

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

26 JUILLET 1950.

PROPOSITION DE LOI

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

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS.

L'intensité toujours accrue de la circulation routière pose un grave problème aux pouvoirs publics chargés de régler ce trafic.

L'augmentation du trafic routier entraîne malheureusement une forte recrudescence des accidents de roulage. Cette situation ne manque pas d'allarmer considérablement l'opinion publique qui réclame des mesures immédiates.

Trop souvent on constate que les responsables d'accidents ne sont pas assurés ou mal assurés, et, dans ces cas souvent insolubles, rendant impossible toute réparation des dommages causés aux victimes.

La présente proposition a pour but d'étendre l'obligation de l'assurance de la responsabilité civile vis-à-vis des tiers à tous les détenteurs de véhicules automoteurs.

En effet :

1. — L'arrêté royal du 19 mars 1934 concernant le règlement général relatif aux services publics d'autobus ou d'autocars (loi du 21 mars 1932) en son article 58, 2^e alinéa.

2. — L'arrêté royal du 7 juillet 1936 portant règlement relatif aux transports en commun de personnes, autres que les services publics d'autobus et d'autocars, effectués à l'aide de voitures carrossées pour le transport de plus de six personnes.

3. — L'arrêté royal du 30 août 1939 (articles 7, 8 et 9) portant règlement relatif aux transports rémunérés de personnes, autres que les services publics d'autobus et d'autocars, effectués à l'aide de voitures carrossées pour le transport de six personnes ou moins.

Ces arrêtés révisés et coordonnés par les arrêtés royaux des 30 décembre 1946 et 15 juin 1947, relatifs au transport rémunéré de personnes.

26 Juli 1950.

WETSVOORSTEL

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

TOELICHTING

MEVROUWEN. MIJNE HEREN.

De steeds stijgende uitbreiding van het wegverkeer stelt de openbare besturen, die met de regeling van dat verkeer zijn belast, voor een ernstig vraagstuk.

De uitbreiding van het wegverkeer brengt jammer genoeg een merkelijke stijging van het aantal verkeersongevallen mede. Die toestand laat niet na de openbare mening in hoge mate te verontrusten, en deze eist dat onmiddellijk maatregelen zouden worden genomen.

Men stelt al te vaak vast dat zij die aansprakelijk zijn voor ongevallen niet of slecht verzekerd zijn. In die gevallen, die dikwijls onoplosbaar zijn, wordt ieder herstel van de aan de slachtoffers berokkende schade onmogelijk gemaakt.

Dit wetsvoorstel heeft ten doel de verplichting tot verzekering in zake burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden uit te breiden tot alle houders van motorvoertuigen.

Men heeft inderdaad :

1. — Het Koninklijk besluit van 9 Maart 1934 aangaande het algemeen reglement betreffende de openbare autobus- en autocardiensten (wet van 21 Maart 1932), in artikel 58, 2^{de} lid.

2. — Het Koninklijk besluit van 7 Juli 1936 betreffende de diensten tot gemeenschappelijk vervoer van personen, andere dan de openbare autobus- en autocardiensten, met voertuigen voor meer dan 6 personen gecarrosseerd.

3. — Het Koninklijk besluit van 30 Augustus 1939 (artikelen 7, 8 en 9) houdende reglement betreffende de diensten tot bezoldigd vervoer van personen, niet zijnde openbare autobus- en autocardiensten, met voertuigen voor 6 personen of minder gecarrosseerd.

Die besluiten, herzien en samengeordend door de Koninklijke besluiten van 30 December 1946 en 15 Juni 1947 betreffende het bezoldigd vervoer van personen.

G.

4. — L'arrêté royal du 9 mai 1936 (article 39) portant réglementation du transport de choses par véhicules automobiles.

— Stipule pour l'exploitant de véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes et pour le transporteur de choses par véhicules automobiles, l'obligation de couvrir sa responsabilité civile vis-à-vis des personnes transportées ou vis-à-vis des tiers auprès d'une société d'assurance agréée par le Roi.

Cette obligation devrait donc être étendue à tous les propriétaires de véhicules automoteurs.

Plusieurs projets ou propositions de loi ont été déposés sur le bureau de la Chambre ou du Sénat.

Chambre :

- proposition Sinzot, doc. 211, session 1931-1932;
- proposition Sinzot, doc. 188, session 1932-1933;
- projet du Gouvernement, doc. 43, session 1936-1937;
- amendement du Gouvernement, doc. 483, session 1936-1937;
- proposition Charpentier, doc. 33, session 1947-1948;
- amendement Charpentier, doc. 307, session 1947-1948.

Sénat :

- projet du Gouvernement, doc. 125, session extr. 1939;
- proposition de Dorlodot, doc. 285, session 1946-1947;
- amendement de Dorlodot, doc. 39, session 1947-1948;
- proposition Buisseret, doc. 72, session 1947-1948.

Tous ces projets ou propositions sont devenus caducs.

L'exposé des motifs du projet de loi déposé au Sénat par le Gouvernement (doc. 125, session extraordinaire 1939) est un texte complet, issu d'études approfondies, donnant toutes garanties et mis au point par le Comité Permanent du Conseil de législation. Il suffit de s'y référer pour connaître tous les aspects du problème, notamment au point de vue : responsabilité civile, création du permis de conduire, assurance obligatoire, action directe du tiers lésé contre l'assureur, inopposabilité des exceptions, etc.

Il est superflu de reprendre ce brillant exposé. Nous nous rallions à l'essentiel de cette œuvre et, à l'aide de l'idée maîtresse que nous avons essayé d'en extraire, nous vous présentons la présente proposition qui répond, croyons-nous, aux nécessités de l'heure.

CHAPITRE I.

Responsabilité civile des conducteurs.

Il est indispensable d'assurer une réparation plus certaine et plus rapide aux victimes d'accidents de roulage.

Le Comité permanent du Conseil de législation a examiné le problème de la responsabilité et considère qu'en aggravant la responsabilité des conducteurs, c'est-à-dire en assurant plus fortement la possibilité de la réparation civile, les Parquets auront une plus grande latitude quant à l'opportunité des poursuites sur pied des articles 418-420 du Code Pénal.

4. — Het Koninklijk besluit van 9 Mei 1936 (artikel 39) houdende algemeen reglement betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

Zij leggen de exploitant van autovoertuigen, aangewend tot het bezoldigd vervoer van personen en de vervoerder van zaken door middel van autovoertuigen de verplichting op zijn burgerlijke aansprakelijkheid tegenover de vervoerde personen of tegenover derden te dekken bij een door de Koning erkende verzekeringsmaatschappij.

