

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1932-1933	N° 188		ZITTINGSJAAR 1932-1933
	SÉANCE du 2 Août 1933	VERGADERING van 2 Augustus 1933	

PROPOSITION DE LOI
relative à la responsabilité des propriétaires
et conducteurs d'automobiles.

DÉVELOPPEMENTS

MADAME, MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de soumettre au vote de la Chambre des Représentants la proposition de loi que nous avons déposée en juin 1932 et qui a été frappée de caducité par la dissolution.

Nous avons reçu, à son sujet, des injures et des observations.

Les injures, par définition, sont étrangères au droit (!); les observations étaient, pour la plupart intéressantes et fort justes : nous en avons tiré large profit. Et les modifications à la proposition primitive en sont le résultat.

Depuis que la proposition a été déposée, la Société d'Études législatives de France s'est prononcée pour la réglementation juridique des accidents d'automobile, suivant la formule que nous indiquons (2); et, pensons-nous, l'Association des Anciens Étudiants de la Faculté de Droit de l'Université de Louvain a émis un vœu dans le même sens.

Nous sommes en bonne compagnie.

De plus, le 15 mars 1932 l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse a voté une loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles dont le délai d'opposition expirait le 14 janvier 1932.

Nous avons trouvé dans cette loi, que nous résumons plus loin, des règles d'ordre pratique que nous avons essayé d'adapter à notre législation.

**

Dans une étude qu'il publiait en 1930 sur « La Responsabilité des accidents causés par les ascenseurs et

(1) On pourrait cependant demander à certains publicistes de lire, sinon de comprendre, avant d'injurier. Ainsi, nous étions accusés de comparer l'automobiliste qui cause un accident au criminel qui joue du couteau.

Or, c'était la réfutation par l'absurde d'une thèse que nous rejetions!

(2) *Bulletin Soc. Etud. Législ.*, 1933, n° 1.

WETSVOORSTEL
betreffende de aansprakelijkheid van de eigenaars
en voerders van motorrijtuigen.

TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Wij hebben de eer aan de goedkeuring van de Kamer der Volksvertegenwoordigers het wetsvoorstel te onderwerpen, dat wij in Juni 1932 neerlegden en dat door de ontbinding vervallen is.

Ons werden, dienaangaande, beledigingen naar het hoofd geslingerd, maar ook opmerkingen gemaakt.

Beledigingen zijn, door hun bepaling zelf, vreemd aan het recht (!); de opmerkingen waren meestal belangwekkend en heel juist : wij trokken er ruimschoots ons voordeel uit. En de wijzigingen aan het oorspronkelijk voorstel zijn er het gevolg van.

Sinds het voorstel neergelegd werd, heeft de « Société d'Études législatives de France » zich uitgesproken voor de juridische reglementeering van de auto-ongevallen in den zin van de door ons aangeduide formule (2), en, naar wij meenen, heeft de Vereeniging der Oud-Studenten van de Rechtsfaculteit der Universiteit van Leuven, in denzelfden zin een wensch geuit.

Wij zijn in goed gezelschap.

Daarenboven, heeft, op 15 Maart 1932, de Federale Vergadering van den Zwitserschen Bond een wet goedgekeurd op het verkeer met autovoertuigen en rijwielen waarvoor de termijn van verzet op 14 Januari 1933 verstreken is.

Wij vonden in deze wet, die wij verder zullen samenvatten, praktische regelingen die wij getracht hebben aan onze wetgeving aan te passen.

**

In een studie verschenen in 1930, en betiteld : « La responsabilité des accidents causés par les ascenseurs

(1) Men zou nochtans aan sommige publicisten mogen vragen van ten minste te lezen wat er geschreven wordt, zooniet van te begrijpen, alvorens te beledigen. Men heeft ons beschuldigd van den autovoerder die een ongeval veroorzaakt te vergelijken met den misdadiger die het mes trekt.

Nu, het was de weerlegging *ex absurdo* van een thesis die wij verwierpen!

(2) *Bullet. Soc. Etud. Législ.*, 1933, n° 1.

H

l'article 1384 du Code civil », M. le professeur Paul Magnin résumait l'évolution de la jurisprudence en matière de responsabilité extracontractuelle :

« On a souvent noté, comme un signe des temps, cette évolution convergente des doctrines qui se manifeste aujourd'hui en matière sociale par la rupture des cadres rigides dans lesquels les chefs d'école se renfermaient autrefois ⁽¹⁾. Il en est de même, à plus forte raison, en matière juridique, où l'histoire des systèmes, après la lutte des premières années, se résume presque toujours en une perpétuelle transaction. La meilleure preuve, c'est le rapprochement qui s'est opéré depuis trente ans, dans la jurisprudence relative à la responsabilité civile, entre les conclusions des défenseurs de la faute aquilienne et celles des partisans de la doctrine objective ou de la théorie du risque ⁽²⁾.

» Jamais la Cour de cassation n'a rompu avec le principe de la faute, considérée comme fondement essentiel de la responsabilité : mais elle l'apprécie d'une manière si objective, grâce à son système de présomptions presque irréfragables, qu'elle arrive aux mêmes résultats effectifs que la théorie du risque créé. Il semble que les deux doctrines ne soient plus séparées, en fait, que par une question de mots ⁽³⁾.

Il ajoutait : « Cette évolution juridique est chose si délicate et si grave qu'on serait tenté de souhaiter que le législateur n'y intervînt pas trop souvent » ⁽⁴⁾.

C'est peut-être vrai en France; ce ne l'est pas en Belgique.

*
**

M. le Procureur général de la Cour de cassation, ému sans doute par le nombre d'accidents causés par

⁽¹⁾ A l'heure actuelle, en effet, les économistes libéraux admettent bien des formes de réglementation qu'ils combattaient il y a vingt ans, tandis que les hommes d'État venus du parti socialiste ajournent fréquemment à une date indéterminée la réalisation de leurs plans de reconstruction sociale (P. PIC, *Législation industrielle*, 5^e éd., n° 67, p. 44).

⁽²⁾ Nulle part ce rapprochement n'a été analysé en meilleurs termes que dans l'article consacré par M. GAUDEMET à l'excellent ouvrage de M. Besson sur « La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses » (*Rev. trim. de Droit civil*, 1927, p. 893).

⁽³⁾ *Rev. trim. de Droit civil*, 1930, p. 1. — V. SCHMIDT, « Faute civile et faute pénale ». Paris, Sirey, 1928. — VOIRIN, « La notion de chose dangereuse », *D. Hebd.*, 1921, p. 1. — BRÊTHE DE LA GRESSAYE, « La théorie de la responsabilité en droit pénal et en droit civil ». — *Rev. gén. de Droit*, 1928, fasc. 1, 2 et 4. BERINGUIER, « Le problème de la circulation », I. Paris, Sirey, 1929.

⁽⁴⁾ M. TAUZIN dans son ouvrage : « La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobiles », 1920, souhaite, au contraire, l'intervention du législateur.

et l'article 1384 du Code civil », vatte Prof^r Paul Magnin den ontwikkelingsgang samen van de rechtspraak in zake van extra-contractueele aansprakelijkheid.

« Men heeft dikwijls als een teeken des tijds, deze overeenstemmende evolutie van de leerstellingen opgemerkt, welke zich thans voordoet op sociaal gebied, door het verbreken van de strenge kaders binnen welke de scholastiekers zich vroeger opsloten ⁽¹⁾. A fortiori geldt hetzelfde in gerechtszaken, waar de geschiedenis der systemen, na den strijd der eerste jaren, bijna altijd samengevat wordt in een eeuwigdurende dading. Het beste bewijs is de toenadering die zich, sedert dertig jaar, voordeed in de rechtspraak betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid, tusschen de conclusiën van de verdedigers der aquiliaansche schuld en die van de voorstanders der objectieve leer of der theorie van het risico ⁽²⁾.

» Nooit heeft het Hof van Cassatie afgebroken met het principe van de schuld, opgevat als hoofdzakelijke grondslag van de aansprakelijkheid : doch het Hof vat dit principe op zulke objectieve wijze op, dank zij zijn systeem van schier onwraakbare vermoedens, dat zij tot dezelfde effectieve uitslagen komt als de theorie van het geschapen risico. Het schijnt dat beide theorieën, in feite, nog maar alleen gescheiden zijn door een verschil in de bewoordingen » ⁽³⁾.

Hij voegde hieraan toe : « Deze gerechtelijke evolutie is zulke kiesche en ernstige zaak, dat men geneigd zou zijn te wenschen dat de wetgever hier niet te dikwijls zou ingrijpen » ⁽⁴⁾.

Dit is misschien waar in Frankrijk; het is niet waar in België.

*
**

De heer Procureur generaal bij het Hof van Cassatie, blijkbaar getroffen door het aantal ongevallen

⁽¹⁾ Thans nemen de liberale economen, inderdaad, wel regelingsvormen aan, die zij vroeger, twintig jaar geleden, bestreden, terwijl Staatslieden uit de socialistische partij, herhaaldelijk, voor een onbepaalden tijd, hun plannen van sociaal wederopbouw verdagen (P. PIC, *Législation industrielle*, 5^e uitgave, n° 67, blz. 44).

⁽²⁾ Nergens werd deze toenadering beter ontleed dan in het artikel, door den heer GAUDEMET gewijd aan het uitstekend werk van den heer Besson over « La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses ». (*Rev. trim. de Droit civil*, 1927, bl. 893).

⁽³⁾ *Rev. trim. de Droit civil*, 1930, blz. 1. — V. SCHMIDT, « Faute civile et faute pénale ». Parijs, Sirey, 1928. — VOIRIN, « La notion de chose dangereuse », *D. Hebd.* 1921, blz. 1. — BRÊTHE DE LA GRESSAYE, « La théorie de la responsabilité en droit pénal et en droit civil », *Rev. gén. de Droit*, 1928, fasc. 1, 2 en 4. — BERINGUIER, « Le problème de la circulation », I, Parijs, Sirey, 1929.

⁽⁴⁾ M. TAUZIN, in zijn werk : « La responsabilité des propriétaires de choses dangereuses et spécialement des automobiles », 1920, wenscht, daarentegen, het ingrijpen van den wetgever.

les automobilistes et les déficiences dans la réparation des dommages qui en résultent, posait en 1927, dans une mercuriale célèbre, cette question : « Le conducteur d'une automobile qui tue ou blesse un piéton, commet-il un acte illicite? »

Et il répondait : « Quand le conducteur en marche tue ou blesse le piéton qu'il écrase, il commet un acte qui est, en principe, illicite; il doit, par suite, réparation en vertu de l'article 1382 du Code civil, à moins qu'il ne prouve que cet homicide n'est qu'en apparence son œuvre, que lui-même n'a été que l'instrument d'une force majeure ou d'un cas fortuit, ce qui comprend le fait d'un tiers » ⁽¹⁾.

Plus tard, il avait l'occasion d'élargir et de préciser sa théorie, en distinguant entre le fait immédiat de l'homme et le fait de la chose appartenant à l'homme.

Dans le premier cas il suffirait à la victime de prouver qui est l'auteur du fait : celui-ci n'aura d'autre recours que de prouver la force majeure ⁽²⁾.

Si la lésion est le fait immédiat, non de l'homme, mais d'une chose, outre le fait de l'événement, le demandeur devra prouver qu'il est dû au fait de l'homme.

Il n'est question de présomption de faute dans aucun des deux cas. La notion traditionnelle de faute est étrangère à cette théorie qui est basée sur l'acte illicite.

Mais dès que le fait immédiat de l'homme est en cause, quel que soit l'instrument qu'il donne à son action, couteau, revolver ou automobile, il suffit d'établir qu'il a lésé un droit absolu; la responsabilité est acquise, sauf preuve de la force majeure ⁽³⁾.

*
**

La théorie est ingénieuse. Elle se moque avec élégance de la jurisprudence qui, en Belgique, refuse d'appliquer l'article 1384 aux accidents d'auto-

veroorzaakt door de autobestuurders en door de tekortschietingen bij het herstel van de daaruit voortvloeiende schade, stelde, in 1927, in een ophefmakende redevoering de vraag : « Pleegt de autobestuurder, die een voetganger doodt of hem lichamelijk letsel toebrengt, een ongeoorloofde handeling? »

Hierop gaf hij ten antwoord : « Wanneer de bestuurder langs de baan den voetganger dien hij overrijdt doodt of hem lichamelijk letsel toebrengt, pleegt hij een handeling welke, in beginsel, ongeoorloofd is; dientengevolge is hij schadeloosstelling verschuldigd krachtens artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, tenzij hij het bewijs levere dat deze dooding slechts in schijn zijn werk is, dat hij zelf slechts het werktuig geweest is van overmacht of van het toeval, wat de daad van een derde uitsluit » ⁽¹⁾.

Achteraf had hij de gelegenheid zijn theorie breedvoeriger toe te lichten en maakte hij een onderscheid tusschen de onmiddellijke daad van den mensch en de daad van het aan den mensch toebehoorend voorwerp.

In het eerste geval, zou het voor het slachtoffer volstaan te bewijzen wie de daad gepleegd heeft : voor dezen laatste zal er geen ander toevlucht zijn dan de overmacht te bewijzen ⁽²⁾.

Indien het letsel de rechtstreeksche daad, niet van den mensch, maar van een voorwerp is, dan zal de eischer, benevens het feit van het voorval, moeten bewijzen dat zij aan de daad van den mensch te wijten is.

In geen van beide gevallen is er spraak van vermoeden van schuld. Van ouds is het begrip van schuld vreemd aan deze theorie waaraan de ongeoorloofde handeling ten grondslag ligt.

