

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

4 MARS 1954.

4 MAART 1954.

PROPOSITION DE LOI

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

PROPOSITION DE LOI

rendant obligatoire l'assurance des véhicules automobiles contre les accidents.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA
COMMISSION DE LA JUSTICE (1).
PAR M. NOSSENT.

MESDAMES, MESSIEURS.

Les deux propositions qui font l'objet du présent rapport tendent, en ordre principal, à faire consacrer par la loi le principe de l'assurance obligatoire par les propriétaires de véhicules automoteurs de leur responsabilité civile vis-à-vis des tiers.

(1) Composition de la Commission : M. Joris, président; MM. Charlotaux, Charpentier, De Gryse, De Peuter, M^{me} De Riemaecker-Legot, MM. Fimmers, Gendebien, Hermans (Fernand), Lambotte, Nossent, Oblin, Robyns. — Bohy, Camby, Collard, Deruelles, M^{me} Fontaine-Borquet, MM. Hossey, Housiaux, Pierson, Soudan. — Janssens, Leclercq.

Voir :

- a) 109 (S. E. 1950) : Proposition de loi.
93 (1951-1952) : Amendements.
- b) 658 (1950-1951) : Proposition de loi.
143 et 145 (1951-1952) : Amendements.

WETSVOORSTEL

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

WETSVOORSTEL

houdende verplichte verzekering van de motorrijtuigen tegen ongevallen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE (1). UITGEBRACHT
DOOR DE HEER NOSSENT.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De twee wetsvoorstellen die het voorwerp van dit verslag uitmaken strekken er in hoofdzaak toe, door de wet het beginsel te doen bekrachtigen van de verplichte verzekering, door de eigenaars van motorrijtuigen, van hun burgerrechtelijke aansprakelijkheid tegenover derden.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heer Joris, voorzitter; de heren Charlotaux, Charpentier, De Gryse, De Peuter, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Fimmers, Gendebien, Hermans (Fernand), Lambotte, Nossent, Oblin, Robyns. — Bohy, Camby, Collard, Deruelles, Mevr. Fontaine-Borquet, de heren Hossey, Housiaux, Pierson, Soudan. — Janssens, Leclercq.

Zie :

- a) 109 (B. Z. 1950) : Wetsvoorstel.
93 (1951-1952) : Amendementen.
- b) 658 (1950-1951) : Wetsvoorstel.
143 en 145 (1951-1952) : Amendementen.

H.

Historique.

Ce n'est pas la première fois que le législateur se penche sur ce problème ⁽¹⁾.

En 1906 déjà, M. Magnette avait déposé au Sénat un projet de loi relatif à la circulation automobile et dont un des articles prévoyait l'établissement d'une Caisse commune d'assurances gérée par l'Etat pour payer l'indemnisation aux victimes d'accidents dont l'auteur serait resté inconnu.

En juin 1932, M. Sinzot introduisait à la Chambre une proposition dans laquelle on trouve, outre l'assurance obligatoire pour une somme illimitée et une franchise obligatoire de 10 %, la présomption de faute dans le chef de tout conducteur de véhicule automobile. Cette proposition fut réintroduite en 1933, après la dissolution des Chambres.

En 1936, c'est le Gouvernement lui-même qui déposa un projet qu'il avait fait étudier par le Comité permanent du Comité de Législation. Rendu caduc lui aussi par une dissolution, ce projet fut réintroduit à la veille de la guerre.

En janvier 1947, M. Charpentier déposa à la Chambre une proposition tendant à obliger tout propriétaire d'un véhicule automobile portant une plaque d'immatriculation belge, à contracter auprès d'une compagnie d'assurance agréée, une police de responsabilité civile couvrant tous dommages à des personnes ou à des choses, occasionnés par ce véhicule. A la même époque, M. de Dorlodot introduisait au Sénat une proposition qui répondait à la même préoccupation.

Enfin, en décembre 1947, M. Buisseret reprenait au Sénat l'ancien projet rédigé par le Comité permanent du Conseil de législation.

Les propositions examinées.

La proposition de M. Van der Schueren (S. E. 1950, n° 109) s'aligne presque complètement sur le projet du Conseil de Législation. Elle reprend l'idée concernant la présomption de faute dans le chef du conducteur du véhicule automoteur et elle impose l'obligation d'assurance au titulaire de la plaque d'immatriculation (assurance-plaque). De plus, elle prévoit qu'un Fonds spécial sera créé en vue de réparer les dommages causés par des personnes qui ne se seraient pas conformées à la loi. Ce Fonds, alimenté par les assureurs au prorata des primes qu'ils perçoivent, indemniserait les victimes dans les cas suivants :

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

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

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

M. Van der Schueren a présenté lui-même plusieurs amendements à sa proposition (1951-1952, n° 93). Il a

⁽¹⁾ Voir MINET, Georges, membre de la Commission des Assurances privées, « La notion de fonds de garantie dans les divers projets sur l'assurance automobile obligatoire » (*Bulletin des Assurances*, fasc. 116, 1950).

Geschiedkundig overzicht.

Het is niet de eerste maal dat de wetgever zich met dit vraagstuk bezighoudt ⁽¹⁾.

Reeds in 1906 diende de heer Magnette bij de Senaat een wetsvoorstel in betreffende het motorrijtuigenverkeer en waarvan in een der artikelen de oprichting werd in 't vooruitzicht gesteld van een door de Staat beheerde Gemeenschappelijke Verzekeringskas tot vergoeding van de slachtoffers van ongevallen waarvan de schuldige onbekend mocht gebleven zijn.

In Juni 1932 diende de heer Sinzot bij de Kamer een voorstel in waarin, behalve de verplichte verzekering voor een onbeperkte som en een verplichte vrijstelling van 10 %, het vermoeden van schuld in hoofde van ieder bestuurder van een motorrijtuig voorkomt. Dit voorstel werd in 1933 opnieuw ingediend, na de ontbinding van de Kamers.

In 1936 diende de Regering zelf een ontwerp in, dat zij had laten instuderen door het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving. Dat ontwerp verviel eveneens ingevolge een ontbinding, en werd onmiddellijk vóór de oorlog opnieuw ingediend.

In Januari 1947 diende de heer Charpentier bij de Kamer een voorstel in dat er toe strekte iedere eigenaar van een motorrijtuig met een Belgische nummerplaat te verplichten bij een erkende verzekeringsmaatschappij een verzekering van burgerrechtelijke aansprakelijkheid te sluiten waarbij elke schade door dit rijtuig aan personen of zaken toegebracht wordt gedekt. Rond hetzelfde tijdstip diende de heer de Dorlodot in de Senaat een voorstel in met dezelfde strekking.

Ten slotte, in December 1947, nam de heer Buisseret in de Senaat het vroegere ontwerp over dat werd opgemaakt door het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving.

De behandelde voorstellen.

Het voorstel van de heer Van der Schueren (B. Z. 1950, n° 109) komt bijna geheel overeen met het ontwerp van de Raad voor Wetgeving. Daarin wordt de opvatting overgenomen van het vermoeden van schuld in hoofde van de bestuurder van het motorrijtuig en wordt de houder van de nummerplaat verplicht een verzekering aan te gaan (plaat-verzekering). Bovendien wordt daarin de oprichting in 't vooruitzicht gesteld van een bijzonder Fonds tot vergoeding van de schade veroorzaakt door personen die niet met de wet in regel mochten zijn. Dit Fonds, gestijfd door de verzekeraars naar rato van de door hen geïnde premien, zou de slachtoffers vergoeden in de volgende gevallen :

1° In geval van diefstal van het voertuig, met braak, inklimming, valse sleutels of geweld;

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

3° Ingeval een persoon een motorrijtuig in gebruik stelt zonder een nummerplaat aan te vragen.

De heer Van der Schueren zelf heeft verschillende amendementen op zijn voorstel ingediend (1951-1952, n° 93).

⁽¹⁾ Zie MINET, Georges, lid van de Commissie der private verzekeringen, « La notion du fonds de garantie dans les divers projets sur l'assurance automobile obligatoire » (*Bulletin des Assurances*, aflev. 116, 1950).

abandonné le renversement du fardeau de la preuve pour en revenir aux théories traditionnelles en matière de responsabilité. Il a reporté sur le propriétaire du véhicule l'obligation d'assurance qu'il voulait primitivement imposer au titulaire de la plaque d'immatriculation. Les autres modifications se rapportent à des questions de détail ou de forme.

*
**

La proposition de M. Charpentier (1950-1951, n° 658) a reçu l'approbation d'une importante association d'automobilistes. Elle ne modifie en rien les principes de la responsabilité mais contraint quiconque met un véhicule automoteur en mouvement à couvrir sa responsabilité vis-à-vis des tiers.

M. Charpentier lui-même (1951-1952, n° 143) et M. Dieudonné (1951-1952, n° 145) déposèrent des amendements qui se rapportaient à l'étendue et au montant de l'assurance.

*
**

Votre Commission eut également connaissance des travaux de la Commission Belgo-Néerland-Luxembourgeoise pour l'étude de l'unification du droit, que présidait M. Van Dievoet, ancien ministre, professeur à l'Université de Louvain, commissaire royal aux assurances.

Cette Commission d'étude a achevé la préparation d'un traité Benelux relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et l'élaboration d'un projet de loi ayant le même objet.

Votre Commission a d'ailleurs été invitée par M. le Ministre de la Justice à donner un avis à propos du texte provisoire de ce projet de loi. Les observations de votre Commission ont été consignées par votre rapporteur et transmises à la Commission Benelux. Il est à souhaiter que plusieurs d'entre elles soient retenues de manière que le texte de votre Commission se rapproche étroitement des dispositions communes annexées au projet de traité Benelux.

*
**

Votre Commission a chargé le rapporteur de la rédaction d'un texte qui s'inspirerait des propositions et des études prérappelées.

Le texte auquel la Commission s'est ralliée est dominé par une seule préoccupation : assurer à toutes les victimes d'accidents occasionnés au moyen de véhicules automoteurs la réparation rapide et sûre du préjudice subi.

L'économie générale de la proposition est caractérisée par les éléments suivants :

le problème de la responsabilité est résolu conformément aux règles traditionnelles du Code civil;

l'obligation d'assurance incombe au propriétaire de tout véhicule automoteur;

la victime a une action directe contre l'assureur;

l'assureur ne peut opposer à la personne lésée les exceptions qu'il peut faire valoir contre son assuré;

le contrat d'assurance peut, mais ne doit pas, prévoir une franchise; de toutes façons, cette stipulation ne peut causer aucun préjudice aux personnes lésées;

un fonds commun de garantie est créé en vue d'indemniser les victimes qui, pour une raison quelconque, n'ont pas de recours contre un assureur;

les obligations résultant de la loi sont sanctionnées par des mesures pénales.

Hij ziet af van het omkeren van de bewijslast en keert terug tot de traditionele theorieën in zake aansprakelijkheid. Hij draagt op de eigenaar van het voertuig de verplichting tot verzekering over die hij oorspronkelijk wilde opleggen aan de houder van de nummerplaat. De overige wijzigingen hebben betrekking op detailkwesties of op de vorm.

*
**

Het voorstel van de heer Charpentier (1950-1951, n° 658) werd goedgekeurd door een belangrijke vereniging van autobestuurders. Er wordt niet geraakt aan de beginselen der aansprakelijkheid, doch alwie een motorrijtuig in beweging brengt wordt verplicht zijn aansprakelijkheid tegenover derden te dekken.

De heer Charpentier zelf (1951-1952, n° 143) en de heer Dieudonné (1951-1952, n° 145) dienden amendementen in die betrekking hebben op de duur en op het bedrag van de verzekering.

*
**

Uw Commissie heeft eveneens kennis genomen van de werkzaamheden van de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Studiecommissie tot éénmaking van het recht, die werd voorgezeten door de heer Van Dievoet, oud-minister, professor aan de Universiteit te Leuven, Koninklijk commissaris voor de Verzekering.

Die Studiecommissie is klaar gekomen met de voorbereiding van een Benelux-verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en met het opmaken van een wetsontwerp over hetzelfde onderwerp.

Uw Commissie werd trouwens door de heer Minister van Justitie verzocht haar advies te verstrekken over de voorlopige tekst van dit wetsontwerp. De opmerkingen van uw Commissie werden door uw verslaggever opgetekend en aan de Benelux-Commissie overgemaakt. Het is wenselijk dat verschillende daarvan zouden worden aangehouden, opdat de tekst van uw Commissie de gemeenschappelijke bepalingen die bij het Benelux ontwerp-verdrag werden gevoegd, zo dicht mogelijk zou benaderen.

*
**

Uw Commissie heeft de verslaggever gelast een tekst op te maken die steunt op hogervermelde voorstellen en studiën.

De tekst die door uw Commissie werd aangenomen heeft slechts één zaak op het oog : aan al de slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door middel van motorrijtuigen een snel en zeker herstel van de geleden schade te waarborgen.

De algemene inrichting van het voorstel wordt gekenmerkt door volgende beginselen :

het vraagstuk der aansprakelijkheid wordt opgelost in overeenstemming met de traditionele regelen van het Burgerlijk Wetboek;

de verzekeringsplicht wordt opgelegd aan de eigenaar, van ieder motorrijtuig;

het slachtoffer kan een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar instellen;

de verzekeraar kan tegen de benadeelde persoon geen exceptiën inroepen welke hij tegen zijn verzekerde kan doen gelden;

het verzekeringscontract mag, maar moet niet, een vrijstelling bevatten; in ieder geval mogen de benadeelde personen door dit beding geen enkele schade oplopen;

er wordt een gemeenschappelijk waarborgfonds opgericht om de slachtoffers te vergoeden die, om de ene of andere reden, geen verhaal hebben tegen een verzekeraar;

de uit de wet voortvloeiende verplichtingen worden bekrachtigd door strafmaatregelen.

Il y a lieu de souligner que la loi ne protège évidemment pas toutes les victimes d'accidents de roulage. Elle ne prévoit rien, par exemple, pour les personnes lésées à la suite d'un accident provoqué par un piéton ou par un véhicule qui n'est pas automoteur.

Enfin, votre Commission exprime le vœu qu'indépendamment des mesures qui tendent à réparer les conséquences fâcheuses des accidents en général, les mesures de prévention ne soient pas négligées. Un code du roulage mieux adapté aux exigences nouvelles, un réseau routier répondant au développement considérable du trafic, une police compétente tant sur les routes que dans les centres urbains, des conseils et des leçons de prudence répétés pour tous les usagers constituent quelques-uns des éléments qui doivent permettre de normaliser la circulation et de réduire le nombre des accidents.