Die verplichting zou derhalve moeten uitgebreid worden tot al de eigenaars van autovoertuigen.

Verscheidene wetsontwerpen of wetsvoorstellen werden bij het Bureau van de Kamer of van de Senaat ingediend :

Kamer :

- voorstel Sinzot, stuk 211, zittingsjaar 1931-1932;
- voorstel Sinzot, stuk 188, zittingsjaar 1932-1933;
- ontwerp van de Regering, stuk 43, zittingsjaar 1936-1937;
- amendement van de Regering, stuk 483, zittingsjaar 1936-1937;
- voorstel Charpentier, stuk 33, zittingsjaar 1947-1948;
- amendement Charpentier, stuk 307, zittingsjaar 1947-1948.

Senaat :

- ontwerp van de Regering, stuk 125, buitengewone zitting 1939;
- voorstel de Dorlodot, stuk 285, zittingsjaar 1946-1947;
- amendement de Dorlodot, stuk 39, zittingsjaar 1947-1948;
- voorstel Buisseret, stuk 72, zittingsjaar 1947-1948.

Al die ontwerpen en voorstellen zijn vervallen.

De memorie van toelichting van het door de Regering in de Senaat ingediende wetsontwerp (stuk 125, buitengewone zitting 1939) is een volledige tekst, ontstaan uit grondige studiën, die alle waarborgen biedt en werd uitgewerkt door het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving. Men raadplege die tekst om alle aspecten van het vraagstuk te kennen, o. m. in zake burgerlijke aansprakelijkheid, invoering van het rijbewijs, verplichte verzekering, rechtstreekse vordering van de benadeelde derde tegen de verzekeraar, onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen, enz.

Het is overbodig die schitterende uiteenzetting over te nemen. Wij sluiten ons aan bij de hoofdzaak van dat werk en, aan de hand van de hoofdidee die wij getracht hebben er uit te lichten, leggen wij U dit voorstel voor dat, onzes inziens, aan de huidige vereisten beantwoordt.

HOOFDSTUK I.

Burgerlijke aansprakelijkheid van de bestuurders.

Het is volstrekt nodig aan de slachtoffers van verkeersongevallen een zekerder en snellere schadeloosstelling te verzekeren.

Het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving heeft het vraagstuk van de aansprakelijkheid onderzocht en het is van mening dat de Parketten, mits de aansprakelijkheid van de voerders te verzwaren, d. i. door de mogelijkheid van de burgerlijke schadeloosstelling sterker te verzekeren, vrijer spel zullen hebben ten aanzien van de gepastheid van de vervolgingen op grond van de artikelen 418-420 van het Wethoek van Strafrecht.

Le Comité permanent :

1. — ne croit pourtant pas nécessaire d'imposer par un texte l'obligation de réduire le champ d'application des articles 418 et 420 du Code Pénal;

2. — mais estime que, quant à la responsabilité civile aggravée — contrairement à la proposition Sinzot (doc. 188) du 2 août 1933, qui consacrait cette responsabilité dans des textes destinés à devenir une loi distincte — il est préférable d'intégrer ce principe nouveau dans le code civil et de le rattacher à l'article 1385 du Code Civil (Lois sur la traction hippomobile en 1804), mais en faisant une distinction entre les présomptions de faute résultant du fait de l'animal et de celui de la conduite d'un véhicule automateur; c'est la raison de la création d'un article 1385bis, objet de l'article 1^{er} de la présente proposition.

Pour aggraver la responsabilité, le Comité permanent a jugé qu'il y avait lieu de créer une *présomption de faute* à charge des usagers de véhicules automateurs.

Reste à déterminer le genre de présomption. Faut-il admettre une présomption *juris et de jure*, irréfragable à l'instar de l'article 1385 du Code Civil, ou au contraire une présomption *juris tantum*, simple, renversable par la preuve contraire?

Etant donné la législation actuelle sur le roulage, la présomption irréfragable pesant sur l'automobiliste ne se justifie plus ni en droit ni en fait. La présomption simple est pleinement suffisante dans de très nombreux cas mais infiniment moins sévère et moins injuste dans les cas extrêmes.

Il y a toutefois lieu d'aggraver, en un point, la présomption simple qui pèsera sur les conducteurs, en lui imposant la prise en charge des risques résultants de vice de fonctionnement et de construction, lorsqu'il appert des circonstances que ce vice peut raisonnablement être considéré comme étant une cause possible de l'accident. L'article 1^{er} de la présente proposition disposera donc aussi que s'il *échet*, le conducteur devra établir que le dommage n'est pas dû à ce vice.

A. — De ce qui précède il faut aussi conclure à la possibilité d'une responsabilité partagée qui ne jouera toutefois qu'en cas de faute de la victime.

B. — Lorsqu'il s'agit de collision entre deux véhicules, la présomption de faute subsiste à l'égard des tiers mais aussi entre conducteurs. Ces deux présomptions suivront leurs destinées propres.

C. — Il convient enfin de compléter le principe de la responsabilité du conducteur de véhicule automateur par celle du titulaire de la plaque d'immatriculation, ou à son défaut du propriétaire ou de l'usufruitier, qui sera « civilement » responsable du dommage causé par le conducteur du véhicule. Le titulaire de la plaque d'immatriculation est 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 (vente à tempérament, où l'usager du véhicule n'est pas propriétaire mais simple détenteur, s'il y a réserve de propriété).

Le titulaire de la plaque d'immatriculation (ou à son défaut, le propriétaire ou l'usufruitier) doit être responsable,

Het Vast Comité :

1. — is nochtans niet van mening dat de verplichting om het toepassingsveld der artikelen 418 en 420 van het Wetboek van Strafrecht in te krimpen, noodzakelijk door een tekst moet worden opgelegd;

2. — wat de verzwaarde burgerlijke aansprakelijkheid betreft, is het echter van mening, tegen het voorstel Sinzot in (stuk 188) van 2 Augustus 1933, waarbij die aansprakelijk werd vastgelegd in teksten die een afzonderlijke wet moesten uitmaken, dat het verkieslijk is dit nieuwe beginsel in het Burgerlijk Wetboek in te voegen en het aan artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek (Wetten van 1804 op de door paarden getrokken voertuigen) vast te hechten, maar tevens een onderscheid te maken tussen de vermoedens van schuld voortvloeiende uit de schuld van het dier en het vermoeden voortvloeiende uit het besturen van een motorvoertuig: zulks is de reden van de inlassing van een artikel 1385bis, die het voorwerp uitmaakt van dit voorstel.

Om de aansprakelijkheid te verzwaren heeft het Vast Comité gemeend dat er aanleiding toe bestond een *vermoeden van schuld* in te voeren ten laste van de gebruikers van motorvoertuigen.