Maar zoodra de rechtstreeksche daad van den mensch er bij betrokken is, volstaat het, welk ook het werktuig weze, dat voor de handeling gebruikt wordt : mes, revolver of auto, te bewijzen dat hij een absoluut recht geschonden heeft, de aansprakelijkheid staat vast, behalve wanneer het bewijs van overmacht geleverd wordt ⁽³⁾.

*
**

De theorie is wel vernuftig. Zij neemt een loopje met de rechtspraak welke, in België, niet te vinden is voor de toepassing van artikel 1384 op de auto-

⁽¹⁾ Mercuriale prononcée à l'audience de rentrée de la Cour de cassation le 15 septembre 1927.

⁽²⁾ Conclusions avant l'arrêt du 4 juillet 1929. *Rev. gén. ass. et resp.*, 1929, 503. — On lira avec intérêt le commentaire de M. Fonteyne. Nous ne pourrions, cependant, nous déclarer d'accord avec lui sur « le rôle créateur » des articles 1382 et suivants. — Pour une vue d'ensemble consulter RUTSAERT, *Le fondement de la responsabilité civile extra-contractuelle*.

⁽³⁾ Nous prions ceux qui nous liront de ne pas nous imputer cette théorie que nous résumons. La précaution n'est pas inutile.

⁽¹⁾ Redevoering gehouden na de vacantie van het Hof van Cassatie, op 15 September 1927.

⁽²⁾ Conclusiën vóór het arrest van 4 Juli 1929. *Rev. gén. ass. et resp.*, 1929, 503. — Met belangstelling zal men het commentaar van den heer Fonteyne lezen : Wij zouden, echter, met hem niet kunnen akkoord gaan over « de schepende rol » van artikelen 1382 en volgende. — Voor een algemeen kijk raadplege men RUTSAERT, *Le fondement de la responsabilité civile extra-contractuelle*.

⁽³⁾ Wij verzoeken degenen die dit zullen lezen, ons deze theorie, welke wij slechts samenvatten, niet toe te schrijven. Deze voorzorg is niet overbodig.

biles; elle fait la révérence aux arrêts de la Cour de cassation française, qui la leur étend : mais elle les dépasse : l'automobile n'étant qu'une extension de l'activité humaine, tout accident doit être réparé, puisque l'homme répond de son acte illicite.

Pour le surplus, que les grammairiens discutent.

Sans doute l'arrêt de cassation du 4 juillet 1929 semble admettre la théorie de M. le Procureur général Leclercq : « Attendu que l'intégrité de la personne et du patrimoine est garantie par les articles 1382 et 1383 du Code civil, et par le droit à réparation qui en est la sanction; que ces dispositions n'établissent aucune présomption légale de faute et que la responsabilité n'existe que s'il est prouvé que le dommage résulte de la violation du droit par celui auquel elle est imputée » (1).

Mais outre que cet arrêt est un peu ambigu et qu'il n'écarte pas délibérément la notion de faute, les Cours d'appel se prononcent contre la théorie de M. le Procureur général Leclercq. Elles restent fidèles à la notion classique de la responsabilité (2).

Un an avant l'arrêt de cassation, la Cour de Bruxelles, par arrêt du 12 octobre 1928, se mettait en opposition nette avec la mercuriale de M. le Procureur général.

Et nous le citons parce qu'il résume, à notre sens, le véritable esprit des juridictions de jugement à l'heure présente :

« Attendu que l'intimé base, en ordre principal, devant la Cour, l'action en responsabilité qu'il dirige contre l'appelant sur le fait de la collision que ce dernier a produite entre son automobile et celle du dit intimé, soutenant que cette responsabilité existe indépendamment de la preuve d'une faute dans la conduite de la voiture;

» Attendu que ce soutènement est en contradiction avec le texte de l'article 1382 du Code civil qui indique, parmi les éléments de la responsabilité qu'il édicte, la faute de celui qui a causé le dommage; que l'article suivant (1383) précise l'énoncé de cette condition en déclarant que cette faute peut consister en une négligence ou une imprudence; que ce mot

(1) Signalons un jugement du tribunal civil de Liège qui admet la présomption de faute lorsque l'automobile en bon état prend une position anormale qui cause l'accident : le conducteur en ce cas doit prouver le cas fortuit ou la force majeure. Trib. civ., Liège, 26 mai 1930. *Rev. gén. ass. et resp.*, 1931, 744.

(2) V. Not. Brux. 24 février 1928. *Rev. gén. ass. et resp.*, 1928, 224. — Liège 25 mars 1929. *Idem*, 1929, 416.

ongevallen; buigt zeer diep voor de arresten van het Fransch Hof van Cassatie, dat haar tot die ongevallen uitbreidt; en gaat zelfs nog verder : daar de auto slechts een uitbreiding van de menschelijke bedrijvigheid is, moet elk ongeval hersteld worden, vermits de mensch verantwoordelijk is voor zijn ongeoorloofde daad.

Overigens, dat de grammaticussen die zaak onder elkaar uitmaken.

Zeker, het Hof van Cassatie schijnt, door zijn arrest van 4 Juli 1929, de theorie van den heer Procureur generaal Leclercq bij te treden : « Aangezien de onschendbaarheid van den persoon en van het vermogen gewaarborgd wordt door de artikelen 1382 en 1383 van het Burgerlijk Wetboek en door het recht op schadeloosstelling, dat er de sanctie van is; dat deze bepalingen geen wettelijk vermoeden van schuld inhouden en de aansprakelijkheid slechts bestaat wanneer bewezen wordt dat de schade voortvloeit uit de schending van het recht door dengene wien zij ten laste gelegd wordt » (1).

Maar behalve dat dit arrest ietwat dubbelzinnig is en het schuldbegrip niet bepaald ter zijde schuift, spreken de Hoven van Beroep zich uit tegen de theorie van den heer Procureur generaal Leclercq. Zij blijven getrouw aan het klassiek begrip van de aansprakelijkheid (2).

Een jaar vóór het arrest van cassatie, nam het Hof van Brussel, op 12 October 1928, een arrest dat lijnrecht inging tegen de redevoering van den heer Procureur generaal.

Wij halen het aan omdat het, naar onze meening, den waren geest van de rechtsmachten van wijzen op dit oogenblik samenvat :

« Aangezien vóór het Hof de gedaagde zijn vordering tot aansprakelijkheid welke hij tegen den eischer instelt, in hoofdzaak, vestigt op het feit van de aanrijding welke laatstgenoemde veroorzaakt heeft tusschen zijn motorrijtuig en dit van hooger bedoelden gedaagde en staande houdt dat deze aansprakelijkheid bestaat, afgezien van het bewijs van een fout bij 't besturen van het rijtuig;

» Aangezien dit standpunt in tegenspraak is met den tekst van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, hetwelk onder de bestanddeelen van de aansprakelijkheid welke het vaststelt, de fout aanwijst van dengene die de schade veroorzaakt heeft; dat het volgende artikel (1383) deze voorwaarden nader aanduidt door te verklaren dat de fout aan nalatigheid of

(1) Wij verwijzen naar een vonnis van de burgerlijke rechtbank van Luik, welke het vermoeden van schuld aanneemt wanneer het motorrijtuig in goeden staat een abnormalen stand inneemt, waardoor het ongeval veroorzaakt wordt : in dit geval moet de bestuurder bewijzen dat er toeval of overmacht in 't spel is. Burgerl. rechtb., Luik, 26 Mei 1930. *Rev. gén. ass. et resp.*, 1931, 744.

(2) Zie Not. Brux. 24 Februari 1928. *Rev. gén. ass. et resp.*, 1928, 224. — Luik 25 Maart 1929. *Idem*, 1929, 416.

« faute » implique un élément moral de culpabilité, qui doit être envisagée, non d'une manière générale, mais spécialement dans chaque cas déterminé; que, s'il est exact que le fait de porter atteinte à l'intégrité de la personne ou de la propriété d'autrui, constitue la violation d'un droit, il n'est cependant pas, nécessairement, fautif; qu'il ne le sera que s'il est accompagné de circonstances desquelles on doit déduire que son auteur a commis la faute prévue aux articles 1382 et 1383 du Code civil, c'est-à-dire au moins une négligence ou une imprudence;

» Attendu que le système de l'intimé ne pourrait être admis, même si on le considérait comme ne visant que l'ordre des preuves, car il ne peut se baser sur une présomption de faute, qui n'existe pas dans la loi, et, d'autre part, c'est à celui qui exerce une action qu'il incombe de prouver que les conditions essentielles de celle-ci sont réunies;

» Attendu que dans l'état actuel de la législation, il n'existe aucun texte, ni aucune disposition dont on puisse inférer que les accidents d'automobiles sont, à ce point de vue, soustraits à l'application du droit commun » (1).

M. le Procureur général Meyers, dans son dernier discours à l'audience de rentrée de la Cour de Liège, critiquait, dans le système de M. le Procureur général Leclercq, le droit qu'il accorde au juge de travailler les lois pour en faire sortir ce que personne n'y avait vu avant lui.

Mais il ajoutait que la notion de faute ne correspond pas à l'ordre social actuel. L'accident pour lui « apparaît de plus en plus comme un phénomène social dont l'individu ne doit pas être seul à pâtir, mais dont les conséquences doivent peser sur toute la collectivité » (2).

La discussion de ce point de vue dépasse les limites d'un exposé des motifs. Mais, comme nous le signalons dans notre rapport sur le Budget de la Justice, M. le Procureur général Meyers a-t-il entrevu seulement les énormes conséquences de la théorie?

La jurisprudence comme la doctrine est donc incertaine; et la certitude est un des postulats du Droit.

* *

La Cour de cassation de France a résolu le problème de la responsabilité en matière d'accidents d'automobile, par un détour jurisprudentiel.

(1) *Rev. gén. ass. et resp.*, 1928, 333.

(2) *Le problème de la responsabilité en matière d'accidents. Les nouvelles théories*, p. 52.

onvoorzichtigheid kan te wijten zijn; dat dit woord « fout » een zedelijk bestanddeel van schuld in zich sluit, hetwelk niet over 't algemeen maar in 't bijzonder in elk bepaald geval moet beschouwd worden; dat, indien het juist is dat het feit inbreuk te maken op de onschendbaarheid van andermans persoon of andermans eigendom, de schending van een recht uitmaakt, het evenwel niet noodzakelijk een fout is; dat het zulks slechts zijn zal, indien er omstandigheden bijkomen, waaruit men moet afleiden dat de dader de fout begaan heeft, voorzien bij de artikelen 1382 en 1383 van het Burgerlijk Wetboek, 't is te zeggen ten minste een nalatigheid of een onvoorzichtigheid;

» Aangezien het stelsel van den gedaagde niet zou kunnen aangenomen worden, zelfs indien men het beschouwde als zijnde alleen gericht tegen de orde der bewijzen, want het kan niet steunen op een vermoeden van schuld, dat in de wet bestaat en, van den anderen kant, rust het op dengene die een vordering ingesteld heeft, te bewijzen dat de voornaamste voorwaarden voor deze vereenigd zijn;

» Aangezien er in de thans bestaande wetten noch een tekst, noch een beschikking te vinden is, waaruit men zou mogen afleiden dat de auto-ongevallen, in dit opzicht, buiten de toepassing van het gemeen recht vallen » (1).

In zijn jongste rede op de eerste vergadering na de vacantie van het Hof van Luik, was de heer Procureur generaal Meyers niet te spreken over het recht, dat in het stelsel van den heer Procureur generaal Leclercq verleend wordt aan den rechter om de wetten te bewerken en er uit te halen wat niemand vóór hem er in gezien had.

Hij voegde er, evenwel, bij dat het schuldbegrip niet overeenstemt met de huidige sociale orde. In zijn oogen schijnt het ongeval « hoe langer hoe meer een sociaal verschijnsel waaronder het individu alleen niet moet te lijden hebben, maar waarvan de gevolgen op gansch de gemeenschap moeten gelegd worden » (2).

De bespreking van dit standpunt gaat de grenzen van een toelichting te buiten. Maar heeft, zooals wij er in ons verslag over de Begroting van Justitie op wezen, de heer Procureur generaal Meyers ook maar de groote gevolgen van de theorie zien doorschemeren?

De rechtspraak is, bijgevolg, evenals de leer, onzeker; nochtans is de zekerheid een van de postulaten van het Recht.

* *

Het Hof van Cassatie, in Frankrijk, heeft het vraagstuk van de aansprakelijkheid in zake van automobielongevallen opgelost langs een omweg der rechtspraak.

(1) *Rev. gén. ass. et resp.*, 1928, 333.

(2) *Le problème de la responsabilité en matière d'accidents. Les nouvelles théories*, blz. 52.

Elle n'a pas adopté la théorie du risque.

Mais pour demeurer dans le cadre de la responsabilité basée sur la faute, elle a présumé celle-ci dans le chef du conducteur d'automobile qui cause un accident. Pour ce faire, elle lui applique la règle de l'article 1384, paragraphe 1, qui ne visait jusqu'alors que les choses inanimées.

Cette évolution a commencé en 1924 ⁽¹⁾. Mais la formule était peu claire et l'arrêliste de la *Gazette des Tribunaux* écrivait : « Il est plus prudent d'attendre qu'un autre arrêt permette à la Cour d'énoncer avec plus de netteté sa nouvelle doctrine, si tant est qu'elle veuille abandonner la solution antérieurement consacrée par elle » ⁽²⁾.

Il fallut attendre 1927. L'arrêt du 27 février est formel : « Attendu que la loi pour l'application de la présomption qu'elle édicte ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme; qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde, en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui ».