**

Quelques précédents en matière d'assurance obligatoire.

A l'étranger.

L'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs existe au Danemark (loi du 20 mars 1918), en Suède (loi du 10 mai 1929), dans plusieurs États des États-Unis d'Amérique (Massachusetts, New Jersey, etc.), en Grande-Bretagne, en Suisse (loi fédérale du 15 mars 1932).

En Belgique.

L'assurance obligatoire existe déjà en Belgique :
pour les services publics d'autobus ou d'autocars (loi du 21 mars 1932, article 58, alinéa 2);

pour les transports rémunérés de personnes (arrêté-loi du 27 février 1941 remplacé par l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 et l'arrêté du Régent du 16 juin 1947);

pour les transports rémunérés de choses (arrêté royal du 9 mai 1936);

pour les transports de choses pour compte propre (arrêté-loi du 24 février 1947).

Au Congo belge.

Un décret du 20 avril 1950 a été publié le 24 mai 1950. Le Roi doit déterminer la date de son entrée en vigueur, ce qui n'a pas encore été fait. Ce décret dispose que le certificat d'enregistrement ne peut être délivré au propriétaire d'un véhicule automoteur que s'il produit un contrat couvrant, au moyen d'une assurance illimitée, les suites dommageables des accidents dont il est civilement responsable.

**

Examen des articles (1).

Les quinze premiers articles ne présentent que fort peu de divergences avec le texte de la Commission Benelux. Il semble donc intéressant de reproduire pour chacun de ces articles le commentaire de la Commission de manière que celui-ci soit inclus dans les travaux préparatoires.

Er moet worden op gewezen dat de wet natuurlijk niet al de slachtoffers van verkeersongevallen beschermt. Zij bevat, b.v., niets voor de personen die werden benadeeld ingevolge een ongeval veroorzaakt door een voetganger of door een voertuig dat geen motorrijtuig is.

Ten slotte, heeft uw Commissie de wens uitgesproken dat, buiten de maatregelen die er toe strekken de schadelijke gevolgen van de ongevallen in het algemeen te herstellen, de voorbehoedende maatregelen niet zouden verwaarloosd worden. Een codex voor het wegverkeer, beter aangepast aan de nieuwe vereisten, een weggennet dat beantwoordt aan de aanzienlijke uitbreiding van het verkeer, een bevoegde politie, zowel op de wegen als in de stedelijke centra, herhaalde raadgevingen en lessen in de voorzichtigheid voor alle gebruikers, ziedaar enkele van de beginselen waardoor het verkeer genormaliseerd en het aantal ongevallen moet kunnen beperkt worden.

**

Enige precedenten inzake verplichte verzekering.

In het buitenland.

De verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen bestaat in Denemarken (wet van 20 Maart 1918, in Zweden (wet van 10 Mei 1929), in verscheidene Staten van de Verenigde-Staten (Massachusetts, New Jersey, enz. in Groot-Brittannië, in Zwitserland (bondswet van 15 Maart 1932).

In België.

De verplichte verzekering bestaat reeds in België :

voor de openbare autobus- en autocardiendiensten (wet van 21 Maart 1932, artikel 58, lid 2);

voor het bezoldigd vervoer van personen (besluitwet van 27 Februari 1941, vervangen door de besluitwet van 30 December 1946 en het besluit van de Regent van 16 Juni 1947);

voor het bezoldigd vervoer van zaken (koninklijk besluit van 9 Mei 1936);

voor het vervoer van zaken voor eigen rekening (besluitwet van 24 Februari 1947).

In Belgisch-Congo.

Een decreet van 20 April 1950 werd op 24 Mei 1950 bekendgemaakt. De Koning moet de dag van de inwerking-treding er van bepalen, wat nog niet geschied is. Bij bedoeld decreet wordt bepaald dat het registratiebewijs aan de eigenaar van een motorrijtuig slechts mag afgegeven worden op overlegging van een contract, waarbij de schadelijke gevolgen van de ongevallen, waarvoor hij burgerrechtelijk aansprakelijk is, gedekt zijn door middel van een onbeperkte verzekering.

**

Onderzoek der artikelen.

De eerste vijftien artikelen wijken slechts heel weinig af van de tekst van de Benelux-Commissie. Het blijkt derhalve van belang te zijn voor ieder van die artikelen de toelichting van de Commissie over te nemen, zodat deze zou deel uitmaken van de voorbereidende werkzaamheden.

Article premier.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

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

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

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

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

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

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

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

Il a paru opportun, pour une raison de simplification, de déterminer la notion de « personne lésée ». Elle s'entend de toutes personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la loi, quelle que soit la nature de ce dom-

Eerste artikel.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

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

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

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

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

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

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

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

Het is uit een oogpunt van vereenvoudiging nuttig voorgekomen de betekenis van het woord « benadeelde » aan te geven. Daaronder wordt verstaan een ieder, die schade heeft geleden welke grond oplevert voor toepassing van de wet

mage, dommage à la personne ou dommage matériel; elle comprend non seulement la personne directement lésée par l'accident, mais toutes celles qui, en vertu de la loi applicable, peuvent invoquer un droit, soit de leur propre chef, soit du chef de la victime.

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

**

Cet article premier donne donc la définition des véhicules automoteurs, des assurés, des personnes lésées et de l'assureur.

Les véhicules automoteurs sont définis: « les véhicules qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée ».

On peut se demander si cette définition n'est pas trop large. N'englobe-t-elle pas les avions, les dirigeables, les bateaux et canots à moteurs? Un « véhicule », dit le dictionnaire « Littré », est une « voiture quelconque », et une « voiture » est un « moyen de transport ». Et il donne les exemples suivants: « Le carrosse, la litière, le bateau sont des voitures fort douces ». Toute entreprise de voitures publiques de terre ou d'eau, à service régulier, pourra désormais... (loi française du 25 mars 1817, art. 115). »

Il est donc opportun de préciser qu'il s'agit exclusivement de véhicules destinés à circuler sur le sol, ainsi qu'il est dit à l'article 2.

Nous verrons à l'article 2 que la remorque isolée du véhicule ou abandonnée doit être aussi obligatoirement couverte par l'assurance.

Art. 2.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

§ 1. L'assurance obligatoire.

Une loi d'assurance obligatoire vise à la protection du public. Elle s'impose avant tout pour les véhicules qui empruntent les voies publiques. Mais le texte poursuit en soumettant à l'assurance même le véhicule qui ne circulerait que sur d'autres terrains ouverts au public ou même sur des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. Le rapport accompagnant le projet de Rome, auquel le principe de cette disposition est emprunté, déclare à juste titre que la protection de la collectivité doit comprendre les accidents survenus sur ces terrains. Tels seraient, par exemple, les ports, les gares de marchandises, les cours intérieures des usines ou magasins et les autres lieux, où des personnes, même en nombre restreint, sont admises, ne fût-ce que pendant une partie de la journée.

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

van welke aard die schade ook is, zij het schade aan personen, zij het schade aan goederen; daaronder wordt niet alleen verstaan de persoon, die rechtstreeks letsel heeft opgelopen bij het ongeval, doch ieder die krachtens de toepasselijke wet beroep kan doen op een recht, hetzij uit eigen hoofde, hetzij uit hoofde van zijn betrekking tot het slachtoffer.

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

**

Dit eerste artikel geeft dus de definitie van de motorrijtuigen, de verzekerden, de benadeelden en de verzekeraar.

Onder motorrijtuigen wordt verstaan: « rij- of voertuigen die door een mechanische kracht kunnen worden voortbewogen, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden ».

Men kan zich afvragen of deze definitie niet te ruim is, en of ze de vliegtuigen en de luchtschepen niet omvat evenals de motorschepen en -boten? Volgens het woordenboek « Littré » geldt het hier eerder welk rij- of voertuig, en een voertuig is een middel van verkeer. En het geeft dan de volgende voorbeelden: « de karos, de draagstoel, het schip, zijn zeer zachte voertuigen ». « Elke onderneming van publieke voertuigen, te land of te water, zal voortaan... (Franse wet van 25 Maart 1817, art. 115). »

Het is dus nuttig dat wordt gepreciseerd dat het uitsluitend rij- of voertuigen geldt, bestemd om op de grond te rijden, zoals in artikel 2 wordt bepaald.

Wij zullen bij artikel 2 zien dat ook de aanhangwagens, die los staan van het voertuig of die worden achtergelaten, door de verzekering verplicht moeten gedekt zijn.

Art. 2.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

§ 1. Verplichte verzekering.

Een wet op de verplichte verzekering beoogt de bescherming van het publiek. Zij is in de eerste plaats nodig voor de motorrijtuigen, die van de openbare wegen gebruik maken. De tekst onderwerpt voorts aan de verzekering het motorrijtuig, dat slechts deelneemt aan het verkeer op andere voor het publiek toegankelijke terreinen of zelfs op terreinen, welke slechts toegankelijk zijn voor een zeker aantal personen, die het recht hebben om er te komen. De toelichting op het voorontwerp van Rome, waaraan het beginsel van deze bepaling is ontleend, verklaart terecht, dat de bescherming van de gemeenschap de ongevallen die op deze terreinen voorvallen, moet omvatten. Daartoe behoren bij voorbeeld haven terreinen, goederenstations, binnenplaatsen van fabrieken of opslagplaatsen en andere plaatsen, waar personen toegang hebben, ook al zou het aantal dier personen beperkt zijn en ook al zouden de personen slechts gedurende een deel van de dag toegang hebben.

Een wet, die een verplichting tot het sluiten van een verzekering oplegt, moet een nauwkeurige aanwijzing bevatten van de personen die aan haar voorschriften worden onderworpen. Bepaalde buitenlandse wetgevingen spreken over houders (« Halter »), maar dit begrip blijkt onvoldoende bepaald te zijn. Het verdrag heeft de keuze laten vallen op een systeem, dat enigszins ingewikkelder is, doch, naar het schijnt, niet tot meningsverschillen zal leiden: de verplichting rust in beginsel op de eigenaar, doch deze is van de verplichting ontheven, indien een andere persoon de verze-

sabilité de tous (art. 3), que la personne lésée a un droit propre contre l'assureur (art. 6) et que celui-ci ne peut lui opposer aucune exception ni déchéance (art. 11).

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

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

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

L'économie du système est la suivante :

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

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

Les deux infractions peuvent coexister.

§ 2. Les certificats délivrés pour véhicules étrangers.

En principe, les véhicules ayant leur stationnement à l'étranger ne sont admis à la circulation qu'aux mêmes conditions que ceux qui ont leur stationnement dans le pays : ils doivent avoir fait l'objet d'une assurance contractée auprès

de la compagnie d'assurance. Cette ruime opzet levert, naar het schijnt, geen ernstige bezwaren op, aangezien de verzekering de aansprakelijkheid van allen moet dekken (art. 3), de benadeelde een eigen recht heeft tegen de verzekeraar (art. 6), en de verzekeraar geen exceptie of verval kan tegenwerpen aan de benadeelde (art. 11).

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

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

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

Het volgende systeem is aanvaard :

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

2. Indien met een motorrijtuig aan het verkeer wordt deelgenomen, zal de strafsanctie zich ook richten tegen de bestuurder, die met het motorrijtuig « deelneemt » aan het verkeer, al is dat dan ook tijdelijk.

Beide strafbare feiten kunnen tegelijkertijd worden gepleegd.

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

In beginsel worden de motorrijtuigen die in het buitenland zijn gestald, slechts tot het verkeer toegelaten op dezelfde voorwaarden als de motorrijtuigen, die in het land zelf zijn gestald : voor de buitenlandse motorrijtuigen moet een ver-

d'un assureur agréé par le Gouvernement belge (néerlandais, luxembourgeois) et répondre aux conditions de la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise).

Le § 2 établit une notable exception, dont il a déjà été question dans les Considérations générales ci-dessus. Ces véhicules seront admis à la circulation en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) sur le vu d'un certificat délivré par un bureau constitué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, dès que fonctionnera en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) un bureau chargé du règlement des dommages causés dans le pays par ces véhicules, et à la double condition que ce dernier bureau assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de la réparation des dommages conformément à la loi belge (néerlandaise, luxembourgeoise) et qu'il soit agréé à cet effet par le Gouvernement du pays.

Le texte spécifie que la garantie du bureau doit subsister, même après l'expiration du terme pour lequel le certificat a été délivré. En l'absence de cette disposition, les personnes lésées perdraient toute garantie, dès l'expiration de la période de validité du certificat délivré par le bureau étranger. Ce texte constitue le pendant de ce qui est stipulé à l'article 13 pour l'assurance contractée dans le pays même.

Il y a lieu de noter, d'autre part, que la délivrance du certificat couvre la responsabilité de toutes les personnes visées à l'article 3, quel que puisse être le détenteur du certificat. La garantie subsiste, alors même que le véhicule vient à être vendu : comparer l'article 12.

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

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

Mais l'assuré et la personne lésée ne perdent pas les droits qu'ils peuvent puiser dans le contrat conclu par l'automobiliste étranger avec son assureur : ce contrat subsiste. Supposons qu'un automobiliste belge, assuré par une garantie illimitée se rende au Grand-Duché de Luxembourg, où, par hypothèse, l'assurance obligatoire n'est prescrite que pour

zekering zijn gesloten bij een verzekeraar, die door de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) Regering is toegelaten, terwijl de verzekering moet beantwoorden aan de voorwaarden van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet.

Hierop maakt § 2 een belangrijke uitzondering, waarover reeds hierboven in de Algemene beschouwingen is gehandeld. De motorrijtuigen, die in het buitenland zijn gestald, zullen tot het verkeer in België (Nederland, Luxemburg) worden toegelaten op vertoon van een bewijs, afgegeven door een bureau, ingesteld voor de afgifte van internationale bewijzen van verzekering, zulks zodra in België (Nederland, Luxemburg) een bureau zal functioneren, dat met de afwikkeling van de door die motorrijtuigen in dit land veroorzaakte schade is belast, mits dit laatste bureau zelf tegenover de benadeelden de verplichting tot vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet op zich neemt en mits dat bureau tot dit doel door de Regering van het betrokken land is toegelaten.

De tekst verklaart uitdrukkelijk, dat de waarborg van het bureau moet blijven voortbestaan, zelfs na verloop van de termijn, waarvoor het bewijs is afgegeven. Bij gebreke van die bepaling, zouden de benadeelden iedere waarborg verliezen, zodra de geldigheidsduur van het bewijs, afgegeven door het buitenlandse bureau, zou zijn verstreken. Deze tekst vormt de tegenhanger van hetgeen in artikel 13 is bepaald voor de in het land zelf gesloten verzekering.