De aard van het vermoeden moet nog worden bepaald. Moet men een vermoeden *juris et de jure* aannemen dat naar het voorbeeld van artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek onwraakbaar zou zijn, of integendeel een eenvoudig vermoeden *juris tantum*, vernietigbaar door het tegenbewijs?

In verband met de thans bestaande wetten op het verkeer kan het onwraakbaar vermoeden ten laste van de automobilist noch in rechte noch in feite worden verantwoord. Het eenvoudig vermoeden, dat in zeer vele gevallen meer dan volstaat, is toch veel minder streng en in de uiterste gevallen minder onrechtvaardig.

Er bestaat nochtans aanleiding toe, het eenvoudig vermoeden, dat op de bestuurder van een motorvoertuig rust, op één punt te verzwaren, door hem te verplichten het risico voortspuitende uit het gebrek in de werking of in de bouw te dragen, wanneer uit de omstandigheden blijkt dat dit gebrek redelijkerwijze als een mogelijke oorzaak van het ongeval kan worden beschouwd. Bij artikel 1 van dit voorstel wordt dan ook bepaald dat de bestuurder *bij voorkomend geval* zal moeten bewijzen dat de schade niet aan dergelijk gebrek te wijten is.

A. — Uit bovenstaande beschouwingen moet men ook besluiten tot de mogelijkheid van een gedeelde aansprakelijkheid, die echter slechts van toepassing zal zijn in geval van schuld vanwege het slachtoffer.

B. — Wanneer het een botsing geldt tussen twee voertuigen blijft het vermoeden van schuld voortbestaan ten aanzien van derden, doch ook tussen de bestuurders. Beoelde twee vermoedens zullen elk hun eigen weg volgen.

C. — Ten slotte, dient het beginsel van de aansprakelijkheid van de bestuurder van het motorvoertuig te worden aangevuld met de aansprakelijkheid van de houder der nummerplaat, of, bij ontstentenis van laatstbedoelde, van de eigenaar of de vruchtgebruiker, die « burgerlijk » aansprakelijk zal zijn voor de door de bestuurder van het voertuig toegebrachte schade. De houder van de nummerplaat is de enige 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, wanneer de gebruiker van het voertuig geen eigenaar doch eenvoudig houder is, indien er voorbehoud van eigendom is).

De houder van de nummerplaat (of bij ontstentenis van deze, de eigenaar of de vruchtgebruiker) moet aan-

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. Il devrait assumer la responsabilité de fait de tout conducteur y compris le voleur lorsque le vol a été rendu possible à la suite d'une négligence de sa part. Il n'y a lieu d'excepter que les vols commis à l'aide d'effraction, d'escalade, de fausses clés, ou avec violence.

La présomption de faute qui pèse sur le titulaire de la plaque d'immatriculation sera, à l'opposé de celle qui pèse sur le conducteur, une présomption irréfragable, *juris et de jure*.

Ce principe est énoncé à l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de la présente proposition.

D. — 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 des dommages résultant des accidents de travail sont applicables. 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.

Nous sommes parfaitement d'accord avec l'interprétation de la responsabilité exposée par le comité permanent du conseil de législation et la présente proposition reprendra en conséquence l'article 1^{er} du projet de loi du Gouvernement, insérant dans le titre IV du livre III du Code Civil à la suite de l'article 1385 un article 1385bis.

La responsabilité civile comme elle est conçue ci-dessus est généralement couverte par les polices d'assurance de responsabilité civile vis-à-vis des tiers, telles qu'on les rédige actuellement (exemple : police type R. A. C. B.).

CHAPITRE II.

Assurance obligatoire.

Ayant ainsi examiné dans son ensemble la question de la responsabilité civile du conducteur et du titulaire de la plaque d'immatriculation, il pourrait sembler qu'en rendant l'assurance obligatoire, automatiquement tous les tiers, victimes d'un accident de roulage seraient du fait même certains d'obtenir réparation de leurs dégâts tant matériels que corporels, dans le cas bien entendu ou ils ont droit à réparation.

En effet, vu les clauses des polices d'assurance actuellement en vigueur, la compagnie d'assurance étant subrogée à l'assuré, devra indemniser totalement ou partiellement la victime en lieu et place de l'assuré, c'est-à-dire lorsque la responsabilité de celui-ci sera totalement ou partiellement engagée.

Dans la pratique, pourtant, la chose ne s'avère pas aussi simple. Dans certaines hypothèses (délit de fuite, ivresse, fausse déclaration, etc...) l'assureur peut, soit demander la déchéance (en invoquant l'article 16 de la loi du 11 juin 1874), soit refuser d'intervenir, et l'assuré est alors exposé à devoir payer lui-même : donc s'il est insolvable, la victime demeurera sans indemnité.

sprakelijk zijn niet alleen voor de daad van zijn aangestelde of zijn minderjarige kinderen (gemeen recht) doch in ruimer mate voor elke persoon die, met zijn uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming, het voertuig bestuurt. Op die wijze zal hij aansprakelijk zijn voor de huurder, de ontleener, de vriend, aan wie hij zijn rijtuig heeft toevertrouwd. Hij zou zelfs aansprakelijk moeten zijn voor de daad van elke bestuurder, de dief inbegrepen, wanneer de diefstal mogelijk gemaakt werd door zijn nalatigheid. Alleen de diefstallen met braak, inklimming, valse sleutels of gewelddaden dienen te worden uitgezonderd.

Het op de houder van de nummerplaat rustend vermoeden van schuld zal, in tegenstelling met datgene dat op de bestuurder berust — een *juris et de jure* onwraakbaar vermoeden zijn.

Dit beginsel wordt vastgelegd in het 2^{de} lid van het eerste artikel van dit wetsvoorstel.

D. — Het ligt voor de hand dat artikel 1385bis niet kan worden ingeroepen wanneer er een *arbeidscontract* bestaat tussen het slachtoffer en de dader van het ongeval, of de persoon die voor deze instaat, en wanneer de samengeordende wetten betreffende de vergoeding van de schade voortspruitende uit arbeidsongevallen van toepassing zijn. Het gemeen recht betreffende de aansprakelijkheid is dus uitgesloten, op grond van het beroepsrisico dat de zekerheid van een vergoeding van een forfaitair bedrag waarborgt.

Wij zijn het volkomen eens met de door het Vast Comité van de Raad voor wetgeving uiteengezette uitlegging van de aansprakelijkheid en daarom wordt in dit wetsvoorstel opnieuw het eerste artikel overgenomen van het wetsontwerp der Regering, dat onder Titel IV, Boek III, van het Burgerlijk Wetboek in aansluiting met artikel 1385 een artikel 1385bis inlast.