Quelque habile que soit la prestidigitation, elle laisse voir la ficelle : à la notion du *vice de la chose*, c'est la notion du *danger* que l'on substitue. Dès lors toute chose dangereuse, même animée par l'homme entraînera responsabilité de son gardien, en cas d'accidents ⁽³⁾.

L'arrêt du 13 février 1930 ⁽⁴⁾ ne confirme pas cette décision, comme on l'a cru. Il élargit encore le champ

Het heeft de theorie van het risico niet aangenomen.

Doch, om binnen het kader te blijven van de aansprakelijkheid, gegrond op de schuld, heeft het deze schuld vermoed bij den autobestuurder die een ongeval veroorzaakt. Om daartoe te komen, past het den regel toe van artikel 1384, eerste paragraaf, die tot nog toe slechts gold voor de levenloze dingen.

Deze evolutie begon in 1924 ⁽¹⁾. Doch de formule was weinig klaar en de *Gazette des Tribunaux* schreef : « Het is voorzichtig te wachten dat een ander arrest het Hof toelate, op duidelijker wijze, zijn nieuwe leer bekend te maken, indien het waar is dat het aan de vroeger aangenomen oplossing wil ver-
zaken ⁽²⁾ ».

Er moest gewacht worden tot 1927. Het arrest van 27 Februari is uitdrukkelijk : « Aangezien de wet tot toepassing van het door haar bepaald vermoeden, niet onderscheidt of het tuig dat de schade veroorzaakt heeft, al of niet bewogen was door een menschenhand; aangezien het voldoende is dat het om een voorwerp gaat dat noodzakelijk een bewaker hebben moet, wegens de gevaren dat het oplevert voor anderen ».

Hoe handig zulks ook zij, toch ontwaart men de kneep : in de plaats van het begrip van het *gebrek der zaak* wordt het begrip van het *gevaar* gesteld. Dienvolgens, brengt ieder gevaarlijk voorwerp, zelfs wanneer het niet gehanteerd wordt door den mensch, de aansprakelijkheid mede van den bewaker, zoo zich een ongeval voordoet ⁽³⁾.

Het arrest van 13 Februari 1930 ⁽⁴⁾ bevestigt deze beslissing niet, zooals men gedacht had. Het verruimt

⁽¹⁾ Cass. fr. 29 juillet 1924. *Gaz Trib.*, 1925, I, 27. — Peu de temps auparavant CAPITANT avait publié une étude remarquée sur « les accidents d'automobiles » dans la *Gazette Dalloz*, 1923, p. 87. — V. RIPERT note au *Dalloz*, 1925, I, 5, ESMEIN; note au *Sirey*, 1924, I, 321.

⁽²⁾ Un arrêt de cassation française du 21 janvier 1919, n'admettait la responsabilité du propriétaire d'automobile sur la base de l'art. 1384, paragraphe 1^{er}, que si la voiture était immobile et n'était conduite par personne; explosant, elle avait blessé un passant (D. P., 1922, I, 25) avec la note de M. Ripert. — Voir aussi LALOU, note au D. P., 1927, II, 25.

⁽³⁾ V. PIERRE VOIRIN, « La notion de chose dangereuse dans l'application de l'article 1384 du C. C. », *Dalloz Hebdomadaire*, 1929, pp. 1 et 11. — BESSON, « La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses », pp. 60 et suivantes. — RIPERT, note au D. P., 1927, I, 97. — SAVATIER, *Semaine juridique*, 1927, p. 433 et ss.

⁽⁴⁾ D. P. 1930, I, 57. — M. J. RUTSAERT, dans l'étude intéressante et très actuelle qu'il a publiée dans la *Revue générale des assurances et des responsabilités* de décembre 1930, n'est pas de cet avis. Nous pensons que notre opinion s'impose à la comparaison de l'arrêt avec l'avis de M. le Procureur général Matter. Ce nous est occasion de signaler l'intérêt de cette *Revue* et des études très documentées qui y commentent les décisions.

⁽¹⁾ Cass. fr. 29 Juli 1924. *Gaz. Trib.*, 1925, I, 27. — Tevoren had CAPITANT een opgemerkte studie uitgegeven over « de ongevallen met motorrijtuigen » in de *Gazette Dalloz*, 1923, blz. 87. — Zie RIPERT nota in *Dalloz*, 1925, I, 5, ESMEIN; nota in *Sirey*, 1924, I, 321.

⁽²⁾ Een Fransch Cassatie-arrest van 21 Januari 1919, nam de aansprakelijkheid van den autoeigenaar op grond van art. 1384, parag. 1, slechts aan, zoo het rijtuig stil stond en door niemand werd bestuurd; dewijl het ontplofte, had het een voorbijganger gewond (D. P., 1922, I, 25) met de nota van den heer Ripert. — Zie ook LALOU, nota aan D. P., 1927, II, 25.

⁽³⁾ Zie PIERRE VOIRIN, « La notion de chose dangereuse dans l'application de l'article 1384 du C. C. », *Dalloz Hebdomadaire*, 1929, blz. 1 en 11. — BESSON, « La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses », blz. 60 en volg. — RIPERT, nota aan D. P., 1927, I, 97. — SAVATIER, *Semaine juridique*, 1927, bl. 433 en volg.

⁽⁴⁾ D. P. 1930, I, 57. — M. J. RUTSAERT in de belangwekkende en zeer actueele studie die hij liet verschijnen in de *Revue générale des assurances et des responsabilités* van December 1930, denkt er anders over. Wij denken dat onze opinie het moet halen, wanneer men het arrest vergelijkt met de meening van den Procureur generaal Matter. Dit verschaft ons de gelegenheid te wijzen op het belang van deze *Revue* en van de zeer gedocumenteerde studies die over de beslissingen handelen.

de la responsabilité du fait des choses qu'on a sous sa garde. Il supprime la notion de danger et s'en tient à la garde.

Et il aboutit à édicter une présomption de faute contre tout gardien de choses inanimées, dangereuses ou non.

« La jurisprudence, écrivait Montaigne, est, de sa nature, science génératrice d'altercation et de division. »

*
**

Mais s'il apparaît à nos juristes qu'il est impossible d'appliquer l'article 1384 aux automobiles, parce que le législateur de 1804 ne les pouvait prévoir, il serait encore plus absurde de continuer à régir les accidents d'automobiles et d'avions, par une législation qui remonte au temps des palaches.

Et la raison de la proposition de loi qui vous est soumise, c'est de régler cette matière, en supprimant les controverses.

Elle ne prétend pas au mérite de l'initiative.

Dès 1905, le sénateur Hanrez, avec quelques-uns de ses collègues, dont Mgr Keesen, s'inquiétaient de la fréquence des accidents d'automobiles.

Nous ne résistons pas au plaisir de citer ces quelques lignes des « développements » que M. Hanrez apportait à l'appui de sa thèse : « L'avantage à retirer des automobiles doit consister, sans doute, dans une augmentation de la vitesse, mais, surtout, dans la régularisation de cette vitesse, en permettant de gravir les rampes sans ralentissement. Une vitesse de 30 à 35 kilomètres à l'heure ne devrait jamais être dépassée sur les routes et cette vitesse maximum ne devrait pas atteindre 15 kilomètres à l'intérieur des villes. Ce sont des vitesses-limites déjà considérables si on les compare à celles que permettrait la traction animale. Elles ne sont admissibles que grâce à la puissance des freins. Le développement de nos chemins de fer à grande et à petite section et de nos tramways rend inutiles des vitesses plus grandes.

» On ne peut aller au delà sans danger pour les automobilistes eux-mêmes et surtout pour les voitures et les piétons. Or, il ne faut pas oublier que c'est pour ceux-ci que nos routes ont été créées. Elles leur sont nécessaires et elles doivent leur rester accessibles en toute sécurité. »

*
**

Mais ce qu'il faut souligner, c'est la formule que le sénateur Hanrez avait trouvée, aux premiers temps de l'automobile, pour empêcher les accidents.

La proposition de loi qu'il déposait au Sénat le 26 décembre 1905, était ainsi rédigée :

« Article premier. — Les pénalités comminées par les règlements de police en cas de contravention commise par les conducteurs de voitures automobiles, de même que celles édictées par les articles 418 à 420

nog de sfeer der aansprakelijkheid wegens de voorwerpen waarover men te waken heeft. Het negeert het begrip van *gevaar* en houdt zich bij de bewaking.

En het loopt uit op het aannemen van een vermoeden van schuld tegen iederen bewaker van levenloze, al of niet gevaarlijke dingen.

« De rechtspraak, schreef Montaigne, is uiteraard een wetenschap waaruit kraakeel en verdeelheid worden geboren. »

*
**

Doch indien het klaar wordt voor onze rechtsgeleerden, dat het onmogelijk is artikel 1384 toe te passen op de motorrijtuigen, omdat de wetgever van 1804 deze niet kon voorzien; het ware nog dwazer de auto- en vliegongevallen te willen blijven regelen krachtens wetten die dagteekenen uit den tijd der postkoetsen.

Het doel van het U voorgelegde wetsvoorstel is deze zaken te regelen en hierbij de twistpunten uit de schakelen.

Het beweert niet het eerste initiatief te zijn.

In 1905 reeds, waren senator Hanrez en enkele zijner collega's waaronder M^r Keesen, bezorgd wegens het groot getal auto-ongevallen.

Wij weerstaan niet aan het genoegen deze regels aan te halen uit de Toelichting waarmede de heer Hanrez zijn thesis staaft : « Het voordeel der motorrijtuigen moet ongetwijfeld bestaan in de vermeerdering van de snelheid, doch vooral in de regeling van de snelheid die zal toelaten de hellingen zonder vertraging op te klimmen. Een snelheid van 30 à 35 kilometer per uur zou nooit moeten overschreden worden op de wegen en deze maximumsnelheid zou in de steden niet 15 kilometer mogen bereiken. Dit is eene grenssnelheid die reeds groot is wanneer zij vergeleken wordt met die der rijtuigen welke door dieren worden voortgetrokken. Zij is slechts aanneemelijk met goede remtoestellen. De ontwikkeling van onze groote en kleine spoorbanen en van onze tramwegen maakt een grotere snelheid overbodig.

» Men mag niet verder gaan zonder dat er gevaar oprijst voor de autobestuurders zelf en vooral voor de paardenrijtuigen en de voetgangers. Onze wegen werden te hunnen behoeve aangelegd. Zij zijn voor hen een noodzakelijkheid en zij moeten er een veilig gebruik kunnen van maken. »

*
**

Wat echter in het licht moet gesteld worden, is de formule die senator Hanrez, in de eerste tijden der motorrijtuigen, gevonden had om de ongevallen te verhinderen.

Het wetsvoorstel, bij den Senaat ingediend, op 26 December 1905, luidde als volgt :

« Artikel één. — De straffen, waarmede in de politieverordeningen wordt bedreigd in geval van overtreding gepleegd door de voerders van motorrijtuigen alsmede de straffen waarmede wordt bedreigd in de

du Code pénal, seront applicables à ceux qui font usage de ces voitures non seulement quand ils les auront conduites et dirigées eux-mêmes, mais aussi lorsque les contraventions ou faits délictueux auront été commis par un conducteur à leur service ou sur lequel ils ont autorité.

» La responsabilité du chef des infractions ci-dessus, a lieu à moins qu'il ne soit prouvé que les personnes visées n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

» Art. 2. — Est nulle toute clause d'assurance ayant pour objet d'affranchir les propriétaires, locataires ou occupants de voitures automobiles, de la responsabilité civile des accidents ayant entraîné une condamnation correctionnelle ou de simple police. »

Pour la résumer en deux critiques qui marquent, aujourd'hui, l'absurdité actuelle d'une proposition déposée en 1905 :

1° Celui qui se fait conduire par un taxi, serait, aux termes de cette proposition, responsable des accidents causés par le chauffeur;

2° La victime d'un accident d'automobile courrait souvent le risque de n'être pas indemnisée.

Mais nous étions en 1905.

* *

Au cours de la session suivante, le 13 novembre 1906, M. Charles Magnette déposait une proposition de loi expliquée par d'abondants et forts juridiques développements.

Il semble qu'en 1906, les automobilistes n'avaient pas bonne presse. Voyez plutôt ce qu'en écrit l'auteur de la proposition : « La rapidité même avec laquelle ce sport a pris une extension naguère encore insoupçonnée; l'impossibilité soit de créer d'emblée des voies de communication exclusivement réservées à son usage, soit d'adapter adéquatement à cet usage les voies existantes; la persuation où semblent se complaire les fervents de ce sport qu'ils peuvent disposer dorénavant en maîtres de la voie publique ⁽¹⁾; la véritable folie de vitesse dont sont atteints certains automobilistes à qui leurs collègues eux-mêmes décernent la dénomination de « chauffards »; les accidents nombreux et presque toujours exceptionnellement graves qui se produisent chaque jour; la sauvagerie dont font preuve si souvent les auteurs de ces accidents lorsqu'ils ne songent qu'à échapper à la répression et à la réparation, en redoublant de vitesse et en ne se préoccupant pas du sort de leurs victimes; toutes ces circonstances ont fait naître, on ne peut que le constater, un vif courant d'antipathie et une profonde irritation contre le « genus » tout entier des automobilistes et contre le sport lui-même en général.

⁽¹⁾ *Docum. parlam. Sénat*, 1906-1907, p. 2.

artikelen 418 tot 420 van het Strafwetboek, zijn van toepassing op hen die gebruik maken van die rijtuigen, niet alleen wanneer deze door hen zelf worden gevoerd of geleid, maar ook wanneer de overtredingen of de strafbare daden worden gesteld door een voerder die bij hen in dienst is of over wien ze macht hebben.