Anderzijds kan worden opgemerkt, dat de afgifte van het bewijs de aansprakelijkheid dekt van al degenen van wie in artikel 3 sprake is, wie ook de houder van het bewijs moge zijn. De waarborg blijft bestaan, zelfs wanneer het rij- of voertuig verkocht zal worden : vergelijk artikel 12.

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

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

Maar de verzekerde en de benadeelde verliezen niet de rechten, die zij kunnen putten uit de overeenkomst die door de buitenlandse automobilist met diens verzekeraar is gesloten : deze overeenkomst blijft gehandhaafd. Zulks kan worden toegelicht met het volgende voorbeeld. Een Belgische automobilist, die voor een onbepaald bedrag is verzekerd,

un montant de 500.000 francs belges. Il y cause un dommage de 750.000 francs. Le bureau luxembourgeois garantira le paiement de 500.000 francs. Quant à la différence de 250.000 francs, ce n'est pas l'assuré belge qui le supportera, mais son assureur en Belgique: la personne lésée pourra exercer à l'égard de ce dernier des droits qu'elle tient du contrat belge. La loi d'assurance obligatoire du Luxembourg n'enlève à l'assuré, ni à la personne lésée aucun droit qui dérive pour eux du contrat conclu en Belgique. Voir ci-dessous le commentaire de l'article 7.

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

*
**

Le projet dit: « Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler sur la voie publique ». Bien entendu, l'assurance ne peut être limitée aux seuls dommages causés par le véhicule en état de circulation ou par l'usage du véhicule: les dommages causés par un véhicule à l'arrêt ou abandonné par son conducteur, sont obligatoirement compris dans la garantie.

Encore que dans la définition des véhicules, à l'article premier, il est précisé que les remorques sont considérées comme faisant partie intégrante du véhicule, il est utile de répéter à l'article 2 « ainsi que les remorques en traîne ou séparées ».

Le cas de la remorque séparée du véhicule principal se présente fréquemment dans les entreprises de déménagements où un seul tracteur déplace dans le courant d'une même journée, des tapisseries qui doivent rester sur place pendant plusieurs heures.

Le projet Benelux dit que l'obligation de contracter l'assurance incombant au propriétaire du véhicule « cesse, si une autre personne a contracté l'assurance ». L'expression ne paraît pas heureuse, car tout d'abord il y aura des cas où l'obligation n'étant pas née, n'aura pas à cesser. « l'autre personne » ayant déjà contracté l'assurance. Ensuite, l'article ne dit pas que l'obligation du propriétaire, après avoir cessé, renaît si « l'autre personne » vient à n'être plus assurée; et, dès lors, on pourrait soutenir que l'obligation du propriétaire avait cessé définitivement. Comme il s'agit d'une obligation sanctionnée pénalement, cette interprétation aurait eu des chances d'être admise.

Votre Commission a préféré prévoir une suspension de l'obligation du propriétaire lorsque l'assurance est contractée par une autre personne: locataire, détenteur, etc.

Le § 2 tel qu'il figure au projet Benelux a été remanié sur un point important.

Les assureurs belges ont élevé des objections formelles contre l'obligation que le projet Benelux tend à mettre à leur charge, même après l'expiration de la durée du certificat. Ils estiment que le sort des victimes d'un accident survenu en pareille hypothèse doit être réglé non par le

begeeft zich naar het Groothertogdom Luxemburg. Verondersteld wordt, dat in Luxemburg de verplichte verzekering slechts voor een bedrag van 500.000 Belgische frank is voorgeschreven. Een schade wordt veroorzaakt voor een bedrag van 750.000 frank. Het Luxemburgse bureau zal instaan voor de betaling van 500.000 frank. Het verschil van 250.000 frank zal niet worden gedragen door de Belgische verzekerde, maar door zijn verzekeraar in België; de benadeelde zal tegen de laatste de rechten kunnen doen gelden die hij aan de Belgische overeenkomst ontleent. De Luxemburgse wet op de verplichte verzekering ontnemt noch aan de verzekerde noch aan de benadeelde een recht, dat voor hen uit de in België gesloten overeenkomst voortvloeit. Men vergelijke hieronder de toelichting op artikel 7.

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

*
**

Het ontwerp zegt: « Tot het verkeer op de openbare weg... worden motorrijtuigen slechts toegelaten ». Het spreekt vanzelf dat de verzekering niet kan worden beperkt tot de schade, welke het motorrijtuig veroorzaakt terwijl het aan het verkeer deelneemt of door zijn gebruik: de verzekering moet zich ook uitstrekken tot de schade, welke wordt veroorzaakt door een stilstaand motorrijtuig of door een motorrijtuig dat door de bestuurder is verlaten.

Alhoewel in de bepaling van de rijtuigen, in het eerste artikel, nader wordt aangeduid dat de aanhangwagens als deel uitmakend van het rijtuig beschouwd worden, heeft het zijn nut in artikel 2 te herhalen « alsmede de aanhangwagens die worden gesleept of gescheiden zijn ».

Het geval van de aanhangwagen die van het hoofdrijtuig gescheiden is, komt veel voor bij verhuisondernemingen waar één enkele tractor in de loop van dezelfde dag verhuishagens verplaatst, die gedurende verscheidene uren ter plaatse moeten blijven.

Het Benelux-ontwerp zegt eveneens dat de verplichting tot het sluiten van de verzekering die rust op de eigenaar van het motorrijtuig, « vervalt indien een ander de verzekering heeft gesloten ». De uitdrukking lijkt niet gelukkig, want vooreerst zullen er gevallen zijn waarin de verplichting niet ontstaan is en dus niet kan vervallen, omdat « de andere » de verzekering reeds gesloten heeft. Vervolgens zegt het artikel niet dat de verplichting van de eigenaar, na vervallen te zijn, opnieuw ontstaat indien « de andere » niet meer verzekerd mocht zijn; men zou dan ook kunnen beweren dat de verplichting van de eigenaar definitief vervallen was. Daar het hier een strafrechtelijk bekrachtigde verplichting betreft, zou deze interpretatie kans hebben gehad aangenomen te worden.

Uw Commissie heeft er de voorkeur aan gegeven te bepalen dat de verplichting van de eigenaar wordt geschorst wanneer de verzekering wordt gesloten door een andere persoon: huurder, houder, enz.

§ 2, zoals ze in het Benelux-ontwerp voorkomt, werd op een belangrijk punt gewijzigd.

De Belgische verzekeraars hebben zich formeel verzet tegen de verplichting die het Benelux-ontwerp hun wil opleggen zelfs na afloop van de termijn van het bewijs. Zij zijn van mening dat het lot van de slachtoffers van een in die onderstelling voorgevallen ongeval niet moet geregeld

Bureau, mais par le Fonds de garantie, parce qu'il s'agit, en réalité, de la victime d'un automobiliste dépourvu d'assurance.

Voici les motifs qu'ils invoquent pour que le Fonds de garantie intervienne, et non le Bureau :

1° La composition de ces deux organismes n'est pas la même. Le Bureau est composé d'un certain nombre de compagnies et il s'ensuit que les engagements qu'il prend doivent se mouvoir uniquement sur le plan contractuel : l'assureur d'un pays étranger qui délivre un certificat international, s'engage à régler le sinistré suivant les lois du pays parcouru, et le Bureau de ce pays parcouru cautionne, vis-à-vis de son Gouvernement, cet engagement. Il prend les mesures nécessaires pour éviter tout mécompte dans son cautionnement. Par contre, le Fonds de garantie groupe toutes les compagnies agréées pour l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des automobilistes, et son objet est d'intervenir lorsque, malgré l'obligation légale d'assurance, un automobiliste insolvable, quelle que soit sa nationalité, cause un accident sans être assuré.

C'est en quelque sorte une contrepartie de l'agrégation. Il se conçoit logiquement que, dès que l'accident se situe *hors des limites contractuelles*, c'est l'ensemble des assureurs agréés (le Fonds de garantie) et non pas une partie de ceux-ci (un Bureau) qui doit intervenir.

2° La solution sera applicable à des cas bien plus fréquents que celui du séjour d'un automobiliste étranger dans le pays au delà de la date d'expiration de son certificat d'assurance. En effet, on rencontrera beaucoup plus souvent en Belgique des automobilistes étrangers démunis de certificat international, parce qu'ils seront entrés dans le pays par des voies secondaires ou rurales où il n'existe aucun contrôle. Et là même où des contrôles existent, il faut penser à la circulation frontalière, intensive en certains endroits, pour laquelle la tolérance de la douane est un fait patent.

Les assureurs ne pensent pas qu'il y ait des raisons suffisantes de régler différemment le cas des automobilistes assurés à l'étranger, dépourvus de certificat, et celui de ceux qui sont nantis d'un certificat périmé, puisque la situation de la victime est en tout cas partiellement sauvegardée.

3° Il s'agit d'une obligation inexécutable. En effet, les auteurs du projet considèrent que la disposition en discussion correspond à celle qui impose la garantie à l'assureur après l'expiration du contrat, tant que cette expiration n'a pas été portée à la connaissance de l'Administration compétente.

A cet égard il faut remarquer qu'il est impossible aux assureurs belges de notifier à une Administration compétente l'existence et l'expiration des certificats d'assurance qui sont émis à leur insu dans tous les coins de l'Europe, certificats internationaux qui peuvent mais ne doivent pas toujours servir pour la Belgique. Si les assureurs belges devaient prendre des mesures de sécurité dans le genre de celles qui sont prévues à l'art. 13 pour les contrats internes, ils devraient notifier tous les certificats délivrés en Europe, et il n'est pas exagéré d'évaluer ceux-ci à 1.000.000 par an (chiffre des véhicules entrés en Suisse en 1951). On peut se demander quel contrôle pourrait exercer une Administration qui serait envahie par 1.000.000 de déclarations annuelles.

worden door het Bureau maar door het Waarborgfonds, omdat het hier in werkelijkheid het slachtoffer betreft van een automobilist die niet verzekerd is.

Ziehier de redenen die zij aanvoeren om de tussenkomst te vragen van het Waarborgfonds en niet van het Bureau :

1° De samenstelling van deze twee organismen is niet dezelfde. Het Bureau bestaat uit een zeker aantal maatschappijen en hieruit vloeit voort dat de door hem aangegane verbintenissen uitsluitend op het contractueel plan moeten blijven : de verzekeraar uit het buitenland die een internationaal bewijs afgeeft, verbindt zich het ongeval af te wikkelen volgens de wetten van het land op welks grondgebied wordt gereden, en het Bureau van dit land waarborgt, tegenover zijn Regering, deze verbintenis. Het neemt de vereiste maatregelen om iedere misrekening te vermijden bij deze borgstelling. Het Waarborgfonds daarentegen groepeerde alle voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering der automobilisten toegelaten maatschappijen en zijn opdracht is tussen te komen wanneer, niettegenstaande de wettelijke verplichting van verzekering, een insolvent automobilist, van welke nationaliteit ook, een ongeval veroorzaakt zonder verzekerd te zijn.

Het is om zo te zeggen een tegenhanger van de toelating. Het komt logisch voor dat, wanneer het ongeval plaats heeft *buiten de contractuele grenzen*, de algemeenheid van de toegelaten verzekeraars (het Waarborgfonds) moet tussenkomen en niet een gedeelte hunner (een Bureau).

2° De oplossing zal moeten toegepast worden op heel wat meer gevallen dan enkel dit van het verblijf in het land van een buitenlands automobilist na afloop van de termijn van zijn verzekeringsbewijs. Men zal inderdaad in België veel meer buitenlandse automobilisten ontmoeten zonder internationaal bewijs, omdat zij in het land zijn gekomen langs secundaire of landwegen, waar niet de minste controle is. En zelfs daar waar controle is moet gedacht worden aan het grensverkeer, dat op sommige plaatsen zeer druk is en waarvoor de douane, zoals algemeen geweten is, zeer veel toelaat.

De verzekeraars menen niet dat er gegronde redenen bestaan om het geval van de in het buitenland verzekerde automobilisten zonder bewijs anders te regelen dan dit van degene die in het bezit zijn van een vervallen bewijs, vermits de toestand van het slachtoffer in ieder geval gedeeltelijk gevrijwaard is.

3° Het betreft hier een verplichting die niet na te komen is. De auteurs van het ontwerp zijn inderdaad van oordeel dat de thans besproken bepaling overeenkomt met deze waarbij aan de verzekeraar de waarborg wordt opgelegd na het verstrijken van de overeenkomst, zolang dit verstrijken niet ter kennis werd gebracht van de bevoegde Administratie.

In dit verband moet worden opgemerkt dat het de Belgische verzekeraars niet mogelijk is aan een bevoegde Administratie het bestaan en het verstrijken van verzekeringsbewijzen ter kennis te brengen die buiten hun weten werden afgegeven in alle streken van Europa, internationale bewijzen die voor België kunnen, doch niet altijd moeten dienen. Indien de Belgische verzekeraars veiligheidsmaatregelen moesten nemen in de aard van deze waarvan sprake in art. 13 voor de binnenlandse overeenkomsten, zouden zij van alle in Europa afgegeven bewijzen kennis moeten geven, en men kan deze zonder overdrijving ramen op 1.000.000 per jaar (aantal voertuigen dat in 1951 in Zwitserland is binnengekomen). Men kan zich afvragen welke controle zou kunnen worden uitgeoefend door een Administratie die jaarlijks overstelpt wordt met 1.000.000 kennisgevingen.

Evidemment, au point de vue de la victime, la différence entre l'intervention du Bureau et celle du Fonds de garantie se caractérise par le fait que le Fonds de garantie ne répare pas les dommages matériels. Mais les assureurs estiment que lorsque, même dans un cas aussi exceptionnel, la victime a la garantie de voir ses dommages corporels dûment réparés, l'essentiel est acquis.

La Commission a estimé que ces objections inspirées par des considérations purement pratiques, sont pertinentes. Elle a adopté un texte qui répond à ces préoccupations.

Il faut remarquer que l'article 13 qui prévoit les modalités grâce auxquelles l'assureur peut se dégager s'applique au bureau comme à tous les autres assureurs auxquels il a été assimilé dans la définition de l'article premier.

Dans le cadre de l'article 2, il y a lieu de soulever la question suivante: « Quelle sera la situation du propriétaire d'un véhicule automoteur dont tous les assureurs refusent, pour une raison quelconque, de couvrir la responsabilité? Ne faut-il pas craindre que, par une entente générale, les assureurs pourraient enlever à tel ou tel automobiliste la possibilité de circuler? »

La concurrence qui existera naturellement entre toutes les compagnies agréées supprime pratiquement ce risque. Si jamais ce cas se présentait quand même, on pourrait considérer qu'il s'agit d'un automobiliste qui s'est rendu tellement dangereux, qui a été l'auteur de tant d'accidents, qu'il n'est pas mauvais de l'empêcher de conduire un véhicule.

