na den termijn van 15 dagen na verloop waarvan de verzekeraar geen verplichtingen meer heeft.

Het is ook nuttig voorgekomen te bepalen in welke voorwaarden het voertuig, waarop beslag werd gelegd, kan worden verkocht, indien de eigenaar van dat voertuig er in zou volharden zich niet in regel te stellen, dat wil zeggen, indien hij, volgens het geval, niet zou doen blijken van de aflevering van een nummerplaat of van een attest van een verzekeraar.

De verkoop geschiedt door het Bestuur der domeinen op vordering van het Openbaar Ministerie.

De daartoe bevoegde ambtenaar van het Openbaar Ministerie is de Procureur des Konings, indien hij een opsporingsonderzoek instelt of een onderzoek heeft gevorderd en indien, als de verkoop wordt gevorderd, het opsporingsonderzoek of het gerechtelijk onderzoek niet beëindigd zijn, of nog indien de verdachte hooger beroep heeft ingesteld. In de andere gevallen is de bevoegde magistraat de ambtenaar van het Openbaar Ministerie bij de politierechtbank.

De Staat houdt van den verkoopprijs het bedrag af van de kosten van inbeslagneming en van bewaring van het voertuig. Bovendien, is in den tekst bepaald, dat de Staat « desgevallend en onverminderd de rechten van derden het bedrag van de kosten en boeten tot dewelke de dader van het misdrijf werd veroordeeld » afhoudt.

Desgevallend... dat wil zeggen dat die afhouding niet kan geschieden dan onder de dubbele voorwaarde dat een definitieve veroordeeling reeds werd uitgesproken en dat de verkoopprijs moet overhandigd worden aan den veroordeelden persoon of aan een persoon « burgerlijk verantwoordelijk voor de kosten en boeten » overeenkomstig artikel 12 (art. 6 oud) der wet op de politie van het vervoer.

« Sans préjudice des droits des tiers ». Ces mots signifient que pour le recouvrement des amendes et des frais de la procédure répressive autres que les frais de saisie et de conservation du véhicule, l'Etat n'a point de privilège sur le montant du prix net de la vente.

V. — Les dispositions légales sur l'assurance obligatoire trouvent naturellement leur place dans la loi organique sur le roulage.

Le Comité permanent propose de les insérer dans la dite loi dont ils formeront, suivant l'article 3 du projet, les articles 6 à 11.

VI. — Il convient d'instituer des mesures transitoires pour obliger tous les propriétaires de véhicules, *actuellement détenteurs* d'une plaque d'immatriculation, à justifier de l'assurance imposée par la loi. A cette fin, le Comité permanent pense que le moyen le plus pratique consiste à ne mettre la loi en vigueur que le 15 février de l'année 1938, et à subordonner, cette année-là, la délivrance de l'insigne fiscal aux justifications imposées pour l'obtention de la plaque d'immatriculation.

VII. — La mise en circulation d'un véhicule automobile sans avoir obtenu la plaque d'immatriculation devient, dans la législation nouvelle, un fait plus grave que sous l'empire de la législation ancienne (art. 11° de l'arrêté royal du 1^{er} février 1934) puisque son auteur peut ainsi se soustraire, en fait, à l'obligation de s'assurer. C'est la raison pour laquelle le projet du Comité permanent punit désormais cette infraction de peines plus sévères que celles que prévoit l'article 2 de la loi du 1^{er} août 1899. Mais ces dernières peines demeurent applicables au fait de mise en circulation d'un véhicule qui n'est pas pourvu d'une plaque d'immatriculation, quoique celle-ci ait été obtenue.

VIII. — L'application de l'article 1385bis nouveau du Code civil aux conducteurs et titulaires de plaques d'immatriculation de *véhicules étrangers* est certaine, et ne souffre aucune difficulté d'application. Il n'en est pas de même de l'assurance obligatoire. L'organisation technique de cette assurance (qui doit être contractée, ou dont il doit être dûment justifié dès l'entrée dans le pays) présente de multiples difficultés. Il y a lieu aussi de tenir compte des conventions internationales sur la circulation auxquelles la Belgique a déjà adhéré et de celles qui sont en ce moment l'objet de négociations. Il paraît donc opportun de réserver ce point et de permettre au Roi de déterminer la date et les modalités d'application de cette partie de la loi aux véhicules étrangers.

« Onverminderd de rechten van derden »: Die woorden beteekenen dat voor de invordering van de geldboeten en van de kosten van de strafrechtspleging buiten de kosten van inbeslagneming en van bewaring van het voertuig, de Staat geen voorrecht heeft op het bedrag van den netto-verkoopprijs.

V. — De wetbepalingen betreffende de verplichte verzekering vinden uiteraard hun plaats in de organieke wet op het rijverkeer.

Het Vast Comité stelt voor ze op te nemen in bedoelde wet waarvan zij, volgens artikel 3 van het ontwerp, de artikelen 6 tot 11 zullen uitmaken.

VI. — Het past dat overgangsmaatregelen worden genomen om al de eigenaars van voertuigen die *thans houder zijn* van een nummerplaat, er toe te verplichten het bewijs van de door de wet opgelegde verzekering te leveren. Het Vast Comité meent dat het meest praktische middel te dien einde is: de wet slechts den 15^{en} Februari van het jaar 1938 in werking te doen treden, en dat jaar de aflevering van het fiscaal kenteken afhankelijk te stellen van het overleggen van de bewijsstukken welke ter verkrijging van de nummerplaat opgelegd zijn.