» De aansprakelijkheid wegens de hierboven voorziene misdrijven bestaat, tenzij het is bewezen dat bedoelde personen de daad welke tot deze aansprakelijkheid aanleiding geeft, niet konden beletten.

» Art. 2. — Nietig is elk beding van verzekering, ten doel hebbende de eigenaars, huurders of gebruikers van motorrijtuigen te ontslaan van de burgerlijke aansprakelijkheid wegens de ongevallen die een correctionele straf of eene straf van eenvoudige politie voor gevolg hadden. »

Hoe ongerijmd thans dit voorstel uit het jaar 1905 blijkt, valt dadelijk op wanneer men het als volgt samenvat.

1° Wie zich door een huur-auto laat voeren zou, krachtens dit voorstel, aansprakelijk zijn voor de ongevallen veroorzaakt door den bestuurder.

2° Het slachtoffer van een auto-ongeval zou vaak gevaar lopen niet schadeloos gesteld te worden.

Men was toen in 1905.

* *

In den loop van het volgend zittingsjaar, diende de heer Charles Magnette een wetsvoorstel in, voorafgegaan door een uitgebreide en zeer juridische toelichting.

In 1906, hadden de autobestuurders blijkbaar geen goede pers. Men moet maar herlezen wat de indiener van het voorstel schrijft : « De snelheid waarmee deze sport zich op een vroeger nog niet vermoede wijze uitgebreid heeft; de onmogelijkheid hetzij dadelijk wegen aan te leggen uitsluitend voor dit verkeer voorbehouden, hetzij de bestaande wegen voor dit verkeer geschikt te maken; de overtuiging welke de beoefenaars van deze sport schijnen te hebben, dat zij voortaan heer en meester van den openbaren weg zijn ⁽¹⁾; de ware snelheidswaanzin waarmee sommige autobestuurders behept zijn, zoodat zij door hun collega's zelf « doodrijders » genoemd worden, de talrijke en bijna steeds buitengewoon erge ongevallen welke elken dag gebeuren; de wildheid waarvan zoo vaak degenen blijk geven, die deze ongevallen veroorzaken, daar zij er maar alleen op bedacht zijn aan de beteugeling en de schadeloosstelling te ontsnappen door hun motor aan te zetten en zich niet te bekommeren om het lot hunner slachtoffers; al deze omstandigheden hebben, zooals ieder al opgemerkt heeft, het publiek zeer ingenomen tegen gansch het « genus » van de autobestuurders en, over 't algemeen, tegen de sport zelf.

⁽¹⁾ *Parlement. stuk, Senaat*, 1906-1907, blz. 2.

» Il n'est pas rare de voir, en cas d'accident, les spectateurs refuser leur concours pour tirer d'embaras les conducteurs d'autos et il est même arrivé que les témoins de l'accident et les curieux accourus ne consentaient pas à aller quérir le médecin dont les soins sur place étaient nécessaires.

» C'est là l'indice d'un état d'esprit général dont il n'est pas possible de méconnaître la gravité et qui pourrait, si l'on n'y prend garde, provoquer les excès les plus regrettables ».

Après cela, il ne restait plus qu'à pendre haut et court tous les automobilistes.

Les mesures de réforme proposées étaient cependant plus modérées : les unes tenant en principe même de la responsabilité; les autres, à la réparation du préjudice causé.

L'article premier établissait la présomption de faute du conducteur d'automobiles; la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime, était autorisée.

Le propriétaire ou locataire du véhicule était déclaré civilement responsable.

L'article 3, fort draconien, était relatif à l'interdiction de conduire.

Et la proposition portait au double les indemnités dues à la victime d'un accident d'automobile.

Et l'honorable M. Magnette de citer les actions de droit romain qui portait au double ou même au quadruple les indemnités dues pour certains dommages; puis les lois du 10 vendémiaire an IV, du 21 avril 1810 sur les mines, les lois sur la chasse.

Il concluait : « Nous pouvons de cet exposé, déduire que les caractéristiques des applications du dommage multiple sont les suivantes :

- » 1° But préventif;
- » 2° Protection d'un intérêt général : sécurité publique; agriculture, etc.;
- » 3° Défense contre un danger exceptionnel;
- » 4° Répression d'actes dont il est difficile de faire la preuve ou de retrouver les auteurs;
- » 5° Inégalité des intérêts en conflit.

» Qui ne voit que toutes ces caractéristiques se retrouvent dans la situation nouvelle créée par les progrès de l'automobilisme, et les excès de vitesse, et les imprudences qui en sont les conséquences? »

Il nous paraît difficile d'admettre pareille proposition.

Le double dommage a un caractère de pénalité qu'il serait d'autant plus injuste d'appliquer, en la matière, que l'automobiliste a la charge du risque et donc des cas douteux,

» Bij een ongeval gebeurt het niet zelden dat de toeschouwers weigeren een helpende hand toe te steken om de autobestuurders uit den nood te helpen; en het is zelfs voorgekomen dat de ooggetuigen van het ongeval en de toegesnelde nieuwsgierigen er niet voor te vinden waren den dokter te gaan halen, wiens zorgen ter plaatse onmisbaar waren.

» Zulks is wel een treffende geestgesteldenis waarvan men den ernst niet loochenen kan en welke, indien men er niet voor waakt, tot allerbetreurenswaardige buitensporigheden aanleiding geven kan. »

Na zoo iets, was er geen andere uitweg meer dan al de autobestuurders op te knoopen.

De voorgestelde hervormingen waren nochtans zeer gematigd; de eene betroffen het beginsel zelf van de aansprakelijkheid; de andere de vergoeding van de aangerichte schade.

Het eerste artikel stelde het vermoeden van schuld in bij den autobestuurder; het bewijs van overmacht of van schuld van het slachtoffer was toegelaten.

De eigenaar of huurder van het rijtuig werd burgerrechtelijk aansprakelijk verklaard.

Artikel 3, dat zeer drastisch was, had betrekking op het verbod te besturen.

En door het voorstel werden de vergoedingen verschuldigd aan het slachtoffer van een auto-ongeval op het dubbele gesteld.

De heer Magnette verwees vervolgens naar de vorderingen van Romeinsch recht dat de schadevergoeding in sommige gevallen op het dubbele zelfs op het viervoudig bracht; en ook naar de wetten van 10 vendémiaire, an IV, van 21 April 1810 op de mijnen, de jachtwetten.

Hij besloot : « Uit deze uiteenzetting mogen wij afleiden dat de toepassingen van de veelvoudige schade de volgende kenmerken vertoonen :

- » 1° Voorkomend doel;
- » 2° Bescherming van een algemeen belang : openbare veiligheid; landbouw; enz.;
- » 3° Bescherming tegen een uitzonderlijk gevaar;
- » 4° Beteugeling van daden waarvan moeilijk het bewijs kan geleverd of de daders kunnen teruggevonden worden;
- » 5° Ongelijkheid van de bij het geschil betrokken belangen.

» Wie ziet niet in dat al deze kenmerken terug te vinden zijn in den nieuwen toestand welke geschapen wordt door de vorderingen van het autoverkeer, en door de overmatige snelheid en de onvoorzichtigheden welke er het gevolg van zijn? »

Wij kunnen moeilijk zulk voorstel aanvaarden.

De dubbele schade is zoowat een straf welke voor deze zaken des te onrechtvaardiger zijn zou, daar de autobestuurder den last zal te dragen hebben van het risico, dus van de twijfelachtige gevallen.

*
**

L'article 4 de la proposition établissait une caisse commune d'assurances qui devait payer les indemnités aux victimes d'accidents dont l'auteur resterait inconnu.

Cette caisse devait être gérée par l'État qui aurait en la charge de régler soit amiablement, soit judiciairement, le montant des indemnités qui seraient dues.

Les revenus nécessaires à ces paiements auraient été fournis par : 1° des cotisations sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles dans la proportion de 5 % du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints; 2° par la moitié du double dommage alloué en vertu de l'article 2.

*
**

L'opinion n'est plus aussi montée contre les automobilistes : on s'est habitué à ce progrès; d'autre part l'automobile a perdu son caractère aristocratique ou ploutocratique; quel est celui qui n'a jamais usé de l'auto?

Mais, précisément par cette raison que l'usage de l'automobile s'est développé, et que les risques se sont multipliés, la législation, telle que notre jurisprudence l'interprète, est insuffisante.

Il faut donc légiférer.

*
**

Une incursion rapide dans les législations étrangères nous évitera des écoles inutiles.

La loi autrichienne du 9 avril 1908, établit le principe de la responsabilité sans faute :

« Article premier, alinéa 1. — Lorsqu'une personne est blessée ou tuée, ou lorsqu'un des biens possédés par elle subit un dommage, du fait de la circulation d'un véhicule mû par une force non animale (automobile) qui circule dans les rues ou voies publiques, sans suivre de rails, le conducteur et le propriétaire de la voiture ainsi que tout copropriétaire sont responsables des dommages-intérêts à verser en réparation du préjudice causé. L'indemnité à verser pour détérioration d'objet est établie en vertu de l'article 1325 du Code civil, les lésions corporelles tombent sous le coup des articles 1325 et 1326, les blessures entraînant la mort sous le coup de l'article 1327. »

Et l'article 2, dans une formule très compliquée, définit et énumère les seuls faits que le conducteur d'automobile est admis à prouver pour échapper à sa responsabilité. « Quiconque se trouve en vertu de

*
**

Bij artikel 4, werd een gemeenschappelijke verzekeringskas voorzien, welke de schadevergoeding zou uitkeeren aan de slachtoffers van ongevallen waarvan de dader onbekend mocht blijven.

Deze kas zou beheerd worden door den Staat die, hetzij in der minne, hetzij in rechte, het bedrag der verschuldigde schadevergoedingen zou regelen.

Het daartoe noodige geld zou gevonden worden : 1° in stortingen geheven van al de eigenaars of houders van motorrijtuigen, in de verhouding van 5 t. h. van het bedrag der belastingen of heffingen van welken aard ook, waartoe zij verplicht zijn; 2° in de helft van de dubbele schadevergoeding toegekend krachtens artikel 2.

*
**

De openbare meening is thans niet meer zoo ingenomen tegen de autobestuurders; men heeft zich aan dezen vooruitgang gewend; van den anderen kant, heeft de auto zijn aristocratisch of ploutocratisch karakter verloren; wie onzer heeft nog nooit in een auto gezeten?

Maar juist om deze reden dat het autoverkeer zulk een uitbreiding genomen heeft en de gevaren ook toegenomen zijn, voldoet de wetgeving, zooals zij door onze rechtspraak uitgelegd wordt, niet meer.

Er moeten dus wetten gemaakt worden.

*
**

Een vluchtig overzicht van de regeling in het buitenland zal verhinderen dat wij door schade wijzer worden.

In de Oostenrijksche wet van 9 April 1908, wordt het beginsel gehuldigd van de aansprakelijkheid zonder schuld :

« Artikel 1, alinea 1. — Wanneer een persoon gekwetst of gedood wordt, of wanneer een van de goederen welke haar toebehooren beschadigd wordt tengevolge van het verkeer van een rijtuig dat door en niet-dierlijke kracht (motorrijtuig) voortbewogen wordt, welke door de straten of over de openbare wegen rijdt, zonder spoorstaven te volgen, zijn de bestuurder en de eigenaar van het rijtuig alsmede elke mede-eigenaar aansprakelijk voor de vergoeding te storten voor geleden schade. De vergoeding te storten wegens beschadiging van een voorwerp wordt vastgesteld krachtens artikel 1325 van het Burgerlijk Wetboek, de lichamelijke letsels vallen onder de artikelen 1325 en 1326, de kwetsuren met doodelijken afloop onder artikel 1327. »

Bij artikel 2 worden, in een uiterst ingewikkelde formule, de enkele feiten bepaald en opgesomd waarop de autobestuurder zich beroepen mag om aan zijn aansprakelijkheid te ontsnappen. « Alwie

l'article premier responsable du dommage causé n'est déchargé de l'obligation d'indemniser de ce dommage qu'aux conditions suivantes : Il doit prouver que le dommage s'est produit par la faute d'un tiers ou de la victime elle-même, ou bien que l'observation des précautions imposées par les règlements ou dictées par la nature même de la locomotion automobile en ce qui concerne la conduite et le maniement de la voiture, ne pouvaient empêcher cet accident. Ou que ni la nature particulière de son automobile, ni les conditions spéciales, l'arrêt et les défauts de son fonctionnement ne sont causes de l'accident. Cela s'applique aussi en particulier au cas où le dommage causé provient du fait des animaux qui ont pris peur, ou bien s'ils ont été tués ou blessés alors qu'ils erraient sans surveillance sur la voie publique. La personne responsable ne peut invoquer la faute d'un tiers lorsqu'elle est servie de ce tiers pour le fonctionnement et la marche de l'automobile. »

La loi allemande du 3 mai 1909 s'inspire des mêmes principes que la loi autrichienne.

Le droit espagnol s'en tient à notre conception de la faute aquilienne que la victime doit prouver.

Le droit anglais est incertain sur la question responsabilité et cela tient de sa nature.

Il semble que l'article premier du *Moto Car act* de 1903 s'en tienne à la notion de faute : « Toute personne qui conduit une automobile sur une route publique avec témérité et négligence ou à une vitesse et d'une manière qui soient dangereuses pour le public, eu égard aux circonstances comprenant la nature, l'état et l'usage de la route, ainsi que l'importance du trafic qui se fait ou pourrait se faire à ce moment, sera coupable d'un délit en vertu de cette loi. »

Cependant, la pratique admet la responsabilité présumée, lorsque l'accident est causé par une chose dangereuse (1).