Art. 3.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

Celui-ci ne doit pas seulement couvrir la responsabilité du propriétaire, souscripteur du contrat (responsabilité personnelle, responsabilité du chef des personnes dont il répond et des choses dont il a la garde); il doit couvrir en plus celle de tout détenteur autre que le propriétaire (par exemple le locataire, l'emprunteur, le dépositaire); il doit couvrir enfin celle de tout conducteur, quel qu'il soit.

Il résulte de toute l'économie du projet que l'assurance obligatoire ne concerne que les accidents survenus en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg). Le texte de l'article 3 spécifie qu'il s'agit des dommages causés par des faits survenus en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg). Et l'article 7 ne règle la compétence des tribunaux belges (néerlandais, luxembourgeois) que pour ces accidents.

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

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

Van het standpunt uit van het slachtoffer ligt het onderscheid tussen de tussenkomst van het Bureau en deze van het Waarborgfonds natuurlijk in het feit dat het Waarborgfonds de schade aan goederen niet vergoedt. De verzekeraars zijn echter van mening dat wanneer in zulk uitzonderlijk geval het slachtoffer nog de waarborg heeft dat de schade aan personen zal vergoed worden, het voornaamste gevrijwaard wordt.

De Commissie heeft gemeend dat deze opwerpingen, louter ingegeven door beschouwingen van praktische aard, gegrond zijn. Zij heeft een tekst aangenomen waarin aan die opwerpingen tegemoet gekomen wordt.

Er dient opgemerkt dat artikel 13, waarin de modaliteiten voorkomen waaronder de verzekeraar zijn aansprakelijkheid kan afwentelen, van toepassing is op het bureau zoals op alle andere verzekeraars waarmede het gelijkgesteld werd volgens het bepaalde in artikel 1.

In het kader van art. 2 moet volgende vraag opgeworpen worden: welke zal de toestand zijn van de eigenaar van een motorrijtuig, waarvan alle verzekeraars, om enige reden, weigeren de aansprakelijkheid te dekken? Is de vrees niet gewettigd dat, door een algemene verstandhouding, de verzekeraars aan een bepaald automobilist de mogelijkheid zouden ontnemen om tot het verkeer toegelaten te worden?

De concurrentie die natuurlijkerwijze zal bestaan tussen alle erkende maatschappijen sluit dit risico praktisch uit. Mocht dit geval toch voorkomen, dan kan aanvaard worden dat het een automobilist geldt die zo gevaarlijk is gebleken, die zoveel ongevallen heeft veroorzaakt, dat het geen slechte zaak zal zijn hem het besturen van een motorrijtuig te ontfeggen.

Art. 3.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

De overeenkomst moet niet alleen de aansprakelijkheid van de eigenaar, ondertekenaar van de overeenkomst dekken (persoonlijke aansprakelijkheid, aansprakelijkheid voor de personen, voor wie hij verantwoordelijk is en de zaken, die hij onder zijn toezicht heeft); zij moet daarenboven de aansprakelijkheid dekken van iedere houder, die een ander is dan de eigenaar (b. v. de huurder, de bewaarnemer); zij moet ten slotte de aansprakelijkheid dekken van iedere bestuurder, wie dan ook.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il n'est fait exception que pour les dommages causés aux marchandises transportées par le véhicule qui a causé l'accident : l'assurance-transport de marchandises est étrangère au projet. Par application de cette idée, le texte déclare que « quant aux personnes transportées par le véhicule ayant occasionné le dommage, l'assurance peut être limitée au dommage causé à leur personne ».

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

Enfin, le troisième alinéa de l'article 3 spécifie que l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur, « telle qu'elle résulte de la loi applicable ». Le risque de responsabilité

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

Bovendien zal de aansprakelijkheid van de verzekerde zijn gedekt, ongeacht de bron dier aansprakelijkheid : overeenkomst, oneigenlijk misdrijf of wanbedrijf.

De buitenlandse wetgevingen verschillen ten aanzien van de verzekering tegen persoonlijk bedrog. Hierbij moet worden bedacht, dat de verzekering van opzettelijk toegebrachte schade niet noodzakelijkerwijs in strijd met de goede zeden is, aangezien de verzekering wordt gesloten ten voordele van een derde, die schuldeiser wordt van de verzekeraar (men vergelijkte art. 6) en de verzekeraar zich luidens artikel 11 de schuldige verzekerde kan aanspreken. In de stukken van de totstandkoming van de Zwitserse bondswet van 15 Maart 1932 op het verkeer van motorrijtuigen en rijwielen kan men het volgende lezen : « De aanspraken van de derde zouden slecht gewaarborgd zijn door de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering indien de opzettelijk door de houder veroorzaakte schade niet in de verzekering was ingegrepen » (Boodschap van de Bondsraad van 12 December 1930).

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

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

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

Een uitzondering wordt slechts gemaakt voor de schade, welke wordt toegebracht aan goederen, welke worden vervoerd door het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt: de transportverzekering van goederen valt dus buiten het ontwerp. Uit dien hoofde zegt de tekst « wat betreft personen, die worden vervoerd door het motorrijtuig, dat de schade veroorzaakt, kan de verzekering worden beperkt tot de schade aan hun persoon toegebracht ».

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

Ten slotte bepaalt het derde lid van artikel 3, dat de verzekering de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade moet dekken « zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet ».

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

**

L'article 3 énonce le principe selon lequel l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, du détenteur et du conducteur du véhicule assuré.

Le deuxième alinéa fournit des précisions : faits survenus en Belgique, limitation de la couverture de la responsabilité civile vis-à-vis des personnes transportées aux dommages causés à leur personne. Ces limitations sont intéressantes et n'empêchent pas l'assurance d'étendre, par convention particulière, sa garantie.

On peut cependant noter une certaine contradiction entre ces limitations et le principe énoncé au troisième alinéa. Ce principe devrait être inclus dans le premier alinéa, et le second pourrait comporter une expression restrictive telle que : « toutefois l'assurance peut être limitée aux dommages, etc. ».

L'article 3 comporte l'obligation d'assurer les dommages tout au moins corporels dont sont victimes les personnes transportées « à quelque titre que ce soit ». Or, dans le régime actuel de l'assurance obligatoire des véhicules servant au transport de choses, l'assurance ne couvre la responsabilité vis-à-vis des personnes transportées que dans certaines conditions. Le législateur ne s'est pas prononcé formellement à ce sujet, mais l'Administration a admis que soit introduite dans le contrat-type agréé par elle, une clause suivant laquelle les personnes transportées ne sont couvertes que si leur nombre ne dépasse pas deux et si elles sont transportées dans la cabine du camion ou sur des sièges attachés à la carrosserie. Si le nombre des personnes transportées dans ces conditions est supérieur à deux (ou au chiffre supérieur fixé par les conditions particulières), un règlement proportionnel intervient entre toutes, mais il est à remarquer que les personnes transportées hors de la cabine du camion et non assises sur des sièges attachés à la carrosserie sont exclues de la garantie de l'assurance.

Si pareille restriction dans la protection des victimes est admise, c'est parce que le Ministère des Communications désire décourager le transport de personnes dans des véhicules normalement destinés au transport de choses, en vue d'éviter une concurrence malsaine vis-à-vis des moyens de transport spécialement destinés aux personnes (transport de personnel dans des camions de la firme qui les emploie, transport de groupes de jeunes partant camper, etc.).

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

**

In artikel 3 wordt het principe aangegeven dat de verzekering de burgerrechtelijke aansprakelijkheid moet dekken van de eigenaar, de houder en de bestuurder van het verzekerde motorrijtuig.

Het tweede lid geeft nadere aanduidingen : handelingen voorgevallen in België, beperking van de dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid ten opzichte van de personen die vervoerd worden, tot de schade aan hun persoon toegebracht. Deze beperkingen zijn niet zonder belang en beletten de verzekeraar niet, door een bijzondere overeenkomst, zijn waarborg uit te breiden.

Men kan echter een zekere tegenspraak bemerken tussen deze beperking en het principe vermeld in het derde lid. Dit principe zou in het eerste lid moeten vermeld worden, terwijl dan het tweede een beperking, zou kunnen aanduiden zoals : « de verzekering kan echter worden beperkt tot de schade enz. ».

Artikel 3 behelst de verplichting ten minste de schade aan hun persoon te verzekeren van de personen die, onder welke titel ook, vervoerd worden. Welnu, in het huidige stelsel van de verplichte verzekering der voertuigen die dienen voor het vervoer van goederen, dekt de verzekering de aansprakelijkheid tegenover de personen die vervoerd worden slechts onder bepaalde voorwaarden. De wetgever heeft zich hieromtrent niet formeel uitgesproken, doch de Administratie heeft aanvaard dat in het door haar goedgekeurde type-contract een clause zou voorkomen krachtens dewelke de vervoerde personen slechts gedekt worden indien er niet meer zijn dan twee, en indien zij vervoerd worden in de cabine van de vrachtwagen of op aan het koetswerk vastgehechte zitplaatsen. Indien het aantal van de onder die voorwaarden vervoerde personen groter is dan twee (of dan het hoger getal in de bijzondere voorwaarden bepaald) wordt een evenredige regeling toegepast op al de personen, doch er moet worden opgemerkt dat de buiten de cabine van de vrachtwagen vervoerde personen en deze die niet zitten op aan het koetswerk vastgehechte zitplaatsen van de waarborg van de verzekering uitgesloten zijn.

Indien een dergelijke beperking in de bescherming van de slachtoffers aanvaard wordt is het omdat het Ministerie van Verkeerswezen het vervoer van personen in voertuigen die normaal bestemd zijn voor het vervoer van goederen wil bemoeilijken, ten einde een ongezonde concurrentie te vermijden met de vervoermiddelen speciaal bestemd voor het vervoer van personen (vervoer van het personeel in de vrachtwagens van de firma waar ze werken,

D'autre part, c'est pour des raisons de sécurité préventive qu'on ne veut pas contribuer à répandre un mode de transport extrêmement dangereux.

Les assureurs font remarquer qu'il leur est possible de couvrir ce risque, mais que fatalement, comme il s'agit d'un risque important, cette couverture doit avoir une influence sur le taux de la prime. Comme il s'agit de personnes transportées irrégulièrement et souvent même à l'insu du propriétaire, il ne leur est pas possible de prévoir le cas moyennant surprime, de manière à frapper ceux qui pratiquent ce genre de transport, et, par conséquent, il faut entrevoir une augmentation forfaitaire de l'ensemble des primes des camionneurs. Ils se demandent si ce n'est pas charger inutilement les frais de ceux-ci.

Si le public et spécialement ceux qui se livrent à la pratique de l'auto-stop, remarquent-ils, sont avertis par une propagande bien menée, le législateur peut admettre que les imprudents qui se feront ou laisseront transporter dans des camions au mépris des mesures réglementaires, courent un risque qui doit rester à leur charge si le conducteur ou le propriétaire du camion est insolvable.

La Commission a estimé qu'il est évidemment regrettable de voir augmenter toutes les primes pour pouvoir couvrir les risques qui sont créés par une minorité de camionneurs. Mais l'objet de la loi envisagée est précisément d'assurer la réparation de leur préjudice à toutes les victimes d'accidents occasionnés au moyen de véhicules automoteurs. L'objection n'a pas été retenue.

La Commission a estimé que la garantie devrait être illimitée.

Une limitation de garantie est toutefois prévue pour les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion parce qu'ils peuvent être tellement considérables qu'aucun assureur n'accepterait de les couvrir. On peut imaginer, par exemple, un accident d'automobiles entraînant l'incendie et la ruine de tout un village.

Il a donc paru raisonnable de limiter la garantie, en ce qui concerne ce risque, à la somme de 10,000,000 de francs par sinistre.

Art. 4.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

§ 1. Personnes pouvant être exclues du bénéfice de l'assurance.

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

Le numéro 3 visant les personnes bénéficiant de lois spéciales sur la réparation des accidents du travail s'inspire d'une autre idée. Il ne faut pas que ces personnes profitent cumulativement de deux assurances, l'assurance sociale, d'une part, et l'assurance obligatoire réglée au texte, d'autre part. Mais il est entendu que cette exclusion ne peut pré-

vervoir van groepen die gaan kamperen, enz.). Anderzijds wenst men, om redenen van preventieve veiligheid, niet bij te dragen tot het verspreiden van een zeer gevaarlijke wijze van vervoer.

De verzekeraars doen opmerken dat zij dit risico kunnen dekken, doch dat deze dekking onvermijdelijk, vermits het een belangrijk risico is, een weerslag moet hebben op de premievoet. Daar het hier personen betreft die op onregelmatige wijze en dikwijls buiten weten van de eigenaar vervoerd worden, is het hun niet mogelijk in dit geval te voorzien bij middel van een bijpremie, zodat alleen degenen die dit soort van vervoer bedrijven zouden getroffen worden; bijgevolg moet een forfaitaire verhoging van de gezamenlijke premiën van de vervoerders per vrachtwagen overwogen worden. Zij vragen zich af of aldus hun kosten niet nutteloos verhoogd worden.

Indien het publiek, doen zij opmerken, en in het bijzonder degenen die « liften » door een behendig gevoerde propaganda ingelicht worden kan de wetgever aanvaarden dat de onvoorzichtigen, die zich in weerwil van de reglementsbepalingen, doen of laten vervoeren in vrachtwagens, een risico lopen dat te hunnen laste moet blijven indien de bestuurder of de eigenaar van de vrachtwagen insolvent is.

De Commissie meent dat het vanzelfsprekend jammer zou zijn alle premiën te moeten verhogen om de risico's te kunnen dekken die slechts voor een minderheid van vrachtwagenbestuurders bestaan. Doch de beoogde wet heeft juist tot voorwerp de vergoeding van hun schade te verzekeren aan alle slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen. Op de opwerping werd niet ingegaan.

De Commissie was van mening dat de waarborg onbeperkt moet zijn.

In een beperking van de waarborg is echter voorzien voor de stoffelijke schade veroorzaakt door een brand of een ontplofing, omdat zij zo aanzienlijk kan zijn dat geen enkel verzekeraar ze zou willen dekken. Men bedenke, b.v., een auto-ongeval dat brand veroorzaakt en een heel dorp in de vlammen doet opgaan.