VII. — Het in gebruik stellen van een motorvoertuig, zonder de nummerplaat te hebben verkregen, wordt, in de nieuwe wetbepalingen, een erger feit dan onder de vroegere wet (art. 11 van het Koninklijk besluit van 1 Februari 1934) daar de dader er van, zich aldus feitelijk aan den verzekeringsplicht kan onttrekken. Het is de reden waarom het ontwerp van het Vast Comité voortaan op dat misdrijf strenger straffen stelt dan die voorzien bij artikel 2 der wet van 1 Augustus 1899. Laatstbedoelde straffen blijven evenwel van toepassing op het in gebruik stellen van een voertuig dat niet voorzien is van een nummerplaat, ofschoon deze werd verkregen.

VIII. — De toepassing van artikel 1385bis — nieuw — van het Burgerlijk Wetboek op de bestuurders en houders van nummerplaten van *buitenlandsche voertuigen* is zeker, en zij levert niet de minste moeilijkheid op. Dit kan niet gezegd worden van de verplichte verzekering. De technische regeling van die verzekering (welke moet aangegaan worden, of waarvan men behoorlijk moet doen blijken bij het binnenkomen in het land) gaat met talrijke moeilijkheden gepaard. Ook dient er rekening gehouden met de internationale overeenkomsten betreffende het verkeer, tot dewelke België reeds toegetreden is en met die waarover op dit oogenblik onderhandeld wordt. Het komt dus gewenscht voor die kwestie voor te behouden en den Koning machtiging te geven om den dag en de modaliteiten te bepalen waarop dit gedeelte van de wet op de buitenlandsche voertuigen van toepassing zal zijn.

IX. — Il convient également de faire remarquer que le juge de paix sera compétent pour connaître de toutes les infractions prévues à la loi du 1^{er} août 1899, telle que le Comité permanent propose de la modifier. Les peines qui sanctionnent les infractions aux arrêtés royaux pris en exécution de cette loi seront celles prévues par l'article 2 de celle-ci. Toutefois les infractions commises en violation des prescriptions de l'arrêté royal rendant applicables aux véhicules étrangers les dispositions de l'assurance obligatoire seront punies conformément à l'article 9 de la loi du 1^{er} août 1899, tel qu'il résulte du projet du Comité permanent.

X. — Le Comité permanent considère que la loi nouvelle est applicable aux *exploitants de services publics d'autobus et d'autocars*. On sait que des dispositions récentes en cette matière (arrêtés royaux des 12 juillet 1933, 19 mars 1934 et 30 avril 1934) ont déjà institué l'assurance obligatoire et amélioré la situation de la victime (création d'un droit direct, né d'une *stipulation pour autrui*, mais sans inopposabilité radicale des exceptions). Toutefois par ces dispositions, l'action directe et l'inopposabilité de certaines exceptions, ne sont pas instituées *de plano* dans notre droit, même dans une sphère d'application limitée, mais uniquement créées par l'autonomie de la volonté des parties contractantes (exploitant et assureur) à l'invitation de l'autorité administrative qui refuse la concession si les polices d'assurance ne prévoient pas ces clauses. Le système de la loi nouvelle crée l'action directe proprement dite et l'inopposabilité des exceptions, (le tout, d'ailleurs, d'une manière plus large que sous le régime des arrêtés royaux précités) *en droit commun*. Il est donc naturel que les exploitants de services publics d'autobus et d'autocars y soient soumis, la législation nouvelle absorbant, et par conséquent rendant sans objet sur ce point, la législation ancienne.

Il en résulte que les arrêtés royaux à prendre en exécution de la loi du 21 mars 1932 ne pourront plus que régler l'assurance de la responsabilité résultant du *contrat de transport*, et renforcer éventuellement les dispositions légales sur l'assurance de la responsabilité prévue à l'article 1385bis du Code civil.

XI. — Un projet de loi (pendant devant le Sénat au moment où le présent rapport est rédigé : *Doc. parl.*, Session 1935-1936, Sénat n° 144) complète l'article 20 de la loi du 16 décembre 1851, en créant un privilège au profit des personnes accidentées. Ce privilège joue *contre l'assureur*, et non contre le débiteur de la victime, d'après le droit commun. Il

IX. — Er dient insgelijks opgemerkt dat de vrede-rechter bevoegd zal zijn om kennis te nemen van al de misdrijven voorzien bij de wet van 1 Augustus 1899, zooals het Vast Comité voorstelt ze te wijzigen. De straffen, gesteld op de misdrijven tegen de ter uitvoering van die wet genomen Koninklijke besluiten, zullen die zijn welke bij in artikel 2 van bedoelde wet zijn voorzien. Evenwel zullen de misdrijven tegen de voorschriften van het Koninklijk besluit, waarbij de bepalingen tot verplichte verzekering op de buitenlandsche voertuigen toepasselijk worden gemaakt, gestraft worden overeenkomstig artikel 9 der wet van 1 Augustus 1899, zooals het bij het ontwerp van het Vast Comité wordt bepaald.