La loi italienne du 30 juin 1912 est basée sur la présomption de faute : « Le propriétaire et le conducteur d'un véhicule à traction mécanique sont obligés solidairement à réparer des dommages produits à des personnes ou des choses par la circulation du véhicule, quand ils ne prouvent pas que de leur part il y a eu tout le soin pour éviter que le dommage se produise. Ne peuvent en aucun cas être considérés comme dommages par force majeure ceux occasionnés par des défauts de construction ou de maniement du véhicule. »

(1) *Laws of England*, V° Négligence, p. 407. — Voir aussi HUDDY, *The law of automobile*, cité par COLIN, *Bull. Soc. Etudes Législ.*, 1907.

krachtens artikel 1, aansprakelijk gesteld wordt voor de aangerichte schade wordt slechts tegen de volgende voorwaarden ontslagen van de verplichting deze schade te vergoeden : hij moet het bewijs leveren dat de schade te wijten is aan een derde of aan het slachtoffer zelf, ofwel dat de naleving van de voorzorgen, opgelegd door de reglementen of uit den aard van het autoverkeer zelf voortvloeien, met betrekking tot het besturen van het rijtuig, dit ongeval niet konden verhinderen. Ofwel dat noch de bijzondere aard van zijn auto, noch de bijzondere voorwaarden, het stilvallen en de gebrekkige werking het ongeval niet veroorzaakt hebben. Zulks is, inzonderheid, toepasselijk op het geval wanneer de schade voortkomt uit het feit dat dieren geschrikt zijn, ofwel dat zij gedood of gekwetst werden toen zij onbewaakt over den openbaren weg liepen. De aansprakelijke persoon mag zich niet op de schuld van een derde beroepen, wanneer zij dezen derde aan het werk gesteld heeft voor het besturen en het drijven van het motorrijtuig ».

De Duitse wet van 3 Mei 1909 laat zich door dezelfde beginselen leiden als de Oostenrijksche wet.

Het Spaansche recht houdt zich aan onze opvatting van de aquiliaansche schuld welke door het slachtoffer moet bewezen worden.

Het Fransche recht is onzeker over het vraagstuk aansprakelijkheid en dit is toe te schrijven aan den aard er van.

Naar allen schijn, steunt het eerste artikel van de *Moto Car act* van 1903 op het begrip van de schuld : « Elke persoon die, op eenen openbaren weg, een motorrijtuig bestuurt met roekeloosheid en onachtzaamheid, of met eene snelheid en op eene voor het publiek gevaarlijke wijze, rekening gehouden met de omstandigheden van aard, staat en gebruik van den weg, alsmede met het belang van het vervoer dat op dit oogenblik plaats heeft of plaats zou kunnen hebben, zal zich, krachtens deze wet, schuldig maken aan een wanbedrijf. »

De practijk neemt nochtans het vermoeden van aansprakelijkheid aan, wanneer het ongeval veroorzaakt is door een gevaarlijk tuig (1).

De Italiaansche wet van 30 Juni 1912 is gesteund op het vermoeden van schuld : « De eigenaar en de bestuurder van een mechanisch voortbewogen rijtuig, zijn hoofdelijk gehouden de schade te herstellen, veroorzaakt aan personen of zaken door het verkeer van een rijtuig, wanneer zij niet bewijzen dat zij het mogelijke gedaan hebben om de beschadiging te vermijden. Kunnen in geen geval worden beschouwd als schade wegens overmacht, die welke veroorzaakt is door constructiedefecten of door het hanteeren van het rijtuig ».

(1) *Laws of England* V°, Nalatigheid, blz. 407. Zie ook HUDDY, *The law of automobile*, aangehaald door COLIN, *Bull. Soc. Etudes Législ.*, 1907.

Le régime de la loi finlandaise du 28 avril 1925 est plus complexe : il va jusqu'à fixer le taux des indemnités et même un maximum aux rentes viagères qui seraient payées à raison d'un accident. Celles-ci ne peuvent dépasser 4,000 marcs par personne ni un total de 12,000 marcs pour les victimes d'un seul et même accident.

Mais la responsabilité est de droit, à moins qu'il ne soit évident que le dommage n'a été causé ni par un défaut de la voiture ni provoqué par le chauffeur.

*
**

La loi norvégienne du 26 février 1926 établit la responsabilité de celui qui a la responsabilité du véhicule, même s'il n'y a aucune négligence de sa part ni de la part du conducteur de l'automobile.

*
**

Dans le Grand-Duché de Luxembourg la loi du 10 juin 1932 vise uniquement la police du roulage et l'assurance obligatoire. Nous aurons à y revenir.

Mais la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles votée par l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse offre une réglementation assez heureuse de la responsabilité civile des automobilistes et motoristes.

L'article 37 en contient les principes :

« 1° Si par suite de l'emploi d'un véhicule automobile une personne est tuée ou blessée ou un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable;

» 2° Il est libéré de la responsabilité civile s'il prouve que le dommage a été causé par la force majeure, ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou des personnes pour lesquelles il est responsable aient commis de faute. Si la faute imputable au lésé ou au tiers est légère, le juge fixera l'indemnité du détenteur en tenant compte de toutes les circonstances (1);

(1) C'est une expression que nous retrouvons souvent dans la législation civile suisse. Avant la loi de 1932 l'article 41 du Code des obligations stipulait que : « Celui qui cause d'une manière illicite un dommage à autrui, soit par négligence ou imprudence, est tenu à le réparer. » Mais l'article 43 du même Code permet au juge de doser la réparation d'après « les circonstances et la gravité de la faute ». Et aux termes de l'article 4 du Code civil : « Le Juge applique les règles du droit et de l'équité, lorsque la loi réserve son pouvoir d'appréciation ou qu'elle le charge de prononcer en tenant compte soit des circonstances, soit de justes motifs. »

Het stelsel van de Finlandsche wet van 28 April 1925 is ingewikkelder : het gaat zelfs zoo ver dat het 't bedrag der schadevergoedingen en zelfs een maximum voor de lijfrente die ter oorzaak van een ongeval zou uitbetaald worden, vaststelt. Deze mag geen 4,000 marc per persoon en geen totaal van 12,000 marc te boven gaan voor de slachtoffers van een en hetzelfde ongeval.

Doch de verantwoordelijkheid is van rechtswege, ten ware het klaarblijkelijk was dat de schade noch door een fout aan het rijtuig noch door den voerder werd veroorzaakt.

*
**

De Noorsche wet van 26 Februari 1926 stelt hem verantwoordelijk die voor het voertuig aansprakelijk is, zelfs zoo er noch van zijnentwege noch vanwege den autovoerder eenige nalatigheid is.

*
**

In het Groothertogdom Luxemburg betreft de wet van 10 Juni 1932 alleen de verkeerspolitie en de verplichte verzekering. Wij zullen er verder op terugkomen.

Doch de federale wet op het verkeer met autovoertuigen en rijwielen, door de federale vergadering van den Zwitserschen Bond goedgekeurd, toont ons een nogal gelukkige regeling van de burgerlijke verantwoordelijkheid der auto- en motovoerders.

In artikel 37 vinden we de principes :

« 1° Zoo, als gevolg van het gebruiken van een autovoertuig, een persoon gedood of gewond wordt of stoffelijke schade wordt aangericht, is de houder burgerlijk verantwoordelijk;

» 1° Hij wordt ontlast van de burgerlijke verantwoordelijkheid, indien hij bewijst dat de schade veroorzaakt werd door overmacht, of door eene ernstige fout van den benadeelde of van eenen derde, zonder dat hij zelf of de personen waarvoor hij verantwoordelijk is eene fout begaan hebben. Indien de fout, welke op den rug van den benadeelde of van den derde geschoven wordt, gering is, zal de rechter de schadevergoeding van den houder bepalen, rekening houdend met alle omstandigheden (1);

(1) Dit is een uitdrukking welke wij dikwijls in de Zwitsersche burgerlijke wetgeving tegenkomen. Vóór de wet van 1932, bepaalde artikel 41 van het Zwitsersch wetboek der verplichtingen dat : « Alwie op ongeoorloofde wijze aan iemand schade berokkent, hetzij door nalatigheid of onvoorzichtigheid, is gehouden deze te herstellen ». Maar volgens artikel 43 van hetzelfde wetboek, mag de rechter de schadevergoeding bepalen « volgens de omstandigheden en den ernst van de schuld ». En luidens artikel 4 van het Burgerlijk Wetboek : « Past de rechter de regels van het recht en van de rechtvaardigheid toe, wanneer de wet zijn macht tot beoordeeling voorbehoudt ofwel dat zij bepaalt dat uitspraak moet gedaan worden door rekening te houden hetzij met de omstandigheden, hetzij met aannemelijke redenen ».

» 3° Si l'accident a été causé par la faute du lésé ou du tiers, concurremment avec la faute du détenteur ou des personnes pour lesquelles il est responsable, ou avec l'état défectueux du véhicule automobile, le détenteur n'est libéré que partiellement de la responsabilité civile. Le juge fixera l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances;

» 4° Lorsque le lésé était transporté gratuitement dans le véhicule et que le détenteur n'a commis aucune faute; le juge peut réduire ou supprimer l'indemnité;

» 5° Si un tiers non autorisé a fait usage du véhicule sans la faute du détenteur, ce tiers est civilement responsable en lieu et place du détenteur;

» 6° Ne sont pas considérés comme des tiers, au sens du présent article, les personnes que le détenteur emploie au service du véhicule ou qui le conduisent avec son consentement;

» 7° Demeure réservée la législation sur les transports en ce qui concerne la responsabilité civile pour les dommages matériels. »

On remarque que la loi suisse attache la responsabilité à la « détention ».

*
**

Quelle formule choisirons-nous? La responsabilité du risque, la présomption de faute ⁽¹⁾.

Si nous devons juger, nous nous baserions plutôt sur le deuxième système; il cadre avec la conception du Code civil; il est bien certain que si le législateur de 1804 avait connu les automobiles il eut pris des dispositions aussi et, vraisemblablement, plus sévères que celles qu'il a prises à l'égard des propriétaires d'animaux.

Mais il s'agit de droit nouveau qu'il faut créer pour une société toute nouvelle.

Dès lors nous choisirons la théorie du risque, tempérée par la preuve d'un cas fortuit, d'une force majeure ou de la faute de la victime.

La présomption de faute, dans le sens où on l'en-

» 3° Indien het ongeval veroorzaakt werd door de schuld van den benadeelde of van den derde, terzeldertijd als door de schuld van den houder of van de personen waarvoor hij verantwoordelijk is, of door den slechten staat van het motorrijtuig, is de houder slechts gedeeltelijk ontlast van de burgerlijke verantwoordelijkheid. De rechter zal het bedrag van de schadevergoeding bepalen, rekening houdend met al de omstandigheden;

» 4° Wanneer de benadeelde kosteloos vervoerd werd met het rijtuig, en dat de houder geen enkele fout begaan heeft, mag de rechter de schadevergoeding verminderen of opheffen;

» 5° Indien een derde, zonder toelating, gebruik gemaakt heeft van het rijtuig, zonder fout vanwege den houder, is die derde burgerlijk verantwoordelijk in de plaats van den houder;

» 6° Worden, volgens den zin van het huidige artikel, niet aangezien als derden, de personen welke door den houder voor de bediening van het rijtuig gebezigd worden of die het, met zijne toestemming, besturen;

» 7° De wetgeving op het vervoer, wat betreft de burgerlijke verantwoordelijkheid in zake stoffelijke schade, blijft voorbehouden. »

Men merke op dat de Zwitserse wet de verantwoordelijkheid hecht aan het « bezit ».

*
**

Welke formule zullen wij verkiezen? De aansprakelijkheid voor het risico, het vermoeden van schuld ⁽¹⁾.

Moesten wij daarover uitspraak doen, dan zouden wij eerder op het tweede stelsel steunen; het steunt overeen met de opvatting van het Burgerlijk Wetboek; het is zeker dat, indien de wetgever van 1804 de motorrijtuigen had gekend, hij ook schikkingen had getroffen en waarschijnlijk nog strengere dan die welke hij genomen heeft jegens de eigenaars van dieren.

Doch het gaat hier om een nieuw recht dat men maken moet voor een geheel nieuwe maatschappij.

Derhalve zullen wij de theorie van het risico verkiezen, getemperd door het bewijs van het toeval, van de overmacht of van de schuld bij het slachtoffer.

Het vermoeden van schuld, in de beteekenis waarin

⁽¹⁾ DEMOGUE reconnaît que les responsabilités établies par le Code civil en ce qui concerne les choses animées ou inanimées « reposent sur une idée de risque, contrepoids de l'idée juridique de profit. Celui qui a le profit doit avoir la responsabilité ». T. V., p. 195. Mais le résumé qu'il fait ensuite de la jurisprudence manque de conclusion nette. Il est vrai que l'ouvrage date de 1925.

⁽¹⁾ DEMOGUE erkent dat de aansprakelijkheid, gevestigd door het Burgerlijk Wetboek ten aanzien van de levende en levenloze dingen « steunt op het denkbeeld van risico, tegenwicht van het rechtsbegrip van gewin. Wie de winst heeft moet ook de aansprakelijkheid dragen ». T. V., blz. 195. Doch op de samenvatting die hij verder van de rechtspraak geeft, volgt geen duidelijk besluit. Het werk dagteekent van 1925.

tend, permettrait à l'automobiliste de faire la preuve qu'il n'a commis aucune faute (¹).

Cette preuve négative est difficile; par conséquent, elle permettrait de nombreux recours et laisserait trop de marge à l'arbitraire des experts et des magistrats, lesquels sont souvent ignorants des choses de l'automobile (²).

D'autre part, la victime resterait chargée des cas douteux.