Het bleek derhalve redelijk de waarborg, wat het risico betreft, te beperken tot de som van 10,000,000 frank per schadegeval.

Art. 4.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

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

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

Nummer 3, dat betrekking heeft op personen, die gerechtigd zijn tot een uitkering uit hoofde van bijzondere wetten in zake schadevergoeding voor beroepsongevallen, heeft een andere grond. Deze personen behoeven geen voordeel te trekken uit een cumulatie van twee verzekeringen, te weten de sociale verzekering aan de ene zijde en de verplichte ver-

judicier à l'assuré, qui pourra invoquer la garantie du contrat dans la mesure où ces personnes conservent le droit d'agir contre lui en vertu des règles de la responsabilité civile, objet de l'assurance obligatoire.

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

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

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

**

Le texte Benelux cite au § 1, 3, les « accidents professionnels ». La Commission a préféré l'expression « accidents du travail » qui couvre également les accidents survenant sur le chemin du travail.

Art. 5.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

Certaines lois d'assurance obligatoire imposent aux contractants une clause portant que l'assuré devra contribuer personnellement dans une certaine mesure au règlement du dommage causé. Les proportions et les limites de cette « franchise » sont déterminées par les règlements (voir par exemple le règlement grand-ducal du 24 décembre 1932, art. 1, 4^e, a).

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

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

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

zekering, welke in het ontwerp is geregeld, aan de andere zijde. Wel zal de bij dit nummer toegestane uitsluiting van de verzekering niet ten nadele van de verzekerde mogen strekken; de verzekerde zal dus op de verzekering een beroep kunnen doen voor zover de personen die van de verzekering worden uitgesloten, een vordering tegen hem behouden uit hoofde van de regelen van burgerrechtelijke aansprakelijkheid, die door de verplichte verzekering wordt gedekt.

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

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

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

**

De Benelux-tekst vermeldt in §§ 1, 3, de « beroepsongevallen ». De Commissie heeft de voorkeur gegeven aan de uitdrukking « arbeidsongevallen », die eveneens de op de weg naar en van het werk overkomen ongevallen dekt.

Art. 5.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

Sommige wetten op de verplichte verzekering schrijven aan de contracterende partijen het opnemen van een beding voor, dat de verzekerde verplicht in zekere mate persoonlijk in de veroorzaakte schade bij te dragen. De grootte en de grenzen van deze « franchise » zijn vastgesteld in de uitvoeringsreglementen (men vergelijkte b.v. de Groothertogelijke verordening van 24 December 1931, art. 1, 4^e, a).

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

Andere wetten kennen een verzekering voor het totaal zonder enige beperking, of verbieden zelfs geheel of ten dele de « franchises ». De Zwitserse wet staat de « franchise » slechts toe voor stoffelijke schade. Zij bevat de volgende bepaling : « Voor de stoffelijke schade, kan een bedrag van honderd frank ten hoogste, op verzoek van de verzekerde, worden afgetrokken van de door de verzekering gedekte som » (art. 52).

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

Le projet ne s'est pas rangé du côté des lois qui imposent une contribution personnelle à l'assuré, il se borne à autoriser les intéressés à l'insérer dans leurs contrats.

Il est bien entendu que la « franchise » ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée : vis-à-vis de celle-ci l'assureur est tenu pour toute la somme assurée sans déduction. Cette disposition s'impose pour la sauvegarde des droits de la personne lésée. Elle est dans toutes les lois. (En ce sens, notamment le règlement grand-ducal, art. 1, 4°, a, in fine; le règlement belge susvisé; la loi suisse, art. 52.)

Art. 6.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

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

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

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

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

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

Mais il n'en sera pas de même, s'il y a plusieurs victimes, ou même une seule victime, mais plusieurs personnes pouvant faire valoir un droit à la réparation, personnellement ou comme ayants droit de la victime. En pareil cas, l'assureur devra réduire proportionnellement la part de chacun dans le total de la somme assurée. Toutefois, il sera valablement libéré de sa garantie à l'égard des lésés dont il a ignoré les prétentions, dans la mesure où il se sera acquitté

Het ontwerp heeft zich niet bij de wetten aangesloten, die de verzekerde tot een persoonlijke bijdrage verplichten; het bepaalt zich er toe de belanghebbenden toe te staan een desbetreffende regeling in hun overeenkomst op te nemen.

De « franchise » kan, wel te verstaan, niet door de verzekeraar aan de benadeelde worden tegengeworpen; tegenover deze is de verzekeraar tot de gehele verzekerde som zonder korting gehouden. Een dergelijke regeling is noodzakelijk ter bescherming van de rechten van de benadeelde en zij is in alle wetten opgenomen. (In deze zin met name de Groothertogelijke verordening, art. 1, 4°, a, slot; het bovengenoemde Belgische reglement; art. 52 van de Zwitserse wet.)

Art. 6.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

De Belgische en Luxemburgse wetten hebben in navolging van de Franse wetgeving aan de slachtoffers van ongevallen in het algemeen een voorrecht toegekend : « De schuldvorderingen wegens een ongeval, ten bate van een door dat ongeval benadeelde derde of diens rechthebbenden, zijn bevoorrecht op de vergoeding, welke de verzekeraar der burgerlijke verantwoordelijkheid op grond van de verzekeringsovereenkomst verschuldigd is. Geen betaling aan de verzekerde zal als ontheffing gelden, zolang de bevoorrechte schuldeisers niet schadeloos werden gesteld » (art. 20, 9°, van de Belgische hypotheekwet, ingevoerd bij de wet van 24 Mei 1937, art. 1; art. 2102, 8°, van het Luxemburgse Burgerlijk Wetboek, gewijzigd door de wet van 10 Juni 1932, waarvan de tekst nagenoeg gelijklopend is). De Luxemburgse wet geeft uitdrukkelijk aan de benadeelde een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar.

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

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

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

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

Maar dit wordt anders, indien er verscheidene slachtoffers zijn of zelfs een enkel slachtoffer, maar meer personen een recht op vergoeding kunnen doen gelden, hetzij persoonlijk, hetzij als rechtverkrijgenden van het slachtoffer. In dit geval zal de verzekeraar naar evenredigheid ieders aandeel in het totaal van de verzekerde som moeten inkorten. Niettemin zal hij tegenover de benadeelden, wier vorderingen hij niet heeft gekend, rechtsgeldig van zijn verplichting zijn

de bonne foi à l'égard des autres. Cette disposition est empruntée à la loi suisse (art. 49, al. 2). La loi allemande est actuellement dans le même sens (§ 156, al. 3).

Art. 7.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

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

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

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

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

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

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

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

Il ne concerne pas davantage les rapports de l'assuré étranger avec son assureur étranger, dans la mesure où ces rapports ne concernent pas les prescriptions de la loi belge

bevrind voor zover hij de anderen te goeder trouw zal hebben voldaan. Deze bepaling is ontleend aan de Zwitserse wet (art. 49, lid 2). De Duitse wet bevat tegenwoordig een zelfde bepaling (§ 156, lid 3).

Art. 7.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

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

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

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

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

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

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

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

De tekst treedt ook niet in een regeling van de betrekkingen van de buitenlandse verzekerde en zijn buitenlandse verzekeraar, voorzover die betrekkingen buiten het bereik

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

*
**

La Commission a adopté pour cet article une rédaction plus simple et plus claire que celle du projet Benelux. L'idée reste inchangée. Il s'agit, tout au moins au début de l'article, de préciser la disposition de l'article 6, c'est-à-dire l'action directe au profit de la victime née d'un droit propre de celle-ci contre l'assureur.

Art. 8.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

*
**

La Commission a adopté une rédaction plus complète que celle du projet Benelux.

Ce projet utilise une expression « le preneur d'assurance » qui n'a pas été définie à l'article premier. Il va de soi que le « preneur d'assurance » est compris parmi les « assurés ».

Le projet Benelux fait une distinction entre les obligations du preneur d'assurance et celles de l'assuré autre que le preneur. Cette distinction est fondée sur la considération que le preneur d'assurance doit connaître la police et que l'assuré autre que le preneur peut ne pas la connaître. Cependant, il est indispensable que l'assureur soit averti d'un sinistre dans le délai le plus bref, pour pouvoir mener des enquêtes sur la question de la responsabilité, sur l'établissement du dommage, sur les soins à donner aux blessés, etc.

Il ne semble donc pas excessif d'exiger que tous les assurés soient contraints de déclarer le sinistre, puisque le certificat d'assurance devra être affiché à un endroit apparent du véhicule. L'assuré autre que le preneur connaîtra donc la compagnie d'assurance et son adresse. On peut ajouter qu'il existera un contrat-type d'assurance et qu'on peut estimer que celui qui assume la conduite d'un véhicule automobile doit connaître tout au moins les principes de ce contrat-type.

En tout cas, pour les renseignements autres que la déclaration de sinistre, on peut parfaitement admettre que l'assuré autre que le preneur ne doive les donner, sous peine de sanction, qu'à la demande de l'assureur.

La sanction pourra être la déchéance que l'assureur invoquera vis-à-vis du preneur. Il ne pourra jamais l'invoquer à l'égard des victimes.

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

*
**

Voor dit artikel heeft de Commissie een eenvoudiger en duidelijker redactie dan die van het Benelux-ontwerp aangenomen. De gedachte blijft ongewijzigd. De bedoeling is, althans in het begin van het artikel, een nadere omschrijving te geven van wat artikel 6 bepaalt, namelijk van de rechtstreekse vordering voor het slachtoffer tegen de verzekeraar, welke vordering uit een aan het slachtoffer eigen recht ontstaat.

Art. 8.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

*
**

De Commissie heeft een vollediger redactie dan die van het Benelux-ontwerp aangenomen.

Dat ontwerp gebruikt een uitdrukking « de verzekeringnemer », die in het eerste artikel niet is omschreven. Het spreekt vanzelf dat de « verzekeringnemer » onder de « verzekerden » wordt begrepen.

In het Benelux-ontwerp wordt een onderscheid gemaakt tussen de verplichtingen van de verzekeringnemer en deze van de verzekerde die niet de verzekeringnemer is. Dit onderscheid berust op de overweging dat de verzekeringnemer de polis moet kennen, terwijl het kan gebeuren dat de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, ze niet kent. Het is echter onontbeerlijk dat de verzekeraar in de kortst mogelijke tijd in kennis wordt gesteld van een ongeval, ten einde een onderzoek te kunnen instellen omtrent de kwestie van de aansprakelijkheid, de vaststelling van de schade, de aan de gekwetsten toe te dienen zorgen, enz.

Het komt dus niet overdreven voor te eisen dat alle verzekerden verplicht zouden worden het ongeval aan te geven, vermits het verzekeringsbewijs op een zichtbare plaats in het voertuig moet worden opgehangen. De verzekerde, die niet de verzekeringnemer is, kent dus naam en adres van de verzekeringsmaatschappij. Men kan er aan toevoegen dat er een type-contract van verzekering zal zijn en men kan aannemen dat degene die een motorrijtuig bestuurt ten minste de principes van dit type-contract moet kennen.

In ieder geval kan men zeer goed aannemen dat wat betreft de andere inlichtingen dan de aangifte van het schadegeval, deze door de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, of straffe van sancties slechts moeten verschaft worden op verzoek van de verzekeraar.

De sanctie zal kunnen bestaan in de vervallenverklaring die de verzekeraar tegenover de verzekeringnemer zal inroepen. Hij zal deze nooit mogen inroepen tegen de slachtoffers.

Art. 9.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

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

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

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

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

Le dernier alinéa porte que « l'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée ». L'assureur trouvera, dans cette procédure, une arme contre la fraude.

**

Cet article répond à une double préoccupation :

a) Il ne convient pas qu'un jugement rendu sur l'action de la personne lésée contre l'assuré soit opposable à l'assureur, sans que ce dernier ait été appelé à la cause. De même, il convient que l'assureur puisse intervenir à pareille action.

b) D'après le Code d'Instruction Criminelle et la jurisprudence, il n'est pas possible actuellement que l'assureur intervienne personnellement, soit sur citation, soit volontairement, devant la juridiction répressive. Il est donc indispensable de légiférer à ce propos.

Mais la rédaction du premier alinéa dans le projet Benelux est telle que l'on pourrait considérer qu'il n'est applicable qu'aux procès civils.

La Commission de la Justice a cru opportun de supprimer toute équivoque à ce propos en complétant l'article par deux alinéas supplémentaires qui prévoient expressément l'intervention volontaire ou forcée de l'assureur devant les juridictions répressives.

Art. 9.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

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

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

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

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

Het laatste lid geeft het navolgende voorschrift : « de verzekeraar kan de verzekerde in het geding roepen, dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld ». Hierdoor wordt aan de verzekeraar een wapen gegeven tegen bedrog.

**

Dit artikel gaat uit van een tweevoudige overweging :

a) Het past niet dat een vonnis, gewezen op de vordering van de benadeelde tegen de verzekerde, aan de verzekeraar zou kunnen worden tegengeworpen zonder dat deze laatste in het geding geroepen werd. Zo ook past het dat de verzekeraar in dergelijke rechtsvordering zou kunnen tussenkomen.

b) Volgens het Wetboek van Strafvordering en de rechtspraak kan de verzekeraar thans niet persoonlijk in het strafgeding tussenkomen, noch op dagvaarding, noch vrijwillig. Het is dus onontbeerlijk ter zake wetgevend in te grijpen.

Doch het eerste lid is zodanig opgesteld in het Benelux-onderwerp dat men zou kunnen menen dat het enkel van toepassing is op burgerlijke gedingen.

De Commissie voor de Justitie meende dat het wenselijk zou zijn hieromtrent alle twijfel weg te nemen, door het artikel aan te vullen met twee bijkomende leden welke uitdrukkelijk de vrijwillige of gedwongen tussenkomst vanwege de verzekeraar voor de strafrechtbanken bepalen.

Art. 10.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

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

L'action dirigée par le preneur ou par l'assuré, bénéficiaire du contrat, contre l'assureur, restera, en principe, soumise aux règles en vigueur. L'article 10 concerne la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur. Il ne faut pas que celui-ci soit exposé à des actions de la part de la personne lésée longtemps après que l'événement se sera produit. C'est pourquoi, aux termes de l'article 10, l'action de cette dernière contre l'assureur se prescrit par trois ans du jour où l'accident s'est produit.

Au surplus, la prescription de l'action du lésé contre l'assuré entraîne la non-recevabilité de son action contre l'assureur. Il ne paraît pas admissible que le lésé puisse conserver une action contre l'assureur, alors que son action contre l'assuré est éteinte.