X. — Het Vast Comité is van oordeel dat de nieuwe wet op de *exploitanten van openbare autobus- en autocardiens* van toepassing is. Men weet dat de onlangs ter zake genomen beschikkingen (Koninklijke besluiten van 12 Juli 1933, 19 Maart 1934 en 30 April 1934) reeds de verplichte verzekering hebben ingevoerd en den toestand van den getroffenere verbeterd (vestiging van een rechtstreeksch recht, ontstaan uit een *beding ten behoeve van anderen*, doch zonder radicale onmogelijkheid om excepties tegen te werpen). Nochtans worden bij die bepalingen de rechtstreeksche vordering en de onmogelijkheid om sommige excepties tegen te werpen, zelfs in een begrensde toepassingsveld niet *de plano* in ons recht ingevoerd, doch zij ontstaan alleen door de onafhankelijkheid van den wil der contracteerende partijen (exploitant en verzekeraar) op verzoek der administratieve overheid, die de concessie weigert indien bedoelde bedingen in de verzekeringspolis niet zijn voorzien. Door het stelsel van de nieuwe wet worden de eigenlijke rechtstreeksche vordering en de onmogelijkheid om excepties tegen te werpen (een en ander bovendien, in ruimer mate dan onder de regeling van de hooger gemelde Koninklijke besluiten) *in het gemeen recht* ingevoerd. Het is dus natuurlijk dat de exploitanten van openbare autobus- en autocardiens er aan onderworpen zijn, daar de nieuwe wetsbepalingen de oude in zich opnemen en ze bijgevolg in dit opzicht overbodig maken.

Hieruit volgt dat de Koninklijke besluiten, welke ter voldoening aan de wet van 21 Maart 1932 moeten genomen worden, nog slechts de verzekering van de uit het *vervoercontract* voortvloeiende verantwoordelijkheid kunnen regelen, en desvoorkomend de wetsbepalingen betreffende de verzekering van de bij artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek voorziene verantwoordelijkheid *versterken*.

XI. — Een ontwerp van wet (dat voor den Senaat aanhangig is op het oogenblik dat dit verslag wordt opgemaakt, Bescheid Zitting 1935-1936, Senaat, n° 144) vult artikel 20 der wet van 16 December 1851 aan, door ten behoeve van de door een ongeval getroffen personen een voorrecht te scheppen. Dat voorrecht geldt tegen den *verzekeraar* en niet tegen den

s'agit donc d'un mystère mixte entre le droit commun actuel et l'action directe (voy. *supra*, § III).

Si ce projet devient loi, il importe d'observer :

a) Qu'étant établi en faveur des victimes d'accidents, sans exception, le système continuera de s'appliquer pour tous les accidents autres que ceux causés par un véhicule automoteur;

b) Qu'en ce qui concerne les dommages causés par un véhicule automoteur, le système du privilège devient inutile, puisque l'action directe est créée en droit commun.

CHAPITRE IV.

CONSIDÉRATIONS COMPLÉMENTAIRES

Le Comité permanent croit utile d'ajouter qu'il a eu son attention attirée sur les points suivants :

I. — *Augmentation du taux des primes d'assurances.* — Cette augmentation est, en soi, inévitable dès qu'on admet les principes de la loi nouvelle, notamment celui de l'opposabilité des exceptions. Elle s'est également produite en Suisse.

Elle sera toutefois *fortement* tempérée en fait, dans notre pays, par la circonstance que la loi nouvelle n'est pas à base de risque (ce qui augmenterait considérablement les primes) mais de responsabilité présumée *juris tantum* seulement, et d'autre part à raison du fait que le recours de l'assureur est admis, à concurrence d'un vingtième du montant du dommage, contre l'assuré, nonobstant toute convention contraire (voy. chap. III, § II).

II. — *Monopole des assureurs.* — Par le système admis dans l'article 7 nouveau de la loi du 1^{er} août 1899, les assureurs, garants, envers le tiers lésé, de leurs assurés seront sans doute plus prudents dans la conclusion des contrats d'assurance.

Ils tiendront compte notamment de la solvabilité de leurs assurés et de la confiance que ceux-ci méritent. Peut-être verra-t-on un plus grand nombre de propositions d'assurances refusées. Il s'en suivra qu'une personne pourrait, par le fait de l'assureur se voir refuser la possibilité de faire de l'automobile. Ce danger quoique réel ne doit pas être exagéré. Il trouvera son correctif naturel dans la concurrence

schuldenaar van den getroffen, volgens het gemeen recht. Hier gaat het dus om een gemengd mysterie tusschen het thans bestaande gemeen recht en de rechtstreeksche vordering (zie hierboven, § III).

Indien dit ontwerp tot wet wordt verheven, dient er te worden opgemerkt :

a) Dat, aangezien het ten behoeve van de slachtoffers van ongevallen, zonder uitzondering, werd ingevoerd, het stelsel van toepassing zal blijven voor al de ongevallen ander dan die veroorzaakt door een motorvoertuig;

b) Dat, wat de door een motorvoertuig veroorzaakte schade betreft, het stelsel van het voorrecht overbodig wordt, aangezien de rechtstreeksche vordering in het gemeen recht is ingevoerd.

HOOFDSTUK IV.

AANVULLENDE BESCHOUWINGEN

Het Vast Comité meent hier te moeten aan toevoegen dat zijn aandacht gevestigd werd op de volgende punten :

I. — *Verhooging van het bedrag der verzekeringspremies.* — Die verhooging is, op zich zelf, onvermijdelijk zoodra men de beginselen van de nieuwe wet aanneemt, inzonderheid het beginsel van de onmogelijkheid om excepties tegen te werpen. Ook in Zwitserland deed een dergelijke verhooging zich voor.

Feitelijk zal zij in België *merkelijk* verzacht worden, door de omstandigheid dat aan de nieuwe wet geen risico ten grondslag ligt (hetgeen de premies *aanzienlijk* zou doen verhoogen) doch slechts een vermoedelijke verantwoordelijkheid — *juris tantum* — en bovendien door het feit dat het verhaal van den verzekeraar op den verzekerde, tot beloop van een twintigste van het bedrag der schade open staat, niet-tengestaande elke daarmee strijdige overeenkomst (zie hoofdstuk III, § II).