De burgerlijke aansprakelijkheid, zoals zij hierboven wordt opgevat, wordt over 't algemeen gedekt door verzekeringspolissen met burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden, zoals deze thans worden opgemaakt. (Voorbeeld : polis, type R. A. C. B.)

HOOFDSTUK II.

Verplichte verzekering.

Nadat het vraagstuk van de burgerlijke aansprakelijkheid van de bestuurder en van de houder van een nummerplaat aldus in zijn geheel onderzocht is, zou het kunnen schijnen dat, door het feit de verzekering verplicht te maken, derden, die slachtoffers waren van een verkeersongeluk, vanzelf door dit feit zeker zouden zijn de vergoeding van hun schade, zowel stoffelijke als lichamelijke, te verkrijgen, voor het geval wel te verstaan dat zij recht hebben op schadevergoeding.

Gezien de thans van kracht zijnde bedingen der verzekeringspolissen zal de verzekeringsmaatschappij welke in de plaats treedt van de verzekerde, geheel of gedeeltelijk het slachtoffer moeten schadeloos stellen in plaats van de verzekerde, 't is te zeggen wanneer diens aansprakelijkheid geheel of gedeeltelijk er bij betrokken is.

In de praktijk blijkt het echter niet zo eenvoudig te zijn. In sommige gevallen (wanbedrijf van vlucht, dronkenschap, valse verklaring, enz...) kan de verzekeraar, hetzij de vervallenverklaring aanvragen (met beroep op art. 16 der wet van 11 Juni 1874), hetzij weigeren tussen te komen, en de verzekerde loopt dan gevaar zelf te moeten betalen : ingeval hij insolvent is, verkrijgt het slachtoffer alsdan geen schadeloosstelling.

Pour que l'assurance obligatoire réponde pleinement à son but, il y a lieu d'éviter ces inconvénients et, pour cela, de préciser un certain nombre de points.

Compte tenu des notions de responsabilité énoncées plus haut :

1° toute victime d'un accident de roulage doit obtenir réparation du dommage subi;

2° cette réparation incombe au responsable. Si celui-ci est couvert par une police d'assurance, son assureur s'acquittera de cette réparation en son lieu et place;

3° il arrive pourtant que le responsable ne soit pas couvert par une police d'assurance et soit également insolvable. Dans ce cas, la victime n'obtiendra pas réparation de ses dommages;

4° pour remédier à cette grave lacune, il est indispensable de rendre l'assurance obligatoire;

5° il faut, enfin, lorsque l'assurance sera rendue obligatoire, que les Compagnies d'Assurance ne puissent, en aucun cas, se dérober à l'obligation de réparer les dommages subis par la victime.

Cela pourra se réaliser par le principe de « l'inopposabilité des exceptions » qui fait l'objet du chapitre 3.

L'assureur conservera, bien entendu, son droit de recours contre l'assuré.

L'on a objecté que la réaction nécessaire de l'assureur contre cette aggravation de ses charges sera l'augmentation des primes de manière telle que ce seront, une fois de plus, les bons qui paieront pour les mauvais.

Nous ne croyons pas que ces charges supplémentaires puissent être graves et entraîner une augmentation sensible de la prime d'assurance.

En effet, la compagnie d'assurance n'aura comme charge supplémentaire que « l'obligation de réparer » dans les cas plutôt rares où, à l'heure actuelle, elle peut soit refuser d'intervenir, soit demander la déchéance de l'assuré. Conservant pourtant un droit de recours contre l'assuré, cette charge supplémentaire se résumera en définitive au cas précis où actuellement la déchéance est accompagnée d'insolvabilité de l'assuré.

L'incidence sur la prime ne peut, par conséquent, être que très minime.

Remarque. — Nous avons pensé un moment à ne proposer que l'obligation de l'assurance « réparation », laissant l'assuré libre de couvrir également sa « responsabilité ». L'assureur couvrant le risque « réparation », gardait un droit de recours contre l'assuré n'ayant pas garanti sa responsabilité civile.

Nous espérons ainsi ne rendre obligatoire que la couverture d'un risque dont la prime serait inférieure à une assurance « responsabilité civile », c'est-à-dire « à n'imposer que la dépense la plus minime tout en garantissant à la victime la réparation de ses dommages ».

Il est certain pourtant que, dans la pratique, seules les personnes généralement « insolubles » n'auraient assuré que le seul risque « réparation », les personnes consciencieuses prenant la précaution d'assurer également leur responsabilité civile. Ceci aurait eu pour effet d'augmenter sensiblement la prime « responsabilité civile » et de faire supporter cette charge supplémentaire pour les « bons ». Il valait mieux s'arrêter comme dit plus haut : l'obligation de l'assurance « responsabilité civile ».

Zo men wil dat de verplichte verzekering ten volle aan haar doel beantwoordt, moeten die bezwaren worden vermeden; derhalve moeten sommige punten nader bepaald worden.

Rekening houdend met de hoger uiteengezette begrippen van de aansprakelijkheid :

1° moet elk slachtoffer van een verkeersongeval schadeloosstelling wegens de geleden schade bekomen;

2° die schadeloosstelling valt ten laste van hem die aansprakelijk is. Ingeval hij door een verzekeringspolis gedekt is, zal zijn verzekeraar bedoelde schadeloosstelling in zijn naam uitkeren;

3° het komt nochtans voor dat degene die aansprakelijk is door geen verzekeringspolis gedekt is en tevens insolvent is. In dergelijk geval zal het slachtoffer geen schadeloosstelling bekomen;

4° om zulke ernstige leemte aan te vullen is het onontbeerlijk geworden dat de verzekering verplicht wordt gemaakt;

5° wanneer de verzekering verplicht zal zijn gemaakt, mogen de verzekeringsmaatschappijen in geen geval de verplichting kunnen ontwijken om de door het slachtoffer geleden schade te herstellen.

Zulks zal mogelijk kunnen worden met het beginsel van de « onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen », dat het voorwerp van hoofdstuk 3 uitmaakt.

De verzekeraar zal vanzelfsprekend zijn verhaasrecht tegen de verzekerde behouden.

Daartegen werd opgeworpen dat de verzekeraar dergelijke verzwaring van zijn lasten onvermijdelijk zal dekken met de verhoging van de premieën op zulke wijze dat de goeden eens te meer voor de slechten zullen betalen.

Wij menen niet dat deze bijkomende lasten zwaar kunnen zijn, noch dat zij aanleiding kunnen geven tot een aanzienlijke verhoging van de verzekeringspremie.