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

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

Le dernier membre de phrase de l'article 10 a pour but d'éviter à la personne lésée la désagréable surprise de se voir opposer la prescription, alors qu'elle pouvait croire que les pourparlers étaient toujours en cours. Pour que l'effet

Art. 10.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

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

De rechtsvordering, welke tegen de verzekeraar wordt ingesteld door de verzekeringnemer of door de verzekerde, te wiens bate de verzekering strekt, zal in beginsel aan de geldende regelen onderworpen blijven. Artikel 10 heeft uitsluitend betrekking op verjaring van de rechtstreekse vordering van de benadeelde tegen de verzekeraar. De verzekeraar moet niet nog lang na het voorval blootgesteld zijn aan rechtsvorderingen van de benadeelde. Daarom bepaalt artikel 10, dat de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart door verloop van drie jaar te rekenen van de dag van het ongeval.

Bovendien brengt de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde de niet-onvankelijkheid van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar met zich mede. Het is niet toelaatbaar, dat de benadeelde nog een rechtsvordering tegen de verzekeraar heeft, wanneer zijn rechtsvordering tegen de verzekerde is tenietgegaan.

Maar anderzijds stuiten de handelingen, die de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde stuiten, de verjaring tegen de verzekeraar. Hij die de schade heeft geleden, kan namelijk, zo hij dit wenst, een rechtsvordering instellen tegen degene die het ongeval heeft veroorzaakt en die dus de oorspronkelijke schuldenaar van de benadeelde is. De verbintenis van de verzekeraar nu, die in zeker opzicht de tweede schuldenaar van de benadeelde is, kan gedurende die tijd niet door verjaring tenietgaan (vergelijk art. 2250 van het Belgisch Burgerlijk Wetboek; art. 2021 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek). Volgende is, dat de verjaring wordt gestuit tegen een der verzekerden (eigenaar, houder, bestuurder), opdat stuiting plaats vindt tegen de verzekeraar.

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

Het laatste zinsdeel van artikel 10 heeft tot doel de benadeelde de onaangename verrassing te besparen dat de verjaring hem wordt tegengeworpen, terwijl hij kon aannemen dat de onderhandelingen nog steeds gaande waren. Om te

des négociations sur l'interruption de la prescription vienne à cesser, il faut que l'une des parties ait notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers. A ce moment, un nouveau délai de trois ans prendra cours.

Art. 11.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

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

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

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

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

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

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

bereiken dat het afbreken van de onderhandelingen een einde maakt aan de stuiting van de verjaring, is het nood-zakelijk dat een van de partijen bij deurwaardersexploot of per aangetekende brief aan de andere partij heeft kennis gegeven van het afbreken van de onderhandelingen. Van dat ogenblik begint een nieuwe termijn van drie jaar te lopen.

Art. 11.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

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

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

Evenzo bepaalt de Zwitserse wet : « De exceptiën die uit de verzekeringsovereenkomst of uit de wet op de ver-zekeringsovereenkomst voortvloeien, en die vermindering of afschaffing van de vergoeding zouden ten gevolge hebben, kunnen niet aan de benadeelde worden tegengeworpen » (wet van 15 Maart 1932, art. 50).

Een wetsontwerp, dat eertijds in België ingediend werd, doch dat intussen vervallen is, bepaalde in geheel algemene bewoordingen : « Iedere grond van nietigheid van de over-eenkomst van verzekering en iedere uit deze overeenkomst voortvloeiende exceptie of grond van verval is tegenover de derde zonder rechtsgevolg, onverminderd het verhaal van de verzekeraar tegen de verzekerde ». (Kamer der Volksverte-genwoordigers, zittingsjaar 1936-1937, Stuk n° 48; evenzo E. Van Dievoet, Voorontwerp van wet betreffende het ver-zekeringscontract, art. 93, Verslag, deel II, blz. 105.)

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

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

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

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

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

**

Art. 12.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

L'article 12 tend à prévenir l'interruption de l'assurance. Il déclare que le transfert de la propriété du véhicule ne mettra pas fin à l'assurance de la responsabilité civile, ce qui pourrait être préjudiciable aux personnes lésées et créerait un danger pour le nouveau propriétaire. Les divers intérêts en présence paraissent pouvoir être sauvegardés par le maintien provisoire de la police pour le compte du nouveau propriétaire. Celui-ci et l'assureur pourront mettre fin à ce régime en résiliant le contrat pour l'avenir : à cet effet, ils disposeront d'un délai qui ne sera pas inférieur à un mois à compter du moment où ils auront eu connaissance du transfert de la propriété. Le texte vise tous les transferts, quels qu'ils soient, y compris les transferts par suite de décès.

Le principe de la solution est emprunté aux législations d'assurance obligatoire existantes (comp. loi suisse du 15 mars 1932, art. 48, al. 2, et loi allemande, § 158 h, rendant applicables à la matière les §§ 69 à 71).

Les polices d'assurance pourront stipuler que le preneur en cas de transfert du véhicule automobile, objet de l'assurance, devra porter ce fait à la connaissance de l'assureur; elles pourront attacher à la violation de cette obligation une sanction conventionnelle à l'égard du preneur : voir l'alinéa 2 de l'article 11.

L'assureur ne peut opposer à la personne lésée ni l'expiration du contrat par arrivée du terme, ni l'annulation, ni la résiliation, ni la dénonciation par l'une ou l'autre des parties, ni la suspension de la garantie, quelle qu'en soit la cause,

tussen de verzekeraar en de benadeelde.

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

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

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

**

Art. 12.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

Artikel 12 beoogt onderbreking van de verzekering te voorkomen. Het artikel bepaalt, dat de overgang van de eigendom van het motorrijtuig de verzekering tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid niet zal beëindigen; dit zou schadelijk kunnen zijn voor de benadeelden en dit zou gevaar opleveren voor de nieuwe eigenaar. De verschillende belangen, welke hierbij betrokken zijn, worden voldoende beschermd door de polis voorlopig te laten doorlopen voor rekening van de nieuwe eigenaar. Deze en de verzekeraar zullen aan deze toestand een einde kunnen maken door de overeenkomst voor de toekomst te ontbinden : hiertoe zullen zij een termijn hebben van niet korter dan een maand, te rekenen van het ogenblik waarop zij van de eigendomsovergang kennis hebben gekregen. De tekst omvat alle overgang, van welke aard ook, daaronder begrepen overgang, die het gevolg is van overlijden.

Het beginsel van deze regeling is ontleend aan bestaande wetgevingen in zake verplichte verzekering (vergelijk de Zwitserse wet van 15 Maart 1932, art. 48, lid 2, en de Duitse wet, § 158 h, welke paragraaf op deze materie de §§ 69 tot 71 van toepassing verklaart).

In de verzekeringspolissen kan worden bepaald, dat de verzekeringnemer overdracht van het betrokken motorrijtuig ter kennis van de verzekeraar moet brengen; ook kan daarin voor het geval van niet-nakoming van deze verplichting een sanctie ten laste van de verzekeringnemer worden opgenomen : men vergelijke lid 2 van artikel 11.

Een verzekeraar kan aan een benadeelde noch de beëindiging van de overeenkomst door het verstrijken van de termijn, noch de nietigverklaring van de overeenkomst, noch de ontbinding van de overeenkomst, noch de opzegging van

s'il n'a porté le fait à la connaissance de l'instance administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Sauf lorsqu'il s'agit de l'expiration du contrat par l'arrivée de son terme, la notification ne pourra avoir lieu avant le jour où le contrat ou la garantie aura pris fin. Les faits visés à l'alinéa précédent ne produiront leurs effets à l'égard de la personne lésée qu'à l'expiration d'un délai de quatorze jours suivant la notification et seulement pour les accidents survenus après cette expiration.

* *

Il arrivera évidemment que l'assureur invoque une non-assurance même à l'égard des personnes lésées. Exemple : il ne s'agit pas du véhicule assuré, il s'agit d'une personne exclue, il s'agit d'un accident survenu après l'expiration du contrat, il s'agit d'un accident qui n'est pas survenu en Belgique etc.

L'article 12 du projet Benelux est libellé comme suit :

« Par le transfert de propriété du véhicule, les droits et obligations qui découlent de l'assurance de la responsabilité civile, passent de plein droit au nouveau propriétaire. Toutefois, l'assureur et le nouveau propriétaire pourront résilier l'assurance dans un délai à déterminer par le contrat, mais qui ne sera pas inférieur à un mois à dater du jour où ils auront eu connaissance du transfert. »

L'article ainsi libellé appelait diverses questions.

Quelle sera la situation lorsque la personne qui cède son véhicule désire conserver sa police, par exemple, parce qu'elle a acheté ou va acheter un autre véhicule et qu'elle désire bénéficier des ristournes qu'elle a méritées parce qu'elle n'a pas subi de sinistre ?

Quelle sera la situation du garagiste ou du vendeur de véhicules qui est, à l'heure actuelle, titulaire d'une « police marchand » qui couvre sa responsabilité pour un certain nombre de véhicules dont il est détenteur, mais qui peuvent varier journellement ?

Le texte de la Commission, tout en maintenant l'économie de l'article, est plus clair et plus complet.

Art. 13.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

de overeenkomst door één van beide partijen, noch de schorsing van de verzekering, uit welke oorzaak ook, tegenwerpen, tenzij hij het feit ter kennis heeft gebracht van het overheidsorgaan, dat bevoegd is tot het inontvangstnemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering, die in deze wet wordt geregeld.

Behoudens in geval van beëindiging van de overeenkomst door het verstrijken van de termijn, kan de kennisgeving niet geschieden vóór de dag waarop de overeenkomst of het vorderingsrecht een einde heeft genomen. De feiten bedoeld in het vorige lid hebben tegenover de benadeelde niet eerder rechtsgevolg dan na verloop van een termijn van veertien dagen na de kennisgeving en alleen ten aanzien van ongevallen, die na verloop van deze termijn plaats vinden.

* *

Het zal natuurlijk gebeuren dat de verzekeraar een niet-verzekering aanvoert, zelfs tegenover benadeelde personen. Voorbeeld : het geldt niet het verzekerde voertuig, maar een uitgesloten persoon; het geldt een ongeval dat is voorgekomen na het verstrijken van het contract, een ongeval dat niet in België is gebeurd, enz.

Artikel 12 van het Benelux-ontwerp luidt als volgt :

« Een overgang van de eigendom van het motorrijtuig doet de rechten en verplichtingen, welke uit de verzekering tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid voortvloeien, van rechtswege op de nieuwe eigenaar overgaan. Niettemin kan zowel de verzekeraar als de nieuwe eigenaar de verzekering opzeggen binnen een bij de overeenkomst te bepalen termijn, die echter niet korter zal zijn dan een maand te rekenen van de dag waarop zij van de overdracht hebben kennis gekregen.

Het aldus gestelde artikel deed allerlei vragen oprijzen :

Welke is de toestand wanneer de persoon die zijn motorrijtuig overdraagt, zijn polis wenst te behouden, bijv. omdat hij een ander motorrijtuig gekocht heeft of gaat kopen en hij van de premievermindering wenst te genieten, waarop hij recht heeft omdat hij geen schadegeval heeft gehad ?

Welke is de toestand van de garagehouder of autoverkoper die thans houder is van een « abonnementspolis » die zijn aansprakelijkheid dekt voor een bepaald aantal motorrijtuigen waarvan hij houder is, doch dat dagelijks kan schommelen ?

De tekst van de Commissie, waarbij de opzet van het artikel wordt gehandhaafd, is duidelijker en vollediger.

Art. 13.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

En Belgique, pour les assurances des responsabilités sous le contrôle de l'Etat, la suspension de la garantie ou la résiliation du contrat, pour quelque cause que ce soit, doivent être notifiées à l'exploitant par lettre recommandée. Elles ne produiront leur effet à l'égard des personnes lésées et de leurs ayants droit que seize jours au moins après l'envoi d'un avis recommandé, adressé au Ministre des Communications ou au bourgmestre de la commune, suivant le genre de véhicule (arrêté royal du 14 novembre 1947, art. 7, n° 6).

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

L'article 13 s'inspire de ces précédents. Tout fait quelconque d'où résulte la cessation ou la suspension de la garantie doit être porté par l'assureur à la connaissance de l'instance administrative qui sera déclarée compétente à cet effet. La cessation de la garantie ne pourra être invoquée par lui contre le lésé qu'à l'expiration d'un délai de quatorze jours suivant la date de la notification. Au surplus, celle-ci ne pourra se faire valablement avant le jour où l'assurance aura pris fin. Il est fait exception pour le cas où il s'agit de l'expiration du contrat par l'arrivée de son terme, qu'il s'agisse d'une police à durée fixe ou d'une police renouvelable par tacite reconduction. Dans ce cas rien ne doit empêcher l'assureur de faire la notification avant l'arrivée du terme, de telle sorte que sa garantie expirera en même temps que le contrat.

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

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

**

La rédaction du texte Benelux n'est pas claire.

Le texte proposé par la Commission est sensiblement plus long, mais il dissipe les équivoques.

Art. 14.

Commentaire de la « Commission Benelux ».

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

Art. 15.

Cet article prévoit que l'Etat, la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux sont exonérés de l'obligation d'assurance. Ils peuvent donc être leur propre assureur.

Le dernier membre de phrase de l'alinéa premier répond à une préoccupation extrêmement importante.

**

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

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

Artikel 13 is op deze regelingen gebaseerd. Ieder feit, welk dan ook, waaruit beëindiging of schorsing van de verzekering voortvloeit, moet door de verzekeraar ter kennis worden gebracht van het overheidsorgaan dat daartoe bevoegd zal zijn verklaard. Een verzekeraar zal tegenover de benadeelde eerst na verloop van een termijn van veertien dagen na de kennisgeving een beroep op de beëindiging van de verzekering kunnen doen. Bovendien zal deze kennisgeving niet geldig kunnen geschieden vóór de dag, waarop de verzekering een einde heeft genomen. Een uitzondering wordt gemaakt voor het geval van beëindiging van de overeenkomst door het verstrijken van de termijn, waarbij het geen verschil maakt of de polis een bepaalde geldigheidsduur heeft of stilzwijgend kan worden verlengd. In dat geval kan de verzekeraar de kennisgeving doen vóór het verstrijken van de termijn, zodat zijn verplichtingen zullen aflopen tegelijk met de polis.

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

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

**

De Benelux-tekst is weinig klaar.

De door de Commissie voorgestelde tekst is merkkelijk langer maar ruimt elke dubbelzinnigheid uit de weg.

Art. 14.

Toelichting van de « Benelux-Commissie ».

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

Art. 15.