II. — *Monopolie van de verzekeraars.* — In verband met het in het nieuw artikel 7 der wet van 1 Augustus 1899 aangenomen stelsel, zullen de verzekeraars, die ten aanzien van den benadeelden derde voor hun verzekerden moeten instaan, wellicht voorzigtiger zijn bij het sluiten van verzekeringscontracten.

Zij zullen inzonderheid rekening houden met de solvabiliteit van hun verzekerden en met het vertrouwen dat deze verdienen. Wellicht zal worden vastgesteld dat een grooter aantal voorstellen tot verzekering geweigerd worden. Dit zal voor gevolg kunnen hebben dat een persoon, door het toedoen van den verzekeraar, in de onmogelijkheid gesteld zal worden om aan auto-rijden te doen. Dat gevaar, al bestaat

entre les Compagnies d'assurances ou dans la surprime éventuelle. D'autre part, le Roi pourra, en cas d'abus, user du retrait d'agrément (art. 10). C'est dans ce but que ce retrait a été, entre autres cas, prévu.

III. — Dans le système proposé par le Comité permanent, le tiers lésé sera sans recours contre l'assureur dans trois cas :

1° Dans le cas de vol de la voiture, avec effraction, escalade, fausses clés ou violences ;

2° Dans celui où le véhicule de l'assuré, dont le contrat est suspendu ou a cessé, nonobstant les injonctions du Gouverneur ou l'intervention du Parquet, continue à circuler sans qu'on parvienne à le saisir ;

3° Dans celui où une personne met en circulation un véhicule automobile sans solliciter l'obtention d'une plaque d'immatriculation.

Ces cas seront *exceptionnels*, et à ce titre, il semble inutile de légiférer quant à eux.

En Suisse, on a voulu boucher certaines de ces « fuites » dans le système de l'assurance obligatoire, notamment celle du voleur, et on a obligé l'Etat à s'assurer contre ce risque, au profit des victimes. Il en est résulté, d'après les renseignements recueillis, que la Confédération a payé, pendant deux ans, 130,000 francs suisses de primes, pour un montant de sinistres n'atteignant que 5,500 francs. Cela ne démontre-t-il pas l'inutilité de légiférer pour des cas aussi exceptionnels ?

Le Ministre de la Justice,
F. BOVESSE.

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Résorption du chômage,*
J. MERLOT.

Le Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale,
A. DELATTRE.

het ook, moet niet overdreven worden. De bezwaren er van zullen eenigszins verholpen worden door de mededinging onder de verzekeringsmaatschappijen of door de eventuele bijpremie. Bovendien zal de Koning, ingeval van misbruik, den maatregel van de intrekking van toelating kunnen toepassen (artikel 10). Met dat doel is het onder meer dat bedoelde intrekking werd voorzien.

III. — In het door het Vast Comité voorgedragen stelsel, zal de benadeelde derde op den verzekeraar geen verhaal hebben, in drie gevallen :

1° in geval van diefstal van het voertuig, met braak, beklimming, valsche sleutels of gewelddaden ;

2° in geval het voertuig van den verzekerde, wiens contract geschorst of verstreken is, niettegenstaande de aanmaningen van den Gouverneur of de tussenkomst van het parket, in het verkeer blijft zonder dat men er in gelukt het in beslag te nemen ;

3° in geval een persoon een motorvoertuig in gebruik stelt zonder een verzoek tot het bekomen van een nummerplaat in te dienen.

Dit zijn *uitzonderingsgevallen* en het lijkt dan ook overbodig dat wetsbepalingen ze regelen.

In Zwitserland heeft men gepoogd sommige van die leemten in het stelsel van de verplichte verzekering aan te vullen, namelijk wat den dief betreft, en men heeft den Staat verplicht zich tegen dat risico te laten verzekeren ten voordeele van de slachtoffers. Naar uit de bekomen inlichtingen blijkt, was het gevolg daarvan dat de Bondsstaat, gedurende twee jaar, 130,000 Zwitsersche frank premiën betaalde voor schade welke niet meer dan 5,500 frank bedroeg. Bewijst dit niet dat het overbodig is wetsbepalingen te voorzien voor gevallen die zich zoo zelden voordoen ?

De Minister van Justitie,
F. BOVESSE.

*De Minister van Openbare Werken
en Werkverschaffing,*
J. MERLOT.

De Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg,
A. DELATTRE.

PROJET DE LOI

LÉOPOLD III, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Nos Ministres de la Justice, des Travaux publics et de la Résorption du Chômage, et du Travail et de la Prévoyance sociale,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres de la Justice, des Travaux publics et de la Résorption du Chômage, et du Travail et de la Prévoyance sociale, sont chargés de présenter, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier.

Il est inséré dans le titre IV du livre III du Code civil, à la suite de l'article 1385, un article 1385bis ainsi conçu :

« § 1^{er}. Le conducteur d'un véhicule automoteur est responsable du dommage causé par ce véhicule.

» Cette responsabilité cesse lorsque le conducteur prouve qu'il n'a pu empêcher le fait qui y a donné lieu et, s'il échet, que le dommage n'est pas dû à un vice du véhicule.

» Elle ne subsiste que dans une proportion à déterminer par le juge, s'il est démontré que le dommage a été partiellement causé par la faute de la victime.