Il vaut mieux affirmer le principe de la responsabilité et limiter à des exceptions très précises le droit de l'automobiliste à la preuve contraire.

C'est ce que nous avons essayé de fixer dans notre texte :

« Le conducteur d'un véhicule automobile est responsable de l'accident causé à des personnes ou à des choses par ce véhicule.

» Il ne pourra être exonéré de cette responsabilité qu'en prouvant le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime. »

*
**

Mais le principe de la responsabilité admis, le problème de la réparation se pose.

M. Esmein, qui reste un tenant de la responsabilité subjective, écrivait naguère dans le tome II du *Traité des Obligations*, de PLANIOL et RIPERT (³) :

« Cette évolution vers l'idée de risque devra, pour être pratiquement supportable, être accompagnée d'une modération de la réparation ou d'une extension de l'assurance. Déjà en matière d'accidents du travail la réparation est forfaitaire et l'assurance joue. Elle joue également en fait pour les accidents de circulation. Elle deviendra peut-être dans certains cas obligatoire afin d'assurer la réparation due à la victime. »

Les deux aspects du problème de la réparation sont ainsi exactement dessinés : 1° la responsabilité du

(¹) Voir la définition de la présomption que donne GÉNY : « On peut dire que toute présomption de droit aboutit à une notoriété factice, imposée au juge, dont la force est plus ou moins grande, suivant les moyens, admis ou non, pour la renverser ». *Science et technique en droit privé positif*, 1921, III, p. 238. — VAN DER EYCKEN, dans son ouvrage *Méthode positive de l'interprétation juridique* (Paris, 1908), dont nous ne pouvons admettre nombre de postulats ou de conclusions, a bien défini le rôle de la présomption dans l'évolution du droit. V. not. pp. 103-109. — A comparer avec BURCKHARD, *Die Civilistischen Präsumtionen*, Weimar, 1866, et ARON, *Théorie générale des présomptions légales en droit privé*, Paris, 1895.

(²) Voir CAPITANT, *Dal. Hebd.*, 1927, p. 49.

(³) PLANIOL et RIPERT, *Des Obligations*, 1930, II, p. 669.

men het opvat, zou den autobestuurder de gelegenheid geven, te bewijzen dat hij geene enkele fout begaan heeft (¹).

Dit negatief bewijs is moeilijk; dienvolgens zou het talrijke voorzieningen toelaten en te veel plaats laten aan de willekeur van deskundigen en rechters die dikwijls weinig weten over motorrijtuigen (²).

Anderzijds, zou het slachtoffer belast blijven met de twijfelachtige gevallen.

Het is beter het principe van de aansprakelijkheid te huldigen en het recht van den autobestuurder op het tegenbewijs tot enkele nauwkeurig omschreven uitzonderlijke gevallen te beperken.

Het is wat wij trachten vast te leggen in onzen tekst.

« De bestuurder van een motorrijtuig is aansprakelijk voor het ongeval door dit voertuig aan personen of zaken veroorzaakt.

» Hij kan van die aansprakelijkheid niet ontheven worden, tenzij hij het bewijs levert van het toeval, de overmacht of de schuld van het slachtoffer. »

*
**

Doch, eens het principe van de aansprakelijkheid aangenomen, dan rijst de vraag op van de schadeloosstelling.

De heer Esmein, die voorstander blijft van de subjectieve aansprakelijkheid, schreef in het tweede deel van het *Traité des Obligations*, van PLANIOL en RIPERT (³) :

« Deze ontwikkeling naar de idee van het risico, zal, om practisch dragelijk te wezen, moeten samengaan met een matiging van schadeloosstelling of een uitbreiding van de verzekering. In zake van arbeidsongevallen reeds, is de schadeloosstelling er eene van forfaitaire aard en werkt de verzekering. Zij werkt feitelijk ook voor de verkeersongevallen. Zij zal misschien, in sommige gevallen, verplichtend worden, om de schadeloosstelling, aan het slachtoffer verschuldigd, te verzekeren ».

De twee zijden van het schadeloosstellingsvraagstuk zijn dus duidelijk omljnd : 1° de aansprake-

(¹) Zie de bepaling van het vermoeden volgens GÉNY : « Men kan zeggen dat elk rechterlijk vermoeden uitloopt op een artificieele bekendheid, aan den rechter opgelegd, en waarvan de kracht grooter of kleiner is, volgens de al of niet toegelaten middelen om het te bestrijden. » *Science et technique en droit privé positif*, 1921, III, blz. 283. — VAN DER EYCKEN, in zijn werk *Méthode positive de l'interprétation juridique* (Parijs, 1908), waarvan wij talrijke postulaten en besluiten niet kunnen aannemen, heeft duidelijk de rol van het vermoeden bepaald in de ontwikkeling van het recht. Zie nota blz. 103-109. — Te vergelijken met BURCKHARD, *Die Civilistischen Präsumtionen*, Weimar, 1866, en ARON, *Théorie générale des présomptions légales en droit privé*, Parijs, 1895.

(²) Zie CAPITANT, *Dal. Hebd.*, 1927, blz. 49.

(³) PLANIOL en RIPERT, *Des Obligations*, 1930, II, blz. 669.

risque emporte le forfait dans la réparation; 2° l'assurance contre le risque doit être obligatoire.

*
**

Mais comme le faisait remarquer fort judicieusement M. le sénateur Asou, dans son discours sur le Budget de la Justice, cette règle ne peut être appliquée aux accidents causés par la collision entre deux véhicules automobiles, à leurs conducteurs.

Il est clair que, dans ce cas, les présomptions résultant du risque s'annulent ⁽¹⁾.

Il faudra établir la responsabilité suivant les règles du droit commun en maintenant les droits du tiers qui aurait été victime de cette collision. Une auto heurte violemment une autre voiture, qui fait une embardée et va blesser ou tuer quelqu'un sur le trottoir.

Il est évident que cette victime ne peut être dans une situation juridique inférieure à celle qu'elle aurait eue si elle avait été blessée par le fait d'une seule auto.

La notion de risque subsiste : l'automobiliste qui a touché la victime pourra faire la preuve de la faute de l'autre conducteur; mais il a la charge de cette preuve.

Notre texte, en stipulant que « le conducteur d'un véhicule automobile est responsable de l'accident causé à des personnes ou à des choses par ce véhicule », exclut les conséquences d'accidents causés aux conducteurs d'automobiles par la collision de leurs véhicules.

L'idée du forfait avait déjà été indiquée par M. Albert Tahon dans une étude qu'il publiait en 1928, dans le *Bulletin des Assurances* ⁽²⁾.

Il part de cette constatation qu'il est bien difficile de dire si l'accident est dû tout entier au fait de l'automobile et si une faute n'incombe pas à la victime.

« En renonçant à ventiler la part de responsabilité

⁽¹⁾ Voir *Rev. trim. droit civil*, 1905, 107. — LALOU, *La responsabilité civile*, 1928, n° 597 et 605. — PLANIOL et RIPERT, II, 621 : « Il faut admettre que les deux présomptions opposées s'annulent ». — Il faut noter qu'ils se basent sur la présomption de faute et non sur la présomption résultant du risque. Mais Jossierand, partant de l'idée du risque, soutient que, en l'absence de faute établie, chacun doit supporter l'incidence du dommage qu'il a subi. (D. P., 1929, I, 44.) — M. JEAN LOUP, dans son ouvrage, *La Responsabilité des accidents causés par les automobiles*, Paris, 1932, a résumé la jurisprudence et la doctrine sur ce point, pp. 226-231. — M. Melot, dans l'étude qu'il a consacrée à notre projet dans la *Revue générale des Assurances et de la Responsabilité*, en essayant de prendre en défaut notre formule juridique, a fortifié nos raisons de maintenir le principe du risque.

⁽²⁾ *Bulletin des Assurances*, 1928, pp. 428 et suiv.

lijkheid voor het risico brengt de forfaitaire schade-loosstelling mede; 2° de verzekering tegen het risico moet verplichtend zijn.

*
**

Edoeh, zooals senator Asou zeer terecht deed opmerken in zijne redevoering over de Begroting van Justitie, deze regel kan niet toegepast worden op de ongevallen ten gevolge van botsingen tusschen twee motorrijtuigen aan hunne bestuurders overkomen.

Het is duidelijk dat, in dit geval, de vermoedens voortvloeiend uit het risico wegvallen ⁽¹⁾.

Men zal de verantwoordelijkheid moeten vaststellen volgens de regelen van het gemeene recht, mits handhaving van het recht van den derde die slachtoffer zou geweest zijn van die botsing. Een auto rijdt hevig tegen een anderen wagen die terzij schiet en iemand op de stoep gaat kwetsen of doodden.

Het spreekt van zelf dat dit slachtoffer juridisch evenveel recht moet hebben als wanneer het gekwetst was door een enkele auto.

Het begrip van het risico blijft : de automobilist die het slachtoffer geraakt heeft, zal het bewijs mogen aanbrengen van de fout van den anderen autobestuurder, maar hij is met dit bewijs belast.

Onze tekst, waar hij zegt dat « de bestuurder van een motorrijtuig aansprakelijk is voor het ongeval door dit voertuig aan personen of zaken veroorzaakt », sluit de gevolgen uit van ongevallen veroorzaakt aan de autobestuurders door de botsing van hunne wagens.

Het denkbeeld van het forfait was reeds vooruitgezel geworden door den heer Albert Tahon, in eene studie die hij, in 1928, liet verschijnen in het *Bulletin des Assurances* ⁽²⁾.

Hij gaat uit van de vaststelling dat het zeer moeilijk is te zeggen dat het ongeval geheel toe te schrijven is aan het motorrijtuig en of de schuld niet op het slachtoffer valt.

« Ziet men er van af ieders deel van verantwoorde-

⁽¹⁾ Zie *Rev. trim. droit civil*, 1905, 107. — LALOU, *La responsabilité civile*, 1928, n° 597 en 605. — PLANIOL et RIPERT, II, 621 : « Men moet aannemen dat de twee tegenovergestelde vermoedens elkaar uitschakelen ». Hierbij weze opgemerkt dat zij berusten op het vermoeden van schuld en niet op het vermoeden voortvloeiend uit het risico. Jossierand echter die uitgaat van het denkbeeld van het risico houdt staande dat, bij gebreke van uitgemaakte schuld, ieder de schade dragen moet welke hij geleden heeft (D. P. 1929, I, 44). — De heer JEAN LOUP heeft in zijn werk : *La Responsabilité des accidents causés par les automobiles*, Parijs, 1932, de rechtspraak en de leer daarover samengevat. Blz. 226-231. — De heer Melot, in de studie welke hij, in de *Revue générale des Assurances et de la Responsabilité*, aan ons voorstel heeft gewijd betreffende de verzekeringen en de aansprakelijkheid, pogende onze rechtsformule te ontwrichten, heeft onze redevoering slechts versterkt om het beginsel van het risico te behouden.

⁽²⁾ *Bulletin des Assurances*, 1928, blz. 428 en volg.

de chacun, il est clair qu'on aboutit à une remise de responsabilité réciproque.

» En affranchissant la victime de l'obligation de rapporter la preuve de l'existence d'une faute dans le chef de celui qu'elle accuse on lui facilite singulièrement sa tâche.

» En consacrant le principe de la responsabilité, on rend possible la liquidation immédiate des indemnités, et l'on supprime les retards et les aléas de leur perception.

» En ramenant les indemnisations à des barèmes prévus d'avance, on dispense les accidentés de découvrir leur situation financière qu'il est souvent bien difficile de déterminer même approximativement. On évite aussi les écarts de la jurisprudence qui soulèvent les regrets des uns et l'envie des autres. On unifie enfin un domaine où la fantaisie a plutôt une tendance à régner.

» Ces divers avantages — car ce sont autant d'avantages —, pour la victime, doivent correspondre logiquement à un sacrifice compensateur de sa part. »

Et M. Tahon en arrivait, en proposant l'indemnisation totale en ce qui concerne l'incapacité temporaire complète à appliquer en fait aux accidents d'automobiles le régime de la loi sur les accidents de travail.

Aucun dommage moral ne serait réparé.

Enfin les accidents seraient indemnisés sur la base d'un barème fixé par la loi.

Ici l'auteur se rend compte de la difficulté du problème; et il tourne court.

Le forfait en matière de réparations d'accidents d'automobiles ne peut être admis; leur assimilation avec les accidents de travail est forcée.

En matière d'accidents de travail, c'est le risque professionnel, commun à l'industriel et à son ouvrier, qui est couvert par la loi; et, bien qu'on ait rejeté la notion de garantie, préconisée par Saintelette, la notion de contrat n'y est pas étrangère; seuls les accidents survenus au cours ou à l'occasion du contrat de travail, tombent sous le coup de la loi.

De plus, la loi sur les accidents de travail couvre tout, même la faute grave de l'ouvrier victime de l'accident; la responsabilité de l'automobiliste tombe devant la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute de la victime.

Le forfait serait donc une injustice commise au détriment de la victime.

*
**

Par contre, l'assurance obligatoire s'impose.

Un projet de loi voté par le Sénat et qui nous est soumis subordonne l'autorisation de conduire à la

lijkkheid te onderscheiden, dan is het klaar dat men komt tot eene kwijtschelding van de wederzijdsche aansprakelijkheid.

» Ontslaat men het slachtoffer van de verplichting het bewijs te brengen van het bestaan eener fout bij dengene dien het beschuldigt, vergemakkelijkt men grootelijks zijne taak.

» Bekrachtigt men het beginsel van de aansprakelijkheid, dan maakt men de onmiddellijke uitkeering van de vergoedingen mogelijk, en men neemt de vertragingen en de wisselvalligheden van derzelve in weg.