Dit artikel bepaalt dat de Staat, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht. Zij mogen dus hun eigen verzekeraar zijn.

Het laatste zinsdeel van het eerste lid beantwoordt aan een zeer belangrijke bekommernis.

**

L'Etat répond civilement des dommages causés par ses préposés dès l'instant où l'acte dommageable se rattache par un lien direct à l'objet de la fonction conférée aux préposés (Cass., 21 décembre 1933; *Pas.*, 1934, p. 114). La jurisprudence et la doctrine admettent facilement que le fait est en rapport avec la fonction. L'Etat ne pourra donc décliner que fort rarement sa responsabilité pour les faits dommageables commis par ses préposés.

La situation est différente en ce qui concerne les « organes » de l'Etat. Sont considérés comme tels ceux qui agissent en vertu d'une part d'autorité publique qui leur est déléguée (Cass., 13 décembre 1923; *Pas.*, 1924, I, 82). Exemples : les militaires et les gendarmes.

La jurisprudence décide que pour engager la responsabilité de l'Etat l'acte de l'organe doit avoir été accompli par lui dans les limites de sa mission (Cass., 16 octobre 1922; *Pas.*, 1923, I, 14).

Fort nombreux sont, par conséquent, les cas où l'Etat décline toute intervention laissant la victime ou ses ayants droit en présence d'un auteur habituellement insolvable.

Un récent arrêt de la Cour de cassation a encore formellement confirmé cette jurisprudence : « Des constatations de fait souverainement effectuées et selon lesquelles le conducteur du camion militaire s'est, par un acte d'insubordination, détourné du trajet qu'il devait parcourir, pour se rendre, à titre privé, à Mons, et a causé l'accident en dehors de sa mission, le juge a pu légalement déduire qu'au moment de l'accident le conducteur militaire n'était plus l'organe de l'Etat » (Cass., 25 octobre 1951; *J. T.*, 9 mars 1952, p. 148).

Un projet qui tend à assurer, en tout état de cause, l'indemnisation des victimes se doit de remédier à un tel état de choses qui souvent a eu pour des individus ou pour des familles entières des conséquences réellement catastrophiques.

L'Etat n'est donc exonéré de l'obligation d'assurance qu'à la condition que la responsabilité de tout conducteur de ses véhicules soit garantie conformément à l'article 3. Il doit donc, soit s'assurer, soit donner sa propre garantie pour couvrir tous les dommages causés par tous ses préposés, par tous ses organes, par tous les conducteurs de ses véhicules, de quelque façon que ce soit et dans n'importe quelle circonstance. La restriction de l'article 3 concernant ceux qui se sont rendus maîtres du véhicule par vol ou par violence vaut évidemment ici aussi.

Art. 16.

L'article 16 traite des conditions d'agrément des assureurs. Ces conditions seront déterminées par le Roi.

En tous cas, l'agrément sera subordonné à l'affiliation de l'assureur au fonds commun de garantie. C'est ce fonds qui interviendra dans tous les cas où le propriétaire, le détenteur ou le conducteur d'un véhicule automobile qui a provoqué un dommage est dépourvu pour un motif quelconque de couverture d'assurance.

Signalons que les assureurs opérant en Belgique ont mis au point un projet de constitution d'un fonds de garantie automobile. Il semble que ce fonds pourra solliciter l'agrément et fonctionner dès que la loi entrera en vigueur.

De Staat is burgerrechtelijk aansprakelijk voor de door zijn aangestelden veroorzaakte schade zodra de schadelijke handeling rechtstreeks verband houdt met het voorwerp van de aan de aangestelden toegekende functie (Verbr., 21 December 1933; *Pas.*, 1934, blz. 114). De rechtspraak en de rechtsleer nemen grif aan dat het feit verband houdt met de functie. De Staat kan dus slechts zelden zijn aansprakelijkheid van de hand wijzen voor schadelijke handelingen verricht door zijn aangestelden.

Anders is de toestand wat de « organen » van de Staat betreft. Worden als dusdanig beschouwd die welke optreden krachtens een gedeelte van het openbaar gezag dat hun wordt opgedragen (Verbr., 13 December 1923, *Pas.*, 1924, I, 82). Voorbeelden : de militairen en de Rijkswachters.

De rechtspraak beslist dat, om de aansprakelijkheid van de Staat te verbinden, de handeling van het orgaan moet begaan worden binnen de grenzen van zijn opdracht (Verbr., 16 October 1922; *Pas.*, 1923, I, 14).

Derhalve zijn er tal van gevallen waarin de Staat iedere tussenkomst van de hand wijst en waar het slachtoffer of zijn rechthebbenden voor een dader komt te staan die doorgaans onvermogen is.

Door een recent arrest van het Hof van verbreking werd die rechtspraak nog uitdrukkelijk bevestigd : « Uit op soevereine wijze gedane feitelijke vaststellingen en waaruit blijkt dat de bestuurder van de militaire vrachtwagen, door een daad van insubordinatie, afgeweken is van de weg die hij moest volgen om zich, privaat, naar Bergen te begeven, en het ongeval veroorzaakt heeft buiten zijn opdracht, heeft de rechter wettelijk kunnen afleiden dat de militaire bestuurder op het ogenblik van het ongeval niet meer het orgaan van de Staat was » (Verbr., 25 October 1951; *J. T.* 9 Maart 1952, bl. 148).

Een ontwerp dat er toe strekt in ieder geval de schadeloosstelling van de slachtoffers te verzekeren moet een dergelijke toestand verhelpen, die dikwijls voor enkelingen of voor gehele gezinnen werkelijk rampspoedige gevolgen heeft gehad.

De Staat is dus slechts van de verzekeringsplicht vrijgesteld op voorwaarde dat de aansprakelijkheid van ieder bestuurder van zijn voertuigen gewaarborgd is overeenkomstig artikel 3. Hij moet zich dus of wel verzekeren, of wel zijn eigen waarborg verlenen om elke schade te dekken veroorzaakt door al zijn aangestelden, door al zijn organen, door al de bestuurders van zijn voertuigen, op welke wijze ook en in welke omstandigheden ook. De beperking van artikel 3 met betrekking tot degenen die zich door diefstal of geweld de macht over het voertuig hebben verschafte, geldt natuurlijk ook hier.

Art. 16.

Artikel 16 handelt over de voorwaarden van erkenning der verzekeraars. Die voorwaarden worden vastgesteld door de Koning.

In ieder geval wordt de erkenning afhankelijk gemaakt van de toetreding van de verzekeraar tot het gemeenschappelijk waarborgfonds. Dit fonds zal in alle gevallen tussenkomen waarin de eigenaar, de houder of de bestuurder van een motorrijtuig, die schade heeft veroorzaakt, om de een of andere reden niet gedekt is door een verzekering.

Hier moet opgemerkt worden dat de verzekeraars die in België werken een ontwerp hebben opgemaakt tot oprichting van een waarborgfonds voor motorrijtuigen. Het schijnt dat dit fonds de erkenning zal kunnen aanvragen en zijn taak zal kunnen aanvaarden zodra de wet in werking treedt.

Art. 17.

Cet article décide la création d'un répertoire général des véhicules. Son utilité n'est pas à démontrer. Il s'occupe en outre du certificat qui devra être apposé sur tout véhicule et qui prouvera l'existence du contrat d'assurance. Les obligations qui seront prévues dans les arrêtés d'exécution sont sanctionnées pénalement.

Comme ce certificat devra indiquer le nom de l'assureur les personnes lésées sauront sans difficulté contre qui elles peuvent diriger l'action directe que leur octroie l'article 7.

Art. 18.

L'article 18 est consacré aux sanctions qui peuvent frapper tous ceux qui contreviennent aux dispositions de la loi.

§ 1. Le propriétaire et le conducteur d'un véhicule qui circule sans être en règle au point de vue de l'assurance obligatoire sont punissables.

Il est néanmoins vraisemblable que dans beaucoup de cas, le conducteur non propriétaire pourra invoquer l'erreur invincible.

§ 2. La Commission attache une grande importance à la possibilité pour les tribunaux de pouvoir prononcer dans tous les cas la déchéance à temps ou à perpétuité du droit de conduire un véhicule automoteur. Elle souhaite que cette possibilité soit largement utilisée de manière que la circulation routière soit débarrassée de ces propriétaires et conducteurs de véhicules qui ne veulent pas se rendre compte de leurs responsabilités.

Les peines sont aggravées lorsqu'une personne conduit malgré la déchéance qui a été prononcée à sa charge. La durée de la déchéance est automatiquement doublée. Pour empêcher un conducteur de continuer à créer des risques qui ne sont pas couverts conformément à la loi, le juge peut également en cas de récidive décider la confiscation du véhicule.

Le § 4 prévoit la saisie du véhicule par tout officier de police judiciaire et par tout agent de l'autorité publique qui constate que le véhicule soit n'est pas assuré, soit n'est pas porteur du certificat d'assurance. Cette mesure est évidemment sévère et il importe donc de l'entourer de garanties sérieuses.

La saisie doit être levée dès qu'il est prouvé que les obligations légales sont remplies.

Si la saisie se prolonge pendant plus d'un an, ce qui suppose que le propriétaire refuse systématiquement de se mettre en règle, le Parquet pourra l'assigner en vue de donner à l'administration des domaines l'autorisation de faire vendre le véhicule.

Art. 20.

Cet article doit être rapproché de l'article 4, § 2.

L'organisation de courses ou de concours automobiles n'est accordée que si la responsabilité civile des propriétaires, détenteurs, conducteurs et également des organisateurs est couverte par une assurance.

Cette obligation est sanctionnée pénalement.

Art. 17.

Dit artikel schrijft het aanleggen voor van een algemeen repertorium der motorrijtuigen. Het nut daarvan valt niet meer aan te tonen. Het houdt zich bovendien bezig met het bewijs dat op ieder voertuig moet aangebracht worden en waardoor het bestaan van het verzekeringscontract wordt bewezen. Voor de verplichtingen die zullen vastgesteld worden in de uitvoeringsbesluiten worden straffen bepaald.

Daar dit bewijs de naam van de verzekeraar moet vermelden, zullen de benadeelde personen zonder moeite kunnen uitmaken tegen wie zij de rechtstreekse vordering moeten instellen die hen bij artikel 7 wordt toegestaan.

Art. 18.

Artikel 18 is gewijd aan de straffen waaraan al degenen zich blootstellen die de bepalingen van de wet overtreden.

§ 1. De eigenaar en de bestuurder van een voertuig dat in het verkeer is zonder in regel te zijn in zake verplichte verzekering zijn strafbaar.

Het is niettemin waarschijnlijk dat de bestuurder, niet-eigenaar, in vele gevallen, de onvermijdelijke dwaling zal kunnen aanvoeren.

§ 2. De Commissie hecht veel belang aan de mogelijkheid dat de rechtbanken in al de gevallen tijdelijke of levenslange vervallenverklaring van het recht om een motorrijtuig te besturen, kunnen uitspreken. Zij wenst dat van die mogelijkheid ruim gebruik zou worden gemaakt opdat het wegverkeer zou worden gezuiverd van die eigenaars en bestuurders van voertuigen die zich geen rekenschap willen geven van hun verantwoordelijkheden.

De straffen worden verscherpt wanneer een persoon bestuurt in weerwil van de vervallenverklaring welke te zijnen laste werd uitgesproken. De duur van de vervallenverklaring wordt automatisch verdubbeld. Ten einde een bestuurder te verhinderen verder risico's te scheppen die niet gedekt zijn overeenkomstig de wet, kan de rechter eveneens, in geval van herhaling, de inbeslagneming van het voertuig uitspreken.

§ 4 bepaalt dat het voertuig in beslag kan worden genomen door ieder ambtenaar van gerechtelijke politie en door ieder agent van de openbare macht die vaststelt dat het voertuig of wel niet verzekerd is, of wel geen verzekeringsbewijs draagt. Die maatregel is natuurlijk streng en hij moet door ernstige waarborgen omringd worden.

De inbeslagneming moet worden opgeheven zodra het bewijs wordt geleverd dat de wettelijke verplichtingen werden vervuld.

Duurt de inbeslaglegging voort gedurende meer dan een jaar, waaruit mag afgeleid worden dat de eigenaar stelselmatig weigert zich in regel te stellen, dan kan het Parket hem dagvaarden ten einde aan het Bestuur der Domeinen machtiging te verlenen om het voertuig te doen verkopen.

Art. 20.

Dit artikel moet in verband worden gebracht met artikel 4, § 2.

De inrichting van wedrennen of van wedstrijden met motorrijtuigen wordt slechts toegelaten wanneer de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaars, houders en inrichters gedekt is door verzekering.

Die verplichting wordt strafrechtelijk bekrachtigd.

Art. 21 à 24.

Art. 21 tot 24.

Ces articles règlent les dispositions transitoires et n'appellent pas de commentaires.

Deze artikelen regelen de overgangsbepalingen en behoeven geen commentaar.

Le Rapporteur,
R. NOSSENT.

Le Président,
L. JORIS.

De Verslaggever,
R. NOSSENT.

De Voorzitter,
L. JORIS.

TEXTE
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

TEKST
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

PROJET DE LOI

WETSONTWERP

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

betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Article premier.

Eerste artikel.

On entend dans la présente loi,

Voor de toepassing van deze wet worden verstaan :

par véhicules automoteurs : les véhicules qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée; la remorque est considérée comme faisant partie intégrante du véhicule;

onder motorrijtuigen : rij- of voertuigen, die door een mechanische kracht kunnen worden voortbewogen zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; de aanhangwagens wordt als deel van het rij- of voertuig aangemerkt;

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

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

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

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

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

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

Art. 2.

Art. 2.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3.

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

L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique. Quant aux personnes transportées, à quelque titre que ce soit, par le véhicule ayant occasionné le dommage, l'assurance peut être limitée aux dommages causés à leur personne.

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

La garantie doit être illimitée. Toutefois elle peut être limitée à la somme de 10,000,000 de francs par sinistre en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion.

Art. 4.

§ 1. Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance :

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

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

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

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

Art. 5.

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

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

Art. 3.

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

De verzekering moet de schade omvatten, welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door in België voorgevallen feiten. Wat betreft personen, die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het motorrijtuig, dat de schade veroorzaakt, kan de verzekering worden beperkt tot de schade aan hun persoon toegebracht.

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

De verzekering moet onbeperkt zijn. Zij kan evenwel worden beperkt tot 10,000,000 frank per schadegeval, wat de stoffelijke schade betreft die werd veroorzaakt door brand of ontploffing.

Art. 4.

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

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

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

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

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

Art. 5.