» § 2. Le titulaire de la plaque d'immatriculation ou, à son défaut, le propriétaire ou l'usufruitier du véhicule sont responsables du fait du conducteur, à moins que celui-ci n'ait soustrait le véhicule à l'aide d'effraction, d'escalade, de fausses clés, ou de violences.

» § 3. Est considéré comme véhicule automoteur tout véhicule sur roues pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique, et non lié à une voie ferrée. »

Art. 2.

L'article 2 de la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifié par la loi du 1^{er} août 1924, est remplacé par les dispositions suivantes :

« § 1^{er}. Les infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi sont punies d'un emprisonnement d'un à huit jours et d'une amende de 5 à 200 francs, ou d'une de ces peines seulement. En cas de circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite, sans toutefois pouvoir être inférieure à un franc.

WETSONTWERP

LEOPOLD III, KONING DER BELGEN,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Ministers van Justitie, van Openbare Werken en Werkverschaffing, en van Arbeid en Sociale Voorzorg,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Ministers van Justitie, van Openbare Werken en Werkverschaffing, en van Arbeid en Sociale Voorzorg zijn gelast, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet aan te bieden waarvan de inhoud volgt :

Eerste artikel.

In titel IV van boek III van het Burgerlijk Wetboek, wordt, na artikel 1385, een artikel 1385bis ingevoegd, luidend als volgt :

« § 1. De bestuurder van een motorvoertuig is verantwoordelijk voor de schade door dat voertuig veroorzaakt.

» Die verantwoordelijkheid bestaat niet meer wanneer de bestuurder bewijst dat hij het feit, dat er aanleiding toe heeft gegeven, niet heeft kunnen beletten en, desgevallend, dat de schade niet aan een gebrek van het voertuig te wijten is.

» Zij bestaat nog slechts in een door den rechter te bepalen verhouding, indien gebleken is dat de schade gedeeltelijk door de schuld van het slachtoffer werd veroorzaakt.

» § 2. De houder van de nummerplaat of, bij dezes ontstentenis, de eigenaar of hij die het vruchtgebruik heeft van het voertuig zijn verantwoordelijk voor de daad van den bestuurder, tenzij deze het voertuig met braak, inklimming, valsche sleutels, of met geweld heeft weggenomen.

» § 3. Wordt beschouwd als motorvoertuig, ieder voertuig met wielen dat voorzien is van een mechanischen drijfmotor en niet uiteraard op spoorstaven loopt. »

Art. 2.

Artikel 2 der wet van 1 Augustus 1899, houdende herziening van de wetgeving en de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wet van 1 Augustus 1924, wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« § 1. De misdrijven tegen de ter voldoening aan deze wet uitgevaardigde verordeningen, worden gestraft met gevangenisstraf van één dag tot acht dagen en met geldboete van 5 frank tot 200 frank of met een van die straffen alleen. In geval er verzachtende omstandigheden bestaan, kan de geldboete worden verminderd, zonder dat zij nochtans minder dan één frank kan bedragen.

» Les peines sont doubles :

» 1° S'il y a récidive dans l'année à dater d'un jugement antérieur portant condamnation et passé en force de chose jugée;

» 2° Si les infractions ont été commises pendant la nuit.

» § 2. En outre, les tribunaux peuvent, en condamnant du chef d'infraction à la police du roulage ou d'accident du roulage — pourvu que l'infraction ou l'accident soit imputable au fait personnel de son auteur — prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur :

» a) Si la condamnation est infligée pour homicide ou blessures;

» b) Si le coupable a, dans les trois ans, subi cinq condamnations antérieures pour infraction quelconque aux règlements sur le roulage.

» Ils sont tenus de prononcer cette déchéance :

» a) Dès la seconde condamnation pour homicide, quelle que soit la date des faits;

» b) Dès la troisième condamnation pour homicide ou blessure, quelle que soit la date des faits;

» c) Si la condamnation est infligée pour homicide ou blessures, et que le coupable était en état d'ivresse au moment de l'infraction;

» d) Si le coupable est reconnu physiquement incapable de conduire un véhicule automoteur.

» La déchéance est, d'après la décision du juge, définitive ou temporaire, sans que, dans ce dernier cas, elle puisse être inférieure à six mois si la déchéance est facultative, et à un an si elle est obligatoire.

» L'article 9 de la loi du 31 mai 1888 n'est pas applicable à la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur.

» Mention du jugement prononçant la déchéance et de la durée de celle-ci est faite sur la carte d'identité créée par l'arrêté royal du 6 février 1919 ou sur un autre document délivré dans les conditions déterminées par le Gouvernement; les conducteurs de véhicules doivent en être porteurs sous les peines prévues au § 1^{er} du présent article.

» L'exécution immédiate de la décision prononçant la déchéance peut être ordonnée.

» Si elle ne l'a pas été, la déchéance prend cours à partir du jour où la mention du jugement sur l'un des documents visés ci-dessus a été effectuée, ou, si elle n'a pu l'être, à partir du cinquième jour qui suit

» De straffen bedragen het dubbel :

» 1° In geval van herhaling binnen één jaar te rekenen van den dag waarop een vroeger vonnis tot veroordeeling, dat in kracht van gewijsde is gegaan, verleend werd;

» 2° Indien de misdrijven bij nacht werden gepleegd.

» § 2. Daarenboven kunnen de rechtbanken, bij het veroordeelen wegens een misdrijf tegen de politie op het rijverkeer of wegens een verkeersongeval — op voorwaarde dat het misdrijf of het ongeval te wijten is aan de persoonlijke daad van den dader er van — de vervallenverklaring van het recht een motorvoertuig te besturen, uitspreken :

» a) Indien de veroordeeling wordt opgelegd ter zake van dooding of verwonding;

» b) Indien de schuldige, in den loop van drie jaar vóór het misdrijf, vijfmaal werd veroordeeld wegens welk misdrijf ook tegen de reglementen op het rijverkeer.