De verzekeringsmaatschappij zal immers, als bijkomende last, slechts de « verplichting tot schadeloosstelling » hebben in de tamelijk schaarse gevallen waarin zij thans hetzij weigeren kan tussen te komen, hetzij de vervallenverklaring van de verzekerde kan aanvragen. Daar zij nochtans een verhaalsrecht tegen de verzekerde behoudt zal bedoelde bijkomende last uiteindelijk neerkomen op het bepaalde geval waarin de vervallenverklaring thans gepaard gaat met de insolventie van de verzekerde.

De weerslag op de premie kan, derhalve, slechts heel gering zijn.

Opmerking. — Wij hebben een ogenblik gemeend alleen de verplichting tot verzekering « schadeloosstelling » voor te stellen, mits de verzekerde vrij te laten eveneens zijn « aansprakelijkheid » te dekken. Daar de verzekeraar het risico « schadeloosstelling » dekt, behoudt hij een verhaal tegen de verzekerde die zijn burgerlijke aansprakelijkheid niet heeft gevrijwaard.

Wij hoopten aldus alleen het dekken verplicht te maken van een risico waarvan de premie geringer zou zijn dan een verzekering in zake « burgerlijke aansprakelijkheid », d.w.z. dat wij slechts de kleinste uitgave wilden opleggen en tevens aan het slachtoffer het herstel van de geleden schade verzekeren.

Het is echter een feit dat, in de praktijk, slechts over 't algemeen onvermogen personen alleen het risico « schadeloosstelling » zouden verzekeren, terwijl gewetensvolle mensen de voorzorg zouden nemen eveneens hun burgerlijke aansprakelijkheid te verzekeren. Als gevolg daarvan zou de premie « burgerlijke aansprakelijkheid » merkkelijk verhoogd worden en zou die bijkomende last door de « goeden » gedragen worden. Het was beter, zoals hoger gezegd, te blijven bij de verplichting tot verzekering in zake burgerlijke aansprakelijkheid.

CHAPITRE III.

Inopposabilité des exceptions.

En droit commun, il n'existe 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.

L'indemnité est donc due par l'assureur à l'assuré qui peut, en fait, la dilapider, si la victime n'a pris soin de pratiquer une saisie-arrêt entre les mains de l'assureur.

Une action directe du tiers lésé contre l'assureur éviterait cet inconvénient et permettrait à l'assureur de ne se dessaisir du montant de l'indemnité due qu'entre les mains de la victime de l'accident, ou de ses ayants-droits.

Ce principe devrait être complété de telle façon que toutes les déchéances et les exceptions du contrat d'assurance ne puissent être opposables à la victime. Il serait possible d'éviter un grand nombre de déchéances et d'exceptions en précisant légalement le contenu du contrat d'assurance et en frappant de nullité pareilles clauses.

Ces principes présentent pourtant certaines difficultés juridiques (voir exposé des motifs, projet Gouvernement, doc. 125 — Session Ex. 39, Chapitre 2, AB).

Comme il s'agissait pourtant de prendre en considération les principes de « l'action directe » et de « l'inopposabilité des exceptions », le Comité Permanent du Conseil de Législation a 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 auto-moteur, 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 tout risque prévu par la loi. Le lien de droits 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.

Il convient de compléter ce principe en prévoyant le retrait de la plaque d'immatriculation, en cas d'expiration, de cessation ou de suspension du contrat d'assurance. Ces cas devront être signalés immédiatement par l'assureur à l'organisme distributeur des plaques d'immatriculation qui pourra mettre l'assuré en demeure de se conformer à cette obligation.

Un arrêté royal déterminera les sanctions pénales prévues lorsque l'assuré refusera de se conformer à cette prescription.

Les engagements de l'assureur vis-à-vis du tiers lésé cesseront 15 jours après l'avis de réception par l'organisme distributeur.

Nous verrons plus loin par quel truchement le tiers victime de l'assuré, en contravention avec la présente obligation, pourra recevoir malgré tout réparation de ses dommages.

HOOFDSTUK III.

Onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen.

Wat het *gemeen recht* betreft bestaat er geen enkel rechtsverband tussen het slachtoffer en de verzekeraar. Het slachtoffer beschikt over een verhaal tegen de aanlegger van de schade en laatstgenoemde tegen zijn verzekeraar.

De schadeloosstelling is dus verschuldigd door de verzekeraar aan de verzekerde die ze, in feite, mag verspillen, indien het slachtoffer verzuimd heeft beslag onder derden in handen van de verzekeraar te leggen.

Een rechtstreekse vordering van de benadeelde derde tegen de verzekeraar zou dit bezwaar vermijden en zou de verzekeraar in de mogelijkheid stellen het bedrag van de verschuldigde vergoeding slechts af te staan in handen van het slachtoffer van het ongeval, of van zijn rechthebbenden.

Dat beginsel zou zó moeten aangevuld worden dat alle vervallen en exceptiën van het verzekeringscontract niet tegen het slachtoffer zouden kunnen tegengesteld worden. Een groot aantal vervallen en exceptiën zouden kunnen vermeden worden door de inhoud van het verzekeringscontract wettelijk vast te stellen en door dergelijke bedingen nietig te verklaren.

Die beginselen vertonen nochtans sommige juridische moeilijkheden (zie Memorie van Toelichting, Regeringsontwerp, stuk 125, B. Z. 1939, Hoofdstuk 2, AB).

Daar het echter er op aankwam de beginselen van de « rechtstreekse vordering » en van de « onmogelijkheid om exceptiën in te roepen » in overweging te nemen, heeft het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving de twee moeilijkheden versmolten door één enkel beginsel vast te leggen : de aansprakelijkheid die de verzekeraar opneemt ten opzichte van benadeelde derden, door het attest af te leveren waardoor het mogelijk zal zijn een nummerplaat te verkrijgen. Door die afgifte welke het bestaan van het verzekeringscontract insluit, 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 tussen de verzekeraar en de benadeelde derden geschapen.

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

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

Dit beginsel moet worden aangevuld door de intrekking van de nummerplaat te voorzien in geval van verstrijking, opheffing of opschorsing van het verzekeringscontract. Die gevallen moeten onmiddellijk door de verzekeraar ter kennis gebracht worden van het organisme dat de nummerplaten uitdeelt dat de verzekerde kan aanmanen die verplichting na te komen.

Door een Koninklijk besluit zullen de straffen bepaald worden die voorzien zijn wanneer de verzekerde weigert dat voorschrift na te leven.

De verbintenissen van de verzekeraar tegenover benadeelde derden houden op te bestaan 15 dagen na het bericht van ontvangst door het uitreikingsorganisme.

Wij zullen verder zien op welke wijze de derde, slachtoffer van de verzekerde die deze verplichting heeft overtreden, ondanks alles schadeloosstelling van de geleden schaden kan ontvangen.