» Brengt men de schadeloosstelling tot vooraf bepaalde baremas, dan ontslaat men de slachtoffers er van hun financiële toestand bekend te maken, die het vaak moeilijk is zelfs bij benadering te bepalen. Men vermijdt ook de afwijkingen van de rechtspraak die, bij de eenen, spijt en bij de anderen, nijd doen oprijzen. Een domein waar de verbeelding de neiging heeft te overheerschen wordt aldus ééngemaakt.

» Deze verschillende voordeelen — want dat zijn ze — voor het slachtoffer moeten logischerwijze overeenkomen met een tegen-offer zijnerzijds. »

En de heer Tahon kwam er toe, door de geheele schadeloosstelling voor te stellen wat betreft de tijdelijke geheele onbekwaamheid, feitelijk op de automobilongevallen het stelsel toe te passen van de wet op de arbeidsongevallen.

Geene morele schade hoegenaamd zou hersteld worden.

Ten slotte, zouden de ongevallen vergoed worden op grondslag van een door de wet vastgesteld barema.

Hier geeft de auteur zich rekenschap van de moeilijkheid van het problema; en hij zwenkt af.

Het forfait in zake schadevergoeding voor automobilongevallen kan niet worden aangenomen; hun gelijkstelling met de arbeidsongevallen is overdreven.

Het is, in zake arbeidsongevallen, het beroepsrisico, gemeenschappelijk voor industrieel en arbeider, dat door de wet gedekt wordt; en, al heeft men het begrip van den waarborg, door Saintelette voorgesteld, verworpen, het begrip van overeenkomst is daar niet vreemd aan; alleen de ongevallen gebeurd in den loop of ten gevolge van het arbeidscontract, vallen onder de wet.

Bovendien, de wet op de arbeidsongevallen dekt alles, zelfs de ernstige fout van den arbeider, slachtoffer van een ongeval; de aansprakelijkheid van den autobestuurder valt weg tegenover het bewijs van toeval, overmacht of fout van het slachtoffer.

Het forfait zou dus eene onrechtvaardigheid zijn ten nadeele van het slachtoffer.

*
**

De verplichte verzekering dringt zich daarentegen op.

Een wetsontwerp, door den Senaat aangenomen en dat aan de Kamer is voorgelegd, maakt de toelating

production d'un contrat d'assurance, dans les formes et limites établies par le projet.

Nous croyons que le principe doit faire partie intégrante d'une réforme des règles de responsabilité. Et puis, quand le projet de loi sur la police du roulage sera-t-il voté ?

Notre proposition établit donc l'obligation de l'assurance.

Mais deux observations se présentent tout de suite.

Si les automobilistes sont certains qu'ils n'auraient rien à payer, ne seront-ils pas beaucoup moins prudents, ou beaucoup plus imprudents — au choix ?

Quelle sera la somme maxima dont on imposera l'assurance à l'automobiliste ?

Notre première proposition pour répondre à l'inquiétude de ceux qui redoutaient que l'assurance n'encourageât l'imprudence, prévoyait qu'une marge de responsabilité de 10 % resterait à charge de l'automobiliste, auteur de l'accident.

Les protestations n'ont pas manqué.

Ceux qui s'inquiètent des victimes éventuelles ont fait remarquer qu'elles risqueraient de subir injustement un préjudice si l'automobiliste qui reste chargé d'une part de responsabilité est insolvable.

Les automobilistes dont la responsabilité est aggravée par la proposition de loi, redoutent d'être ruinés, si, le dommage causé étant considérable, le dixième qui leur incombe atteint un chiffre élevé.

Évidemment, nous avons entendu, à propos de cette réforme plus de gros mots que d'arguments.

Il en est cependant qui nous ont touché.

*
**

Sur le principe, nous pensons qu'il faut être irréductible. Et nous ne sommes pas seuls à penser ainsi.

Comme l'écrivait très justement dans un ouvrage récent, M. Jean Loup : « L'assurance a un grave inconvénient en matière d'accidents d'automobiles, comme dans certains autres domaines d'ailleurs, celui d'avoir une influence démoralisatrice » ⁽¹⁾.

Et il citait l'opinion que M. Thaller avait déjà soumise à la Société des Études législatives : « Il n'est pas douteux que le contrat d'assurances à côté de tout ce qu'il a de bienfaisant, pousse l'homme à se départir de la vigilance, de la surveillance et de la discipline de ses actes » ⁽²⁾.

M. Colin, dans la *Revue politique et parlementaire*

om te besturen ondergeschikt aan het voorleggen van een verzekeringscontract onder de vormen en binnen de perken door het ontwerp vastgesteld.

Wij meenen dat dit beginsel deel moet uitmaken van eene hervorming der regelen van de aansprakelijkheid. En dan, wanneer zal het wetsontwerp op de verkeerspolitie worden aangenomen ?

Ons voorstel huldigt dus de verplichting van de verzekering.

Maar dadelijk dienen daarbij twee opmerkingen gemaakt.

Zullen de automobilisten, wanneer zij zeker zijn dat zij niets zullen hebben te betalen, niet veel minder voorzichtig zijn, of veel onvoorzichtiger, zooals men het wil ?

Welke zal de maxima-som zijn, voor dewelke de automobilist zich zal moeten verzekeren ?

Ten einde te beantwoorden aan de ongerustheid van dezen die vreesden dat de verzekering zou aanzetten tot onvoorzichtigheid werd, bij ons eerste voorstel voor de aansprakelijkheid een speelruimte van 10 t. h. voorzien ten laste van den autobestuurder die het ongeval veroorzaakt had.

Protest hiertegen is niet uitgebleven.

Degenen die zich bekommeren met de eventuele slachtoffers hebben doen opmerken dat dezen gevaar liepen op onrechtvaardige wijze nadeel te lijden indien de autobestuurder die met een deel van de aansprakelijkheid belast blijft, onvermogen is.

De autobestuurders, wier aansprakelijkheid door het wetsvoorstel verzwaaard wordt, vreezen dat zij zullen geruïneerd worden indien, wanneer de schade aanzienlijk zijn mocht, het tiende dat te hunnen laste valt een hoog cijfer bereikt.

In verband met deze hervorming hebben wij, natuurlijk, meer scheldwoorden dan argumenten gehoord.

Toch zijn er bij welke ons getroffen hebben.

*
**

Wat het beginsel betreft, zijn wij van oordeel dat er van toegeven geen sprake zijn mag.

Zooals de heer Jean Loup terecht schreef in een onlangs verschenen werk : « Een groot bezwaar tegen verzekering in zake auto-ongevallen, zooals trouwens op menig ander gebied, is dat zij een ontmoedigenden invloed heeft » ⁽¹⁾.

En hij verwees naar het oordeel dat de heer Thaller reeds voorgelegd had aan de *Société des Etudes législatives* : « Het lijdt geen twijfel dat het verzekeringscontract benevens vele goede zijden, den mensch er toe brengt minder waakzaam te zijn over zijn handelingen » ⁽²⁾.

De heer Colin, in de *Revue politique et parlementaire*

⁽¹⁾ *Op. cit.*, p. 263.

⁽²⁾ *Bull. Soc. Etudes Législ.*, 1907, p. 395.

⁽¹⁾ *Op. cit.*, blz. 263.

⁽²⁾ *Bull. Soc. Etudes Législ.*, 1907, blz. 395.

taire ⁽¹⁾, M. Capitant dans la *Gazette Dalloz* du 31 mai 1923, avaient le même souci de « moraliser l'assurance ».

M. Colin préconisait l'indemnisation complète du préjudice par l'assureur qui aurait eu recours contre le conducteur de l'auto, pour une quotité à déterminer, si le conducteur avait commis une grave imprudence.

C'était la discussion qui recommençait sur un autre terrain.

M. Capitant proposait que tout le préjudice fût réparé par l'assurance qui aurait droit de recouvrer une part sur l'assuré.

Dans l'étude qu'il a publiée au sujet de notre projet de loi, M. de Bersacques proposait un système analogue ⁽²⁾.

Mais les restrictions qu'il y apporte démontrent que cette réglementation est peu pratique.

*
**

Le système de l'arrêté grand-ducal du 28 octobre 1932 paraît plus pratique.

Aux termes de l'article 2, paragraphe 3° « la police d'assurance doit stipuler expressément et sans dérogation possible :

» a) Que l'assuré contribuera directement et personnellement au règlement du dommage causé aux tiers, en principal et frais, dans les proportions et limites suivantes : les sinistres inférieurs à 500 francs resteront entièrement à sa charge; dans les sinistres à partir de 500 francs jusqu'à 10,000 francs inclusivement, il supportera une part invariable de 500 francs; dans les sinistres dépassant 10,000 francs sa part est fixée à 5 % du dommage sans pouvoir dépasser la somme de 10,000 francs. »

Tel qu'il est le régime de l'arrêté grand-ducal doit amener des complications : discussions sur la hauteur du litige, difficultés en cas de responsabilité partagée, et d'autres qu'il est impossible de prévoir mais qui surgiront fatalement. Nous pensons qu'il vaut mieux s'en tenir à la règle établie par notre proposition : 5 % des dommages aux tiers restent à charge du conducteur, avec un maximum de 10,000 francs.

⁽¹⁾ COLIN. L'accident d'automobile et la loi. *Revue pol. et parlem.*, 1908, p. 120.

⁽²⁾ DE BERSACQUES. « Note sur la proposition de loi instituant la responsabilité objective de l'assurance obligatoire des automobilistes ». *Revue gén. ass. et resp.*, 1932, 985. Le projet de loi déposé en France par M. Justin Godart, Ministre de la Prévoyance sociale, le 3 avril 1925, prévoyait que la part de responsabilité non assurable était fixée à 10 %.

taire ⁽¹⁾, en de heer Capitant, in de *Gazette Dalloz* van 31 Mei 1923, hadden dezelfde bekommernis om « de verzekering te moraliseren ».

De heer Colin preef de volledige schadeloosstelling aan van het nadeel door den verzekeraar die schadeloosstelling mocht geëischt hebben van den autobestuurder, voor een nader te bepalen bedrag, indien de autobestuurder een groote onvoorzichtigheid begaan had.

Zulks was het debat op een ander terrein herbegonnen.

De heer Capitant stelde voor dat al de schade zou vergoed worden door de verzekering welke het recht hebben zou een deel te verhalen op den verzekerde.

In de studie welke de heer de Bersacques over ons wetsvoorstel heeft laten verschijnen wordt een gelijkwaardig stelsel voorgesteld ⁽²⁾.

Maar uit de beperkingen welke hij het oplegt blijkt dat deze regeling weinig practisch is.

*
**

Het stelsel van het Groothertogelijk besluit van 28 October 1932 lijkt practischer.

Ingevolge artikel 2, paragraaf 3° « moet de verzekeringspolis uitdrukkelijk en zonder afwijking mogelijk bepalen :

» a) Dat de verzekerde rechtstreeks en persoonlijk zal bijdragen tot de regeling van de aan derden veroorzaakte schade, in hoofdsom en in kosten, in de volgende verhoudingen en perken : de ongevallen van minder dan 500 frank blijven gansch te zijnen laste; in de ongevallen vanaf 500 frank tot 10,000 frank inbegrepen, draagt hij een onveranderlijk aandeel van 500 frank; in de ongevallen van boven de 10,000 frank wordt zijn aandeel vastgesteld op 5 t. h. van de schade zonder de som van 10,000 frank te mogen overtreffen. »

Zooals het is, moet het stelsel van het Groothertogelijk Besluit verwikkelingen meebrengen : betwistingen over het bedrag van het geding, moeilijkheden in geval van verdeelde verantwoordelijkheid, en andere die men niet kan voorzien doch die fataal zullen oprijzen. Wij zijn van meening dat het beter is zich te houden aan den door ons voorstel vastgestelden regel : 5 % van de schade aan derden blijven ten laste van den voerder, met een maximum van 10,000 frank.

⁽¹⁾ COLIN. « L'accident d'automobile et la loi ». *Rev. pol. et parlem.*, 1908, blz. 120.

⁽²⁾ DE BERSACQUES. « Note sur la proposition de loi instituant la responsabilité objective de l'assurance obligatoire des automobilistes ». *Rev. gén. ass. et resp.*, 1932, 985. Bij het wetsontwerp dat op 3 April 1925 in Frankrijk door den heer Justin Godart, Minister van Sociale Voorzorg ingediend werd, is het deel niet verzekerbare aansprakelijkheid op 10 t. h. bepaald.

*
**

Mais l'assurance, disions-nous dans notre premier projet, doit être illimitée.

Et c'est l'intérêt de la victime qui l'impose.

Nous avons reçu à ce sujet des observations pleines d'intérêt.

Elles tiennent surtout à l'organisation actuelle de l'assurance.

C'est en premier lieu le danger pour la compagnie d'assurances — et donc pour les sinistrés — d'être ruinée par un sinistre important illimité.

Et aussi, croyons-nous, impossibilité de réassurer le risque assumé; il est difficile de réassurer 10 % à 20 % d'un risque qui est illimité.

La loi suisse, que nous avons citée déjà, a établi des chiffres minimum d'assurances :

L'article 52 les fixe comme suit :

1° La somme assurée sera, pour un motocycle, de 30,000 francs au moins et, pour une voiture automobile, de 50,000 francs au moins pour 1 victime;

2° Pour chaque accident, la somme sera au moins de 60,000 francs pour un motocycle, et de 100,000 francs pour une voiture automobile;

3° Pour une voiture automobile de poids lourd destinée au transport de personnes, la somme sera pour chaque accident : de 150,000 francs au moins si le véhicule est aménagé pour 10 personnes au maximum; de 300,000 francs au moins pour 11 à 20 personnes; et de 500,000 francs au moins pour plus de 20 personnes;

4° La somme assurée pour les dommages matériels sera au moins de 3,000 francs pour un motocycle et de 5,000 francs pour une voiture automobile;

5° Pour les dommages matériels, une somme de 100 francs au maximum, pourra, à la demande de l'assuré, être déduite de la somme couverte par l'assurance. Cette déduction ne pourra être opposée au tiers.