» Zij zijn verplicht die vervallenverklaring uit te spreken :

» a) Bij de tweede veroordeeling ter zake van dooding, welke de datum ook weze waarop de feiten werden gepleegd;

» b) Bij de derde veroordeeling terzake van dooding of verwonding, welke de datum ook weze waarop de feiten werden gepleegd;

» c) Indien de veroordeeling opgelegd wordt terzake van dooding of verwonding en de schuldige zich in staat van dronkenschap bevond op het oogenblik van het misdrijf;

» d) Indien de schuldige lichamelijk onbekwaam wordt erkend om een motorvoertuig te besturen.

» De vervallenverklaring is, volgens de beschikking van den rechter, definitief of tijdelijk; in dit laatste geval mag echter de vervallenverklaring voor niet minder dan zes maanden uitgesproken worden indien zij facultatief is, en voor niet minder dan een jaar indien zij verplichtend is.

» Artikel 9 der wet van 31 Mei 1888 is niet van toepassing op de vervallenverklaring van het recht om een motorvoertuig te besturen.

» Melding van het vonnis waarbij de vervallenverklaring en de duur er van wordt uitgesproken, zal gemaakt worden op de identiteitskaart, ingesteld bij Koninklijk besluit van 6 Februari 1919, of op een ander stuk af te leveren in de voorwaarden die door de Regeering zullen vastgesteld worden; de bestuurders van voertuigen zullen moeten drager er van zijn op straffe zooals voorzien bij § 1 van dit artikel.

» Onmiddellijke tenuitvoerlegging van de beschikking, waarbij de vervallenverklaring wordt uitgesproken, kan worden bevolen.

» Werd zij niet bevolen, dan gaat de vervallenverklaring in met den dag waarop de vermelding van het vonnis op een van hoogerbedoelde stukken werd aangebracht, of indien zij niet kon worden aangebracht,

celui où le condamné a été invité à présenter le document aux fins d'apposition de cette mention.

» § 3. Quiconque, en dépit de la déchéance prononcée contre lui, conduit un véhicule automoteur, est puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 5,000 francs. En outre, la déchéance, si elle a été prononcée à temps, devient définitive. Le juge prononce la confiscation temporaire ou définitive du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction ou de celui qui, sciemment, a confié son véhicule à une personne déchue du droit de conduire pendant la durée de cette déchéance.

» En cas de confiscation temporaire, le juge indique le garage où le véhicule sera mis à la chaîne, aux frais et risques de l'auteur de l'infraction.

» § 4. En dehors du cas prévu au paragraphe précédent, le premier alinéa de l'article 43 du Code pénal n'est pas applicable aux infractions prévues par le présent article. Toutes les autres dispositions du livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, leur sont applicables. »

Art. 3.

Les articles 6, 7 et 8 de la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage seront respectivement numérotés article 12, article 13 et article 14.

A la suite de l'article 5 de la dite loi, sont insérées les dispositions suivantes :

« Art. 6. — L'assurance de la responsabilité prévue à l'article 1385bis du Code civil est obligatoire pour tout titulaire de plaque d'immatriculation d'un véhicule automoteur, sauf en ce qui concerne le dommage causé aux conjoint, descendants et ascendants de ce titulaire, ou du conducteur du véhicule.

» Elle ne peut être contractée qu'auprès d'un assureur agréé par arrêté royal, et doit être, quant au montant du dommage causé aux personnes, illimitée et, quant au montant du dommage causé aux biens, de cinq cent mille francs au moins.

» La plaque d'immatriculation n'est délivrée que sur production d'une attestation, par l'assureur, que l'assurance prescrite par la loi a été contractée par la personne qui sollicite la délivrance de la plaque.

» Art. 7. — § 1^{er}. Par le seul fait de la remise de l'attestation mentionnée à l'article précédent, l'assu-

met ingang van den vijfden dag na dien waarop de veroordeelde verzocht werd het stuk over te leggen om er die vermelding op aan te brengen.

» § 3. Met gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en met geldboete van 500 frank tot 5,000 frank wordt gestraft, hij die, ondanks de tegen hem uitgesproken vervallenverklaring, een motorvoertuig bestuurt. Daarenboven wordt de vervallenverklaring, indien zij voor een bepaalden tijd werd uitgesproken, definitief. De rechter spreekt de tijdelijke of definitieve verbeurdverklaring van het voertuig uit, indien het de eigendom is van den dader van het misdrijf of van dengene die, wetens en willens, zijn voertuig heeft toevertrouwd aan een van het recht om een motorvoertuig te besturen vervallen verklaard persoon terwijl die vervallenverklaring van kracht was.

» In geval van tijdelijke verbeurdverklaring, wijst de rechter de bergplaats aan waarin het voertuig aan de ketting zal worden gelegd, op kosten en risico van den dader van het misdrijf.

» § 4. Buiten het bij de vorige paragraaf voorziene geval, is de eerste alinea van artikel 43 van het Wetboek van Strafrecht niet van toepassing op de bij dit artikel voorziene misdrijven. Al de overige bepalingen van boek I van het Wetboek van Strafrecht, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, zijn er van toepassing op. »

Art. 3.

De artt. 6, 7 en 8 der wet van 1 Augustus 1899, houdende herziening van de wetten en de reglementen op de politie van het vervoer worden respectievelijk vernummerd tot artikel 12, artikel 13 en artikel 14.