CHAPITRE IV.

Dispositions générales.

I. — Le principe de l'assurance obligatoire est sain et utile et, par conséquent, digne d'être consacré par la loi.

Nous avons vu dans le Chapitre I les divers cas de responsabilité civile, dans le Chapitre II l'assurance obligatoire, dans le Chapitre III l'inopposabilité des exceptions.

Il convient de compléter ces dispositions par les considérations suivantes :

1^o Qui doit être assuré ?

Nous avons vu que cette obligation pèse sur le titulaire de la plaque d'immatriculation.

L'assurance doit évidemment être en concordance avec la responsabilité édictée par l'article 1385bis du Code Civil.

2^o Que doit-on assurer ?

La responsabilité civile vis-à-vis des tiers, c'est-à-dire l'obligation de rendre certaine, au profit de la victime, la solvabilité de l'auteur de l'accident dans la mesure où une obligation de réparer pèse sur lui.

3^o Qui peut être considéré comme victime ?

Tous les tiers transportés ou non.

4^o Qu'entend-on par tiers ? (victime)

Toute personne autre que :

- l'assuré souscripteur;
- les membres de sa famille (conjoint, ascendants ou descendants) habitant sous le même toit que lui ou entretenus de ses deniers;
- les autres conducteurs du véhicule désigné et les membres de leur famille.

5^o A quel genre de véhicule cette assurance est-elle applicable ?

Il est certain qu'il y a une hiérarchie dans le risque et que la présente proposition de loi ne concerne que les véhicules susceptibles d'occasionner des accidents graves.

Cette assurance est donc obligatoire pour tout titulaire d'une plaque d'immatriculation destinée à un *véhicule automobile*, c'est-à-dire un véhicule pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique se trouvant sur la voie publique sans être lié à une voie ferrée (Code de la Route, article 3, alinéa 5).

II. — *Franchise.* — Contrairement au projet gouvernemental et à la proposition Sinzot, nous ne nous rallions pas au principe de la franchise, c'est-à-dire à l'obligation pour l'assuré de rester personnellement redevable d'un certain pourcentage du dommage à réparer.

D'après ces deux projets, cette franchise devrait déterminer le conducteur à être plus prudent et, d'autre part, éviter toute collusion entre l'assuré et la victime au détriment de l'assureur.

Ces deux arguments ont peu de valeur.

HOOFDSTUK IV.

Algemene bepalingen.

I. — Het beginsel van de verplichte verzekering is gezond en nuttig en verdient, derhalve, door een wet te worden bekrachtigd.

Wij hebben onder Hoofdstuk I de verschillende gevallen van burgerlijke aansprakelijkheid, onder Hoofdstuk II de verplichte verzekering, en, onder Hoofdstuk III, de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen, onderzocht.

Die bepalingen moeten aangevuld worden met de volgende beschouwingen :

1^o Wie moet verzekerd zijn ?

Wij hebben gezien dat die verplichting ten laste valt van de houder van de nummerplaat.

De verzekering moet natuurlijk in overeenstemming worden gebracht met de bij het artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek vastgestelde aansprakelijkheid.

2^o Wat dient er verzekerd ?

De burgerlijke aansprakelijkheid tegenover derden, namelijk de verplichting, ten bate van het slachtoffer, de zekerheid van de solventie van hem, die het ongeval veroorzaakt, te scheppen voor zover een verplichting tot herstelling op hem berust.

3^o Wie kan als slachtoffer worden beschouwd ?

Alle al dan niet vervoerde derden.

4^o Wat wordt er verstaan door « derde » (slachtoffer) ?

Ieder persoon met uitzondering van :

- de verzekerde-intekenaar;
- de leden van zijn gezin (echtgenoot, bloedverwanten in de opgaande en de dalende linie) die onder eenzelfde dak wonen of te zijnen laste zijn;
- de andere bestuurders van bedoeld voertuig alsmede de leden van hun familie.

5^o Op welke categorie voertuigen is deze verzekering toepasselijk ?

Het staat vast dat er een hiërarchie bestaat van het risico en dat dit wetsvoorstel slechts die voertuigen betreft welke ernstige ongevallen kunnen veroorzaken.

Deze verzekering is bijgevolg verplicht voor al wie houder is van een nummerplaat, bestemd voor een *motorvoertuig*, 't is te zeggen voor een zich op de openbare weg bevindend en niet op rails lopend voertuig, dat van een mechanische drijfmotor voorzien is. (Wegcode, artikel 3, 5^o.)

II. — *Vrijstelling.* — In tegenstelling met het regeringsontwerp en met het wetsvoorstel Sinzot kunnen wij niet akkoord gaan met het beginsel van de vrijstelling, 't is te zeggen de verplichting voor de verzekerde persoonlijk voor een bepaald percentage van de te herstellen schade aansprakelijk te zijn.

Luidens deze twee ontwerpen zou deze vrijstelling de bestuurder er toe aanzetten om een groter voorzichtigheid aan de dag te leggen en zou anderzijds elke geheime verstandhouding tussen de verzekerde en het slachtoffer ten nadele van de verzekeraar worden voorkomen.

Deze twee argumenten hebben slechts een geringe waarde.

— La prudence du conducteur ne dépend pas du fait qu'il soit ou non assuré. Elle dépend de son tempérament. Ce qui devrait le déterminer à être prudent, c'est qu'il peut être la première victime de l'accident.

Il serait vain de croire qu'un ouvrier assuré contre les accidents de travail serait de ce fait moins prudent dans l'accomplissement de sa tâche.

— La collusion entre l'assuré et la victime, si elle est possible sans franchise, l'est tout autant avec franchise. C'est à l'assureur à veiller à ne pas être dupe.

III. — Tout titulaire d'une plaque d'immatriculation devra contracter une assurance d'un montant illimité quant aux dommages causés tant aux personnes qu'aux biens (dommages corporels et matériels).

Cette assurance ne pourra être contractée qu'auprès d'une compagnie d'assurance agréée par le roi.

L'arrêté royal prévoyant l'agrément de ces compagnies déterminera également les seuls cas où elles pourront refuser d'accepter un risque.

En effet, il n'est pas concevable qu'une fois l'assurance rendue obligatoire le titulaire d'une plaque d'immatriculation puisse se voir refuser la couverture de son risque.

IV. — La présente proposition de loi devrait être applicable aux exploitants des services publics d'autobus et d'autocars, au transport rémunéré de personnes et au transport de choses qui, comme nous l'avons vu au début de ce développement, sont déjà astreints à l'assurance obligatoire.