Notons qu'il s'agit de francs suisses et faisons le change.

L'arrêté grand-ducal du 28 octobre 1932 impose aussi un minimum.

L'article 2, 2°, stipule que « le montant minimum des sommes assurées doit être pour chaque sinistre :

» A. — Pour les dommages causés aux personnes :

» a) Pour un motocycle ou side-car : de 300 000 francs pour le motocycle à un siège; de 600,000 francs pour le motocycle à deux sièges et pour le side-car;

*
**

Doch de verzekering, zegden wij in ons eerste voorstel, moet onbeperkt zijn.

En dit wordt geboden door het belang van het slachtoffer.

Wij ontvingen hieromtrent zeer belangwekkende opmerkingen.

Zij betreffen vooral de tegenwoordige inrichting van het verzekeringswezen.

't Is vooreerst het gevaar voor de verzekeringsmaatschappij — en dus voor de slachtoffers van een ongeval — door een belangrijk, onbeperkt ongeval geruïneerd te worden.

En ook, gelooven wij, de onmogelijkheid om het op zich genomen risico te herverzekeren : 't is moeilijk 10 t. h. of 20 t. h. te herverzekeren van een risico dat onbeperkt is.

De Zwitsersche wet, welke wij reeds aangehaald hebben, heeft de minimacijfers van de verzekeringen vastgesteld.

Artikel 52 bepaalt ze als volgt :

1° De verzekerde som zal, voor eene motorfiets, minstens 30,000 frank bedragen, en voor een motorrijtuig, minstens 50,000 frank, voor 1 slachtoffer;

2° Voor ieder ongeval, zal de som minstens 60,000 frank bedragen voor eene motorfiets en 100,000 frank voor een motorrijtuig.

3° Voor een zwaar motorrijtuig, bestemd voor het personenvervoer, zal de som voor elk ongeval bedragen : minstens 150,000 frank, indien het rijtuig ingericht is voor het vervoer van hoogstens 10 personen; 300,000 frank, ten minste, voor 11 tot 20 personen; en minstens 500,000 frank voor meer dan 20 personen;

4° De verzekerde som voor de stoffelijke schade zal minstens 3,000 frank bedragen voor eene motorfiets en 5,000 frank voor een motorrijtuig;

5° Voor de stoffelijke schade, zal, op aanvraag van den verzekerde, eene som van hoogstens 100 frank, afgetrokken mogen worden van de door de verzekering gedekte som. Deze mindering zal tegen den derde niet ingeroepen mogen worden.

Er dient aangestipt dat het hier Zwitsersche franks geldt en dat wij dus met de wisselkoers rekening moeten houden.

Het Besluit van het Groothertogdom dagteekenend van 28 October 1932, legt insgelijks een minimum op.

Artikel 2, 2°, bepaalt dat « het minimum bedrag der verzekerde sommen, voor elke schade, moet zijn :

» A. — Voor de schade aan personen veroorzaakt :

» a) Voor eene motorfiets of side-car: 300,000 frank voor de motorfiets met 1 zitplaats; 600,000 frank voor de motorfiets met 2 zitplaatsen en voor de side-car;

» b) Pour tous les autres véhicules : de 600,000 francs si le véhicule transporte des marchandises ou a des sièges pour 6 personnes au maximum, ou s'il s'agit d'une locomotive routière; de 1,000,000 de francs si le véhicule a des sièges pour 7 à 10 personnes; de 2,000,000 de francs si le véhicule a des sièges pour 11 à 20 personnes; de 3,000,000 de francs si le véhicule a des sièges pour plus de 20 personnes.

» B. — Pour les dommages matériels : de 30,000 francs pour un motocycle ou side-car; de 50,000 francs pour tout autre véhicule. »

*
**

Faut-il fixer le chiffre dans la loi?

Ce serait à notre sens une erreur juridique, surtout au moment où les valeurs monétaires ont perdu toute stabilité.

Il vaut mieux, en affirmant le principe, laisser au pouvoir exécutif le soin de fixer par arrêté royal les chiffres minima d'assurance obligatoire.

La disposition que nous proposons aura le mérite de s'accorder avec la législation du Grand-Duché de Luxembourg.

*
**

Un autre écueil arrête le juriste qui veut régler complètement cette question de responsabilité sans faute par l'assurance obligatoire.

Les polices d'assurances fourmillent de clauses de déchéance. On a même vu une compagnie qui se refusait à payer un sinistre parce que l'assuré, interrogé par la gendarmerie avait reconnu sa faute; il avait, en avouant, fait une reconnaissance contraire à la police d'assurance (1).

Si l'on veut que la réparation soit efficace, que toutes collusions soient impossibles entre assureurs et assurés, il faut que ces clauses de déchéance soient, sinon vaines, au moins étrangères au tiers victime de l'accident.

Nous soumettons à la Chambre cette proposition de loi, avec la conviction qu'elle marquera un progrès dans notre droit civil et une étape dans l'objectivation de la responsabilité quasi délictuelle.

IGNACE SINZOT.

(1) Cons.: OLIVIER MALTER, *De la validité de la clause interdisant à l'assuré de reconnaître sa responsabilité*. Rev. gén. Ass. Resp., 1929, 510.

» b) Voor alle andere voertuigen : 600,000 frank indien het rijtuig koopwaren vervoert ofwel zitplaatsen heeft voor hoogstens 6 personen, of wanneer het eene baan-locomotief geldt; 1,000,000 frank indien het rijtuig zitplaatsen heeft voor 7 tot 10 personen; 2,000,000 frank indien het rijtuig zitplaatsen heeft voor 11 tot 20 personen; 3,000,000 frank indien het rijtuig zitplaatsen heeft voor meer dan 20 personen.

» B. — Voor de stoffelijke schade : 30,000 frank voor eene motorfiets of side-car; 50,000 frank voor elk ander rijtuig. »

*
**

Dient het cijfer in de wet voorzien te worden?

Onzes inziens, ware dit een gerechtelijke misslag vooral op het oogenblik dat de geldswaarden alle stabiliteit verloren hebben.

Het is verkieslijker, dat men, mits vastlegging van het principe, aan de uitvoerende macht de zorg overlate, de minima cijfers van de verplichte verzekering bij Koninklijk besluit te bepalen.

De schikking welke wij voorstellen zal als verdienste hebben dat zij zich aanpast bij de wetgeving van het Groothertogdom Luxemburg.

*
**

Een ander bezwaar verhindert den rechtsgeleerde die de aansprakelijkheid zonder schuld grondig wil regelen door middel van de verplichte verzekering.

De polissen van verzekering bevatten bij de vleet, bedingen van verval. Het is zelfs gebeurd dat eene maatschappij weigerde een geteisterde uit te betalen, omdat hij, in eene ondervraging vanwege de gendarmerie, schuld had bekend; daardoor had hij eene bekentenis afgelegd in strijd met de verzekeringspolis.

Wil men een doeltreffend herstel, wil men elke verstandhouding vermijden tusschen verzekeraar en verzekerde, dan moeten deze bepalingen zooniet ongel dig zijn, ten minste vreemd blijven aan den derden persoon die hier is het slachtoffer van het ongeval.

Wij leggen dit wetsvoorstel vóór aan de Kamer, met de overtuiging dat het wezen moge een vooruitgang in ons burgerlijk recht en een mijlpaal geslagen in het buiten ons liggende gebied der schier strafbare aansprakelijkheid.

IGNACE SINZOT.

(1) Raadpl.: OLIVIER MALTER, « *De la validité de la clause interdisant à l'assuré de reconnaître sa responsabilité*. » Rev. gén. Assur. Resp., 1929, 510.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Le conducteur d'un véhicule automobile est responsable de l'accident causé à des personnes ou à des choses par ce véhicule.

Il ne pourra être exonéré de cette responsabilité qu'en prouvant le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime.

Art. 2.

Le propriétaire ou usufruitier du véhicule est civilement responsable de l'accident s'il a été causé par une personne qui conduisait l'auto avec son assentiment tacite ou exprès.

Art. 3.

Le propriétaire d'un véhicule automobile est tenu de contracter, auprès d'une Compagnie d'Assurances agréée par arrêté royal, une assurance de responsabilité civile pour le dommage résultant d'un accident causé à une tierce personne par le véhicule, qu'il soit conduit par le propriétaire ou toute autre personne, avec son assentiment tacite ou exprès.

Art. 4.

Les conditions auxquelles le contrat d'assurance doit satisfaire notamment en ce qui concerne le minimum des sommes assurées seront fixées par arrêté royal.

La police d'assurance devra cependant stipuler que l'assuré contribuera directement et personnellement au règlement du dommage causé aux tiers, en principal et frais, dans la proportion de 5 % du dommage sans que son intervention puisse dépasser la somme de 10,000 francs.

Art. 5.

La plaque d'immatriculation ne sera délivrée au propriétaire d'un véhicule automobile que sur production d'une pièce établissant l'existence du contrat d'assurance dont il s'agit aux articles 3 et 4.

Art. 6.

La victime de l'accident a une action directe contre l'assureur qui est tenu solidairement avec l'assuré.

L'assureur ne pourra lui opposer les exceptions ou clauses de déchéances, résultant du contrat d'assu-

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

De bestuurder van een motorrijtuig is aansprakelijk voor het ongeval door dit voertuig aan personen of zaken veroorzaakt.

Hij kan van die aansprakelijkheid niet ontheven worden, tenzij hij het bewijs levert van het toeval, de overmacht of de schuld van het slachtoffer.

Art. 2.

De eigenaar of vruchtgebruiker van het voertuig is burgerlijk aansprakelijk voor het ongeval, bijaldien het veroorzaakt werd door een persoon die het motorrijtuig met zijn stilzwijgende of uitdrukkelijke toestemming bestuurde.

Art. 3.

De eigenaar van een motorrijtuig is er toe gehouden, bij een bij Koninklijk besluit toegelaten Verzekeringsmaatschappij, een verzekering van burgerlijke aansprakelijkheid aan te gaan, tegen de schade voortvloeiende uit een ongeval aan een derden persoon door het voertuig veroorzaakt, ongelet of het bestuurd zij door den eigenaar of ieder ander persoon, met diens stilzwijgende of uitdrukkelijke toestemming.

Art. 4.

De vereischten waaraan het verzekeringscontract moet voldoen, inzonderheid wat betreft het minimum van de verzekerde sommen, worden bij Koninklijk besluit bepaald.

In de verzekeringspolis zal echter moeten aangegeven worden dat de verzekerde rechtstreeks en persoonlijk zal bijdragen voor het betalen van de aan derden veroorzaakte schade, zoowel wat de hoofdsom als de kosten betreft, naar verhouding van 5 t. h. van de schade, zonder dat zijn tusschenkomst de som van 10,000 frank moge te boven gaan.

Art. 5.

De inschrijvingsplaat wordt aan den eigenaar van een motorrijtuig enkel afgeleverd, mits overlegging van een stuk waarbij het bestaan van het bij de artikelen 3 en 4 bedoelde verzekeringscontract wordt bewezen.

Art. 6.

Het slachtoffer van het ongeval bezit een rechtstreeksche rechtsovereenkomst tegen den verzekeraar die, hoofdelijk, met den verzekerde verbonden is.

De verzekeraar wordt niet toegelaten hem de excepties of bedingen van vervallenverklaringen tegen te

rances et qui auraient pour objet de réduire ou de supprimer l'indemnité due en vertu de l'assurance.

Art. 7.

Toute cessation ou suspension d'assurances devra être signalée immédiatement par l'assureur au Gouverneur de la province où l'immatriculation a eu lieu.

La suspension ou cessation ne produit ses effets que quinze jours après réception de l'avis au Gouvernement provincial.

Le Gouverneur, dès avis, réclamera la remise de la plaque d'immatriculation, qui devra lui être renvoyée dans les cinq jours.

Art. 8.

Un arrêté royal fixera la liste des compagnies d'assurances qui seront agréées.

Art. 9.

Les infractions aux articles 3, 4 et 7 de la présente loi seront punies d'une amende de 100 à 1,000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à trois mois, ou d'une de ces peines seulement.

werpen, voortvloeiend uit het verzekeringscontract en die tot voorwerp mochten hebben de krachtens de verzekering verschuldigde vergoeding te vermindere[n] of weg te laten.

Art. 7.

Iedere overdracht of schorsing van verzekeringen moet onmiddellijk door den verzekeraar worden aangegeven bij den Gouverneur der provincie waar de inschrijving werd gedaan.

De schorsing of overdracht heeft slechts uitwerking vijftien dagen na ontvangst van de aangifte bij het Provinciaal Gouvernement.

Zoodra hij die aangifte heeft ontvangen, zal de Gouverneur de inschrijvingsplaat terugvorderen, en deze moet hem binnen de vijf dagen geworden.

Art. 8.

De lijst van de toegelaten verzekeringsmaatschappijen wordt bij Koninklijk besluit vastgesteld.

Art. 9.

De overtredingen op de artikelen 3, 4 en 7 van deze wet worden gestraft met een geldboete van 100 frank tot 1,000 frank en met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden, of met een dezer straffen alleen.

Ignace SINZOT.
J. DE GÉRADON.
E. DE WINDE.
G. MICHAUX.
J. MATHIEU.