Na artikel 5 van bedoelde wet worden de volgende bepalingen ingevoegd :

« Art. 6. — De verzekering van de verantwoordelijkheid voorzien bij artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek is verplichtend voor ieder houder van een nummerplaat van een motorvoertuig, behalve wat betreft de schade veroorzaakt aan den echtgenoot, de nakomelingen en bloedverwanten in de opgaande linie van dien houder, of van den bestuurder van het voertuig.

» Zij mag slechts bij een bij Koninklijk besluit toegelaten verzekeraar worden aangegaan en moet, wat betreft het bedrag der aan personen veroorzaakte schade, onbeperkt zijn en, ten opzichte van het bedrag der aan goederen veroorzaakte schade, vijfhonderd duizend frank ten minste beloozen.

» De nummerplaat wordt slechts afgeleverd mits voorlegging van een attest vanwege den verzekeraar, dat de bij de wet voorgeschreven verzekering werd aangegaan door den persoon die de aflevering van de plaat aanvraagt.

Art. 7. — § 1. Door het feit alleen dat de verzekeraar het in het vorige artikel vermelde attest heeft

reur est directement tenu envers le tiers lésé de toutes indemnités prévues par le contrat d'assurance.

» Toute nullité du contrat, et toute exception ou déchéance résultant de ce contrat, sont sans effets à l'égard du tiers, sauf le recours de l'assureur contre l'assuré.

» § 2. L'assureur a un recours contre l'assuré à concurrence d'un vingtième du montant du dommage, avec maximum de cinq mille francs.

» Ce recours est obligatoire et ne peut faire l'objet, de la part de l'assuré, d'une nouvelle assurance.

» § 3. Toute dérogation aux dispositions du présent article est nulle.

» Art. 8. — L'expiration, la cessation ou la suspension du contrat d'assurance doivent être immédiatement signalées par l'assureur au Gouverneur de la province où l'immatriculation a eu lieu.

» L'obligation de l'assureur envers le tiers lésé, spécifiée à l'article 7, ne cesse qu'à l'expiration du quinzième jour qui suit la réception de l'avis par le Gouverneur.

» Ce dernier, dès réception de l'avis, réclame la remise de la plaque d'immatriculation, qui devra lui être renvoyée dans les trois jours.

» Si cette remise n'a pas été effectuée dans le délai prescrit, le Gouverneur porte immédiatement le fait à la connaissance du Procureur du Roi.

» Art. 9. — Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 100 à 1,000 francs :

» 1° Celui qui met en circulation un véhicule automoteur sans avoir obtenu une plaque d'immatriculation;

» 2° Celui qui, après la réclamation du Gouverneur prévue à l'article 8, ne remet pas la plaque d'immatriculation dans le délai prescrit, ou laisse le véhicule automoteur en circulation.

» Dans chacun de ces cas, le véhicule est saisi par tout officier de police judiciaire. Il demeure saisi, même après jugement, et aux risques du propriétaire, tant qu'il n'est pas justifié d'une attestation donnée par un assureur conformément à l'article 6, de la délivrance d'une plaque d'immatriculation et du paiement des frais résultant de la saisie et de la conservation du véhicule.

» Toutefois, si la saisie se prolonge pendant plus d'un mois ou si, même avant l'expiration de ce délai, le propriétaire du véhicule y consent, il peut être procédé à la vente du véhicule par l'administration

afgeleverd, is hij ten aanzien van benadeelde derden, rechtstreeks gehouden tot alle bij het verzekeringscontract voorziene vergoedingen.

» Elke nietigheid van het contract, en elke exceptie of vervallenverklaring welke uit dat contract voortvloeit, gelden niet ten aanzien van derden, behoudens het verhaal van den verzekeraar op den verzekerde.

» § 2. De verzekeraar heeft verhaal op den verzekerde tot een twintigste van het bedrag der schade, met een maximum van vijf duizend frank.

» Dat verhaal is verplichtend en kan vanwege den verzekerde tot geen nieuwe verzekering aanleiding geven.

» § 3. Ieder afwijking van de bepalingen van dit artikel is nietig.

» Art. 8. — Zoodra het verzekeringscontract verstreken is, eindigt of geschorst wordt, moet de verzekeraar zulks onmiddellijk ter kennis brengen van den Gouverneur der provincie, waar de inschrijving is geschied.

» De bij artikel 7 omschreven verplichting van den verzekeraar ten aanzien van den benadeelden derde houdt slechts op bij het verstrijken van den vijftienden dag na de ontvangst van het bericht door den Gouverneur.

» Bij de ontvangst van het bericht, vordert laatstbedoelde de inlevering van de nummerplaat, welke hem binnen drie dagen moet teruggezonden worden.

» Werd die inlevering niet binnen den voorgescreven tijd gedaan, dan geeft de Gouverneur onmiddellijk kennis van het feit aan den Procureur des Konings.

» Art. 9. — Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en geldboete van 100 tot 1,000 frank wordt gestraft :

» 1° Hij die een motorvoertuig in gebruik stelt zonder een nummerplaat te hebben verkregen;

» 2° Hij die, na de bij artikel 8 voorziene opvoering vanwege den Gouverneur, de nummerplaat niet binnen den voorgeschreven termijn inlevert of het motorvoertuig in het verkeer laat.