V. — Ces mêmes dispositions doivent être rendues obligatoires pour les véhicules étrangers circulant en Belgique. Un arrêté royal déterminera la date d'entrée en vigueur de cette disposition, ainsi que les modalités d'application.

VI. — La présente loi entrera en vigueur dès sa parution au *Moniteur*.

Des dispositions transitoires sont à prévoir pour toutes les personnes qui sont actuellement détenteurs d'une plaque d'immatriculation. Il y aurait lieu, à cet effet, de subordonner la délivrance de l'insigne fiscal aux justifications imposées pour l'obtention de la plaque d'immatriculation. (Il s'agit du premier signe fiscal à délivrer après la parution de la loi).

CHAPITRE V.

Création d'un Fonds Spécial.

D'après la présente proposition, le tiers lésé sera sans recours contre l'assureur dans trois cas :

1° Dans le cas de vol de la voiture, avec effraction, escalade, fausse clé ou violence;

2° Dans celui où le véhicule de l'assuré, dont le contrat est suspendu, ou a cessé, nonobstant la mise en demeure de l'organisme qui a délivré la plaque d'immatriculation, continue à circuler sans qu'on parvienne à le saisir;

De voorzichtigheid van de bestuurder hangt niet af van het feit of hij al dan niet verzekerd is. Zij hangt af van zijn temperament. Wat hem zou moeten aansporen tot voorzichtigheid is dat hij het eerste slachtoffer van het ongeval kan zijn.

Het ware verkeerd te menen dat een arbeider, die tegen arbeidsongevallen verzekerd is, uit dien hoofde minder voorzichtig zou zijn bij de vervulling van zijn taak.

De geheime verstandhouding tussen de verzekerde en het slachtoffer is mogelijk zowel met als zonder vrijstelling. De verzekeraar moet er voor waken niet gefopt te worden.

III. — Iedere houder van een nummerplaat zal een contract moeten aangaan ten belope van een onbeperkt bedrag betreffende de schade, die zowel aan personen als aan goederen wordt toegebracht (lichamelijke en stoffelijke schade).

Die verzekering zal slechts bij een door de Koning erkende verzekeringsmaatschappij mogen worden aangegaan.

Het Koninklijk besluit waarbij bedoelde maatschappijen zullen worden erkend, zal eveneens de gevallen bepalen, waarin zij zullen mogen weigeren een risico te aanvaarden.

Het is immers niet denkbaar dat de dekking van een risico aan de houder van een nummerplaat wordt geweigerd, nadat de verzekering een verplichting is geworden.

IV. — Dit wetsvoorstel zou van toepassing moeten worden op de exploitanten van openbare autobus- en autocardiens, op het bezoldigd vervoer van personen en op het vervoer van zaken; zoals wij in het begin van die toelichting hebben uiteengezet, is de verzekering reeds een verplichting voor die exploitanten.

V. — Dezelfde bepalingen moeten een verplichting worden voor de buitenlandse voertuigen die in België rijden. Bij Koninklijk besluit zullen de dag van de inwerkingtreding alsmede de modaliteiten van toepassing van deze bepaling worden bepaald.

VI. — Deze wet treedt in werking van haar bekendmaking af in het *Staatsblad*.

Overgangsbepalingen moeten worden voorzien voor alle personen, die thans houder zijn van een nummerplaat. Te dien einde zou het geboden zijn de aflevering van het fiscaal kenteken afhankelijk te stellen van het overleggen van de bewijsstukken welke ter verkrijging van de nummerplaat worden opgelegd. (Het geldt hier het eerste kenteken, dat na de bekendmaking van de wet zal worden afgeleverd).

HOOFDSTUK V.

Oprichting van een Bijzonder Fonds.

Volgens dit wetsvoorstel zal de benadeelde derde in drie gevallen geen verhaal hebben tegen de verzekeraar :

1° In geval van diefstal van het voertuig, met braak, in-
klimming, valse sleutels of gewelddaden;

2° Ingeval het voertuig van de verzekerde, wiens contract geschorst of verstreken is, niettegenstaande de aanmaningen van het organisme welke de nummerplaat heeft uitgereikt, in het verkeer blijft zonder dat men er in slaagt het in beslag te nemen;

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

Nous proposons, pour que la victime d'un de ces trois cas exceptionnels puisse, malgré tout, obtenir réparation d'un dommage éventuel, de créer un « fonds commun » qui sera alimenté par un certain montant des primes perçues.

Un arrêté royal déterminera les modalités de la création de ce fonds ainsi que les montants à payer par les assureurs pour alimenter ce fonds. Ce montant sera fonction du nombre de ces cas exceptionnels.

Il est entendu que le fonds conservera un recours contre le responsable de l'accident.

Remarques. — I. — Tout véhicule devra porter à un endroit visible un signe distinctif permettant de constater l'existence d'une police d'assurance.

II. — De tout ce qui précède, nous remarquons (Ch. IV, I, 4°) que les membres de la famille de l'assuré ainsi que les autres conducteurs du véhicule et leur famille ne sont pas couverts comme tiers-victimes (droit commun), et intérêts.

Les polices d'assurance prévoient pourtant que leur garantie est acquise à l'assuré-souscripteur si l'une des personnes désignées ci-dessus le poursuit en dommages

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

Opdat het slachtoffer van een dezer drie uitzonderingsgevallen toch herstel van een gebeurlijke schade zou kunnen bekomen, stellen wij voor een gemeenschappelijk fonds op te richten, dat door een bepaald bedrag der geïnde premien zou worden gestijfd.

De modaliteiten van de oprichting van dit fonds alsmede de bedragen door de verzekeraars te betalen om dit fonds te stijven, zullen bij Koninklijk besluit nader worden bepaald. Dit bedrag zal vastgesteld worden naar verhouding van het aantal dezer uitzonderingsgevallen.

Het is vanzelfsprekend dat het fonds, tegen diegene die aansprakelijk is voor het ongeval, steeds een verhaal zal hebben.

Opmerkingen. — I. Ieder voertuig dient op een zichtbare plaats een kenteken te dragen dat zal toelaten het bestaan van een verzekeringspolis vast te stellen.

II. Uit hetgeen voorafgaat, merken wij op (Hfdst. IV, I, 4°) dat de leden van het gezin van de verzekerde alsmede de andere bestuurders van het voertuig en hun gezinsleden niet als derden-slachtoffers gedekt worden (gemeen recht).

De verzekeringspolissen voorzien echter dat de verzekerde-intekenaar op hun waarborg gerechtigd is indien één der voormelde personen een vervolging in zake schadevergoeding tegen hem instelt.

J. VAN DER SCHUEREN.

PROPOSITION DE LOI

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. — 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 violence.

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

WETSVOORSTEL

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 aansprakelijk voor de schade door dat voertuig veroorzaakt.