» In ieder van die gevallen wordt, door welken officier van gerechtelijke politie ook, het voertuig in beslag genomen. Het blijft in beslag genomen, zelfs na uitspraak van het vonnis, en op risico van den eigenaar, zoolang niet is gebleken dat door een verzekeraar overeenkomstig artikel 6 een attest werd verleend, dat een nummerplaat werd afgeleverd en dat de kosten voortvloeiende uit de inbeslagneming en de bewaring van het voertuig werden betaald.

» Indien echter het beslag langer dan een maand duurt of indien, zelfs vóór het verstrijken van dien tijd, de eigenaar van het voertuig er in toestemt, kan door het bestuur der domeinen, op vordering van het

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

» Les dispositions du livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exclusion de l'article 43, alinéa I, sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

» Art. 10. — Le Roi peut dispenser les administrations publiques ou certaines d'entre elles, ainsi que la Société Nationale des Chemins de Fer belges, de l'obligation d'assurance.

» Sans préjudice des autres mesures d'exécution, seront précisées par arrêté royal :

» a) Les conditions de l'agrégation et du contrôle des assureurs en vue de l'application de la présente loi, ainsi que celles du retrait d'agrégation;

» b) Les mesures nécessaires pour qu'un répertoire général des véhicules automoteurs et des motocycles du Royaume, ainsi que le certificat d'immatriculation, mentionnent le nom de l'assureur de chaque titulaire de plaque d'immatriculation. Communication des mentions de ce répertoire pourra être obtenue par tout intéressé;

» c) Les formalités auxquelles seront tenus de se conformer les titulaires de plaques d'immatriculation qui changent d'assureur.

» Art. 11. — Les articles 6, 7, 8 et 9 ne sont pas applicables aux véhicules étrangers admis à circuler en Belgique sans plaque belge d'immatriculation; les obligations de leurs conducteurs, propriétaires et usufruitiers peuvent être réglées par le Roi.

» Les infractions aux arrêtés royaux pris en vertu de l'alinéa précédent sont punies des peines prévues par l'article 9. »

Art. 4.

La présente loi entrera en vigueur le 15 février 1938. La quittance fiscale de l'année 1938 ne sera délivrée aux personnes déjà en possession d'une plaque d'immatriculation que sur production de l'attestation prévue par l'article 6 de la loi du 1^{er} août 1899, modifiée et complétée par la présente loi.

Celui qui, après le 15 février 1938, met en circulation un véhicule automoteur, sans avoir produit cette attestation, est puni des peines établies par l'ar-

Openbaar Ministerie, het voertuig te koop gesteld worden. Van het netto-bedrag van den verkoopprijs wordt door den Staat het bedrag afgehouden van de kosten van beslaglegging op en bewaring van het voertuig, alsmede, desgevallend, en onverminderd de rechten van derden, het bedrag van de kosten en geldboeten waartoe de dader van het misdrijf werd veroordeeld.

» De bepalingen van boek I van het Wetboek van Strafrecht, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, maar met uitzondering van artikel 43, alinea I, zijn op de bij dit artikel voorziene misdrijven van toepassing.

» Art. 10. — De Koning kan de openbare besturen of sommige onder hen, evenals de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van den verzekeringsplicht vrijstellen.

» Zullen, onverminderd de andere uitvoeringsmaatregelen, bij Koninklijk besluit nader worden omschreven :

» a) De voorwaarden in zake toelating van en controle op de verzekeraars met het oog op de toepassing van deze wet, alsmede die in zake intrekking van toelating;

b) De maatregelen noodig opdat een algemeen repertorium van de motorvoertuigen en motorrijwiel en in het Rijk, alsmede het inschrijvingsbewijs, den naam van den verzekeraar van ieder houder van een nummerplaat zouden vermelden. Ieder belanghebbende zal kunnen kennis krijgen van de vermeldingen welke in dat repertorium voorkomen;

» c) De formaliteiten welke de houders van nummerplaten, bij verandering van verzekeraar, moeten in acht nemen.

» Art. 11. — De artt. 6, 7, 8 en 9 zijn niet van toepassing op de vreemde voertuigen die in België zonder Belgische nummerplaat mogen rijden; de verplichtingen van de bestuurders, eigenaars en vruchtgebruikers van die voertuigen kunnen door den Koning worden geregeld.

» De misdrijven tegen de ter voldoening aan de vorige alinea genomen Koninklijke besluiten worden gestraft met de straffen welke bij artikel 9 voorzien zijn. »

Art. 4.

Deze wet treedt in werking den 15^e Februari 1938. Het fiscaal kwijtschrift voor het jaar 1938 wordt aan de personen die reeds een nummerplaat bezitten slechts afgeleverd mits voorlegging van het attest dat bij artikel 6 der wet van 1^{er} Augustus 1899, door deze wet gewijzigd en aangevuld, voorgeschreven wordt.

Hij die, na 15 Februari 1938, een motorvoertuig in gebruik stelt zonder bedoeld attest te hebben voorgelegd, wordt getraft met de straffen welke bij arti-

tiel 9 de la loi du 1^{er} août 1899, modifiée et complétée par la présente loi.

kel 9 der wet van 1^a Augustus 1899, door deze wet gewijzigd en aangevuld, voorzien zijn.

Donné à Bruxelles, le 24 novembre 1936.

Gegeven te Brussel, den 24^a November 1936.

LÉOPOLD

PAR LE ROI :

Le Ministre de la Justice,

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Justitie,

F. BOVESSE.

*Le Ministre des Travaux publics
et de la Résorption du chômage,*

*De Minister van Openbare Werken
en Werkverschaffing,*

J. MERLOT.

Le Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale,

De Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg,

A. DELATTRE.