» Die aansprakelijkheid bestaat niet meer wanneer de bestuurder bewijst dat hij de daad welke er aanleiding toe heeft gegeven niet heeft kunnen beletten en, bij voorkomend geval, dat de schade niet aan een gebrek van het voertuig te wijten is.

» Zij bestaat nog slechts in een door de 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 diens ontstentenis, de eigenaar of hij die het vruchtgebruik heeft van het voertuig, zijn aansprakelijk voor de daad van de bestuurder, tenzij het voertuig met braak, inklimming, valse sleutels of met geweld werd weggenomen.

» § 3. — Wordt beschouwd als motorvoertuig, ieder voertuig op wielen dat voorzien is van een mechanische drijfmotor en niet uiteraard op rails loopt. »

Art. 2.

La loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police de roulage sera complétée de telle façon à ce que l'assurance de la responsabilité prévue à l'article 1385^{bis} du Code Civil soit obligatoire pour tout titulaire de plaque d'immatriculation d'un véhicule automoteur, sauf en ce qui concerne les dommages causés au conjoint, aux descendants et aux ascendants de ce titulaire, ou du conducteur du véhicule.

Cette assurance 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, également illimitée.

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.

Par le seul fait de la remise de l'attestation mentionnée, l'assureur 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 effet à l'égard du tiers, sauf le recours de l'assureur contre l'assuré.

L'expiration, la cessation ou la suspension du contrat d'assurance doivent être immédiatement signalées par l'assureur à l'organisme distribuant les plaques d'immatriculation.

L'obligation de l'assureur envers le tiers lésé ne cesse qu'à l'expiration du 15^{me} jour qui suit la réception de l'avis par l'organisme distributeur.

Celui-ci 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, l'office porte immédiatement le fait à la connaissance du Procureur du Roi.

Art. 3.

Des arrêtés royaux détermineront les peines et les amendes pour non-conformité aux deux articles précédents.

Art. 4.

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.

Art. 5.

Cette obligation d'assurance sera étendue à tous les véhicules automoteurs étrangers circulant sur le territoire du Royaume.

Un arrêté royal déterminera la date d'entrée en vigueur et les modalités de mise en exécution du présent article.

Art. 6.

L'arrêté royal prévoyant l'agrément des compagnies déterminera également les seuls cas où elles pourront refuser d'accepter un risque.

Art. 2.

De wet van 1 Augustus 1899, houdende herziening van de wetgeving en de reglementen op de politie van het rijverkeer, wordt op zulke wijze aangevuld dat de in artikel 1385^{bis} van het Burgerlijk Wetboek voorziene verzekering in zake burgerlijke aansprakelijkheid verplicht is voor iedere houder van een nummerplaat van een autovoertuig, behoudens wat betreft de schade berokkend aan de echtgenoot, aan de afstammelingen en aan de bloedverwanten in de opgaande linie van die houder, of van de bestuurder van het voertuig.

Die verzekering kan alleen worden aangegaan bij een verzekeraar erkend bij Koninklijk besluit en moet, wat het bedrag van de aan personen berokkende schade betreft, onbeperkt, en wat het bedrag van de aan goederen berokkende schade betreft, eveneens onbeperkt zijn.

De nummerplaat wordt slechts afgeleverd op vertoon, door de verzekeraar, van een getuigschrift waaruit blijkt dat de door de wet voorgeschreven verzekering werd aangegaan door de persoon die de aflevering van de plaat aanvraagt.

Door het feit alleen van de overhandiging van hogervermeld getuigschrift, is de verzekeraar rechtstreeks gehouden tegenover de benadeelde derde tot uitbetaling van alle door het verzekeringscontract bepaalde vergoedingen.

Iedere nietigheid van het contract, en iedere exceptie of vervallenverklaring voortvloeiend uit dat contract heeft geen uitwerking ten overstaan van de derde, behoudens verhaal van de verzekeraar tegen de verzekerde.

Zodra het verzekeringscontract verstreken is, opgeheven of geschorst wordt, moet de verzekeraar zulks onmiddellijk ter kennis brengen van het organisme dat de nummerplaten uitreikt.

De verplichting van de verzekeraar ten aanzien van de benadeelde derde houdt slechts op bij het verstrijken van de 15^{de} dag nadat het bericht door het uitreikingsorganisme werd ontvangen.

Laatstbedoeld bericht vordert de inlevering van de nummerplaat, welke hem binnen drie dagen moet teruggezonden worden.

Wordt die inlevering niet binnen de voorgeschreven termijn gedaan, dan geeft de Dienst onmiddellijk kennis van het feit aan de Procureur des Konings.

Art. 3.

Bij Koninklijke besluiten worden de straffen en de geldboeten wegens niet-naleving van de twee voorgaande artikelen bepaald.

Art. 4.

De Koning kan de openbare besturen of sommige er van, evenals de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, van de verzekeringsplicht vrijstellen.

Art. 5.

Bedoelde verzekeringsplicht wordt tot al de buitenlandse motorvoertuigen uitgebreid, die op het grondgebied van het Koninkrijk rijden.

Bij Koninklijk besluit worden de dag van de inwerking-treding en de toepassingsmodaliteiten van dit artikel bepaald.

Art. 6.

Bij het Koninklijk besluit waardoor de erkenning van de maatschappijen wordt bepaald, zullen eveneens de enige gevallen worden vastgesteld waarin zij zullen mogen weigeren een risico te aanvaarden.

Art. 7.

La présente loi entrera en vigueur dès sa parution au *Moniteur*. La quittance fiscale de l'année suivant immédiatement cette parution ne sera délivrée aux personnes déjà en possession d'une plaque d'immatriculation que sur production de l'attestation prévue à l'article 2.

Art. 8.

Un arrêté royal portera création d'un Fonds Spécial destiné à réparer les dommages de la victime d'un accident de roulage dans le cas où le responsable ne se serait pas conformé à la présente loi.

25 juillet 1950.

Art. 7.

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Staatsblad* is bekendgemaakt. Het fiscaal kwijtschrift voor het jaar, dat onmiddellijk volgt op bedoelde bekendmaking, wordt aan de personen die reeds een nummerplaat bezitten slechts afgeleverd op overlegging van het attest dat bij artikel 2 wordt voorzien.

Art. 8.

Een Koninklijk besluit houdt oprichting van een Bijzonder Fonds bestemd om de schade van het slachtoffer van een verkeersongeval te herstellen ingeval hij die aansprakelijk is deze wet niet heeft nageleefd.

25 Juli 1950.

J. VAN DER SCHUEREN,
R. LEFEBVRE,
M. DESTENAY,
W. KONINCKX.