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

Art. 6.

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

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

Art. 7.

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

Art. 8.

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

Art. 9.

Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

La personne lésée, l'assuré et le ministère public peuvent citer l'assureur devant la juridiction répressive à laquelle sont déférés le prévenu et, le cas échéant, la personne civilement responsable.

L'assureur peut intervenir volontairement devant la juridiction répressive.

Art. 10.

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

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

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

Art. 6.

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

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

Art. 7.

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

Art. 8.

De verzekerden moeten elk schadegeval, waarvan zij kennis hebben, aangeven aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door de verzekeringsovereenkomst voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

Art. 9.

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

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

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

De benadeelde, de verzekerde en het openbaar ministerie kunnen de verzekeraar dagvaarden vóór het strafgerecht waarnaar de verdachte en, in voorkomend geval, de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon worden verwezen.

De verzekeraar kan vrijwillig tussenkomen vóór het strafgerecht.

Art. 10.

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

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

De verjaring wordt ten opzichte van een verzekeraar gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van drie jaar begint

l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers.

Art. 11.

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

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

Art. 12.

En cas de transfert de propriété du véhicule, le preneur d'assurance, ou ses ayants droit et le nouveau propriétaire doivent, dans les huit jours, en aviser l'assureur et l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Par le transfert, les droits et obligations qui découlent du contrat d'assurance passent de plein droit au nouveau propriétaire, sauf si ce dernier a contracté une autre police d'assurance et en a avisé l'assureur et l'autorité visés à l'alinéa précédent.

L'assureur peut résilier le contrat d'assurance dans un délai à déterminer par le contrat, mais qui ne sera pas inférieur à un mois à dater du jour où il a connaissance du transfert.

Art. 13.

L'assureur ne peut opposer à la personne lésée l'expiration du contrat par l'arrivée de son terme, son annulation, sa résiliation, sa dénonciation par l'une ou l'autre des parties, la suspension de la garantie, quelle qu'en soit la cause, que pour les sinistres survenus au plus tôt après l'expiration d'un délai de 14 jours suivant la notification d'un des faits susdits à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Cette notification ne peut se faire au plus tôt :

1° qu'à l'expiration du contrat par l'arrivée de son terme;

2° que le jour où la garantie aura pris fin à l'égard de l'assuré, s'il s'agit de la suspension de la garantie pour cause de défaut de paiement de la prime;

3° que le jour de la notification de la résiliation, de la dénonciation ou de l'annulation par l'une des parties à l'autre.

Art. 14.

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

te lopen te rekenen van het oogenblik waarop één van de partijen bij deurwaardersexploot of aangetekende brief aan de andere partij heeft kennis gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt.

Art. 11.

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

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

Art. 12.

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig, moeten de verzekeringnemer, of zijn rechthebbenden, en de nieuwe eigenaar daarvan binnen acht dagen kennis geven aan de verzekeraar en aan het bevoegd overheidsorgaan tot het inontvangstnemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering, die in deze wet wordt geregeld.

Een overgang van de eigendom van het motorrijtuig doet de rechten en verplichtingen, welke uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeien, van rechtswege op de nieuwe eigenaar overgaan, behalve indien laatstgenoemde een andere verzekeringspolis heeft gesloten en daarvan kennis heeft gegeven aan de in het vorig lid vermelde verzekeraar en overheid.

De verzekeraar kan de verzekeringsovereenkomst opzeggen binnen een bij de overeenkomst te bepalen termijn, die echter niet minder dan een maand mag bedragen van de dag waarop hij kennis heeft van de overgang.

Art. 13.

Een verzekeraar kan aan een benadeelde de beëindiging van de overeenkomst door het verstrijken van de termijn er van, de nietigverklaring, de ontbinding, de opzegging door één van beide partijen, de schorsing van de verzekering, uit welke oorzaak ook, slechts tegenwerpen voor de schadegevallen die zich hebben voorgedaan ten vroegste na verloop van de termijn van 14 dagen die volgt op de kennisgeving van een van voormelde feiten aan het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het inontvangstnemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering die in deze wet wordt geregeld.

Deze kennisgeving kan slechts geschieden ten vroegste :

1° bij de beëindiging van de overeenkomst door het verstrijken van de termijn er van;

2° de dag waarop het vorderingsrecht ten opzichte van de verzekerde een einde heeft genomen, indien het deschorsing geldt van de verzekering wegens gebrek van betaling van de premie;

3° de dag van de kennisgeving van de ontbinding, van de opzegging of van de nietigverklaring door de ene partij aan de andere.

Art. 14.

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

Art. 15.

L'Etat, la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux sont dispensés de contracter une police d'assurance pour leurs véhicules automoteurs, à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci.

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

Art. 16.

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

Les sommes et valeurs déposées à la Caisse de dépôts et consignations ainsi que les réserves pour risques en cours et pour sinistres à régler, calculées sans déduction de la part du réassureur, sont affectées par privilège spécial au paiement des indemnités dues aux personnes lésées.

L'agrément est notamment subordonnée à l'affiliation de l'assureur à un fonds commun de garantie lui-même agréé par le Roi et destiné à indemniser certaines victimes d'accidents survenus à l'occasion de l'usage d'un véhicule automoteur, lorsque et dans la mesure où ces victimes sont dépourvues de tous autres recours.

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

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

Art. 17.

Le Roi désigne l'autorité administrative compétente qui établira un répertoire général des véhicules automoteurs du Royaume mentionnant les noms de leurs propriétaires et de l'assureur qui les couvre ainsi que le numéro des plaques d'immatriculation.

Il détermine les conditions de délivrance et de retrait du certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2, §§ 1 et 2, et du certificat prévu à l'article 15.

Ces certificats doivent être apposés de manière apparente sur le véhicule. Toute infraction aux dispositions de l'arrêté réglant la délivrance et le retrait du certificat est punie d'un emprisonnement de 8 jours à 1 mois et d'une amende de 26 à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 18.

§ 1. Le propriétaire d'un véhicule automoteur qui met celui-ci en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation sans avoir satisfait aux prescriptions de l'article 2 ainsi que le conducteur de ce véhicule sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et d'une amende de 100 à 1,000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Art. 15.

De Staat, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen behoeven geen verzekeringspolis te sluiten voor hun motorrijtuigen op voorwaarde dat ze zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van alle houders of bestuurders er van.

De aangifte van deze verzekering wordt door de wettelijke vertegenwoordigers gedaan bij het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het inontvangstnemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering die in deze wet wordt geregeld. Dit overheidsorgaan levert hiervan een bewijs af.

Art. 16.

§ 1. De voorwaarden van erkenning, intrekking van erkenning en controle van de verzekeraars worden door de Koning bepaald.

De geldsommen en waarden, gedeponneerd bij de Deposito- en Consignatiekas, evenals de reserves voor lopende risico's en voor te vereffenen schadegevallen berekend zonder aftrek van het deel van de herverzekeraar, worden bij bijzonder voorrecht aangewend tot betaling van de aan de benadeelden verschuldigde vergoedingen.

De erkenning is o. m. afhankelijk van de toetreding van de verzekeraar tot een gemeenschappelijk verzekeringsfonds, dat zelf door de Koning erkend is, en ten doel heeft sommige slachtoffers van ongevallen, voorgekomen bij het gebruiken van een motorrijtuig, schadeloos te stellen, wanneer en voor zover deze slachtoffers van elk ander verhaal verstoken zijn.

§ 2. De kosten van de controle worden gedragen door de erkende verzekeraars, tot een beloop van ten hoogste 3 % van de premien, geïnd voor de bij deze wet bedoelde verzekering. Op het einde van elk dienstjaar wordt de verdeling der kosten onder de erkende verzekeraars bij ministerieel besluit vastgesteld naar evenredigheid van het bedrag der geïnde premien.

Artikel 4 der wet van 9 April 1935, houdende de Rijksmiddelenbegroting voor het dienstjaar 1935, wordt ingetrokken.

Art. 17.

De Koning wijst het bevoegd overheidsorgaan aan dat een algemeen repertorium van de motorrijtuigen van het Rijk zal opmaken met vermelding van de namen van de eigenaars en van de verzekeraar die hen dekt, alsmede het nummer van de immatriculatieplaatjes.

Hij bepaalt de voorwaarden van afgifte en van intrekking van het bewijs waaruit de verzekeringsovereenkomst blijkt waarvan sprake in artikel 2, §§ 1 en 2, en van het bewijs waarvan sprake in artikel 15.

Deze bewijzen moeten op zichtbare wijze op het rijtuig worden aangebracht. Elke inbreuk op de bepalingen van het besluit, houdende regeling van de afgifte en de intrekking van het bewijs, wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 maand en met geldboete van 26 tot 200 frank of met een van die straffen alleen.

Art. 18.

§ 1. De eigenaar van een motorrijtuig, die dit rijtuig in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer gebracht wordt, zonder dat hij voldaan heeft aan de voorschriften van artikel 2, evenals de bestuurder van dit rijtuig worden gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden en met geldboete van 100 tot 1,000 frank, of met een van die straffen alleen.

§ 2. Lorsqu'un véhicule automoteur se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1 de l'article 2 sans être muni du certificat prévu à l'article 17 le conducteur est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 1 mois et d'une amende de 26 à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

§ 3. Les tribunaux peuvent, outre les peines prévues aux §§ 1 et 2, prononcer la déchéance à temps ou à perpétuité du droit de conduire un véhicule automoteur.

Quiconque, en dépit de la déchéance prononcée contre lui, conduit un véhicule automoteur est puni d'un emprisonnement de 8 jours à 3 mois et d'une amende de 500 à 2,000 francs ou d'une de ces peines seulement; en outre, la durée de la déchéance encourue sera doublée. Le juge peut, dans ce cas, prononcer la confiscation temporaire ou définitive du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction ou de celui qui, sciemment, l'a confié à une personne déchue du droit de le conduire.

§ 4. Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents le véhicule peut être saisi par tout officier de police judiciaire et par tout agent de l'autorité publique ayant le pouvoir de dresser des procès-verbaux du chef d'infractions à la police du roulage. Le propriétaire est avisé dans les 48 heures de la saisie. Le véhicule reste à ses risques pendant toute la durée de la saisie.

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

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

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

Lorsqu'un accident de roulage est dû à l'usage du véhicule saisi, les personnes qui, suivant les indications fournies par l'enquête, paraissent être en situation de pouvoir réclamer la réparation d'un dommage, recevront, avant toute restitution, l'avis qu'il leur est loisible de faire valoir leurs droits dans un délai déterminé par le Ministère public et qui est d'au moins quinze jours.

Si avant l'expiration de ce délai, un prétendant ayant droit sur le véhicule saisi justifie avoir porté sa prétention devant le juge compétent, il est sursis à la restitution jusqu'à ce qu'une décision exécutoire soit intervenue sur cette action.

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

Art. 19.

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

§ 2. Wanneer een motorrijtuig zich bevindt op één van de plaatsen, vermeld in het eerste lid van § 2, zonder voorzien te zijn van het in artikel 17 bepaalde bewijs, wordt de bestuurder gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 maand en met geldboete van 26 tot 200 frank, of met een van die straffen alleen.

§ 3. De rechtbanken kunnen, behalve de straffen bepaald in §§ 1 en 2, de tijdelijke of definitieve vervallenverklaring uitspreken van het recht een motorrijtuig te besturen.

Al wie, ondanks de tegen hem uitgesproken vervallenverklaring, een motorrijtuig bestuurt, wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en met geldboete van 500 tot 2 000 frank, of met een van die straffen alleen; bovendien wordt de duur van de opgelopen vervallenverklaring verdubbeld. De rechter kan, in dit geval, de tijdelijke of definitieve verbeurdverklaring van het motorrijtuig uitspreken, zo dit eigendom is van de overtreder of van hem die het wetens heeft toevertrouwd aan een persoon wiens recht op het besturen er van vervallen is.

§ 4. In de gevallen bepaald in de twee vorige paragrafen, kan het motorrijtuig in beslag genomen worden door ieder ambtenaar van gerechtelijke politie of door ieder agent van de openbare macht die het recht heeft processen-verbaal op te maken wegens inbreuk op de verkeerspolitie. Binnen 48 uren wordt aan de eigenaar kennis gegeven van het beslag. Het risico van het rijtuig blijft voor hem gedurende de gehele duur van het beslag.

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

Indien het beslag langer dan een jaar duurt, maakt het Openbaar Ministerie de zaak, bij dagvaarding, over aan de Voorzitter van de Rechtbank zetelend in kort geding, die het bestuur der domeinen kan machtigen om het rijtuig te verkopen. Tegen deze beschikking kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend.

Van de netto-verkoop prijs houdt de Staat het bedrag af van de beslag- en bewaringskosten van het motorrijtuig, alsmede, in voorkomend geval, en onverminderd de rechten van derden, het bedrag van de kosten en geldboeten waartoe de dader van het misdrijf werd veroordeeld.

Wanneer een verkeersongeval te wijten is aan de aanwending van het in beslag genomen motorrijtuig, ontvangen de personen die, volgens de aanduidingen verstrekt door het onderzoek, gerechtigd schijnen te zijn om schadevergoeding te eisen, vóór iedere teruggave, bericht dat hun de mogelijkheid wordt geboden hun rechten te doen gelden binnen een door het Openbaar Ministerie bepaalde termijn die ten minste vijftien dagen bedraagt.

Indien, vóór het verstrijken van deze termijn, een recht-hebbende die aanspraak maakt op het in beslag genomen motorrijtuig bewijst dat hij zijn aanspraak heeft voorgelegd aan de bevoegde rechter, wordt de teruggave uitgesteld totdat een executoire beslissing over die vordering is getroffen.

Tijdens het geding mag het sequester van het motorrijtuig te allen tijde worden bevolen overeenkomstig artikel 1916 van het Burgerlijk Wetboek, ten verzoeken van partijen of van het Openbaar Ministerie.

Art. 19.

De bepalingen van Boek I van het Wetboek van Strafrecht, hoofdstuk VII en artikel 85, inbegrepen, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, gelden voor de misdrijven waarvan sprake in deze wet.

Art. 20.

Le Roi désigne l'autorité administrative dont l'autorisation doit être obtenue en vue de l'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs. Cette autorisation n'est accordée que si une assurance, répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3.

Toute infraction aux dispositions de l'arrêté réglant l'autorisation qui doit être demandée par les organisateurs de compétitions prévues dans le présent article et la participation non autorisée à ces compétitions sont punies d'un emprisonnement de 8 jours à 1 mois ou d'une de ces peines seulement.

Dispositions transitoires.

Art. 21.

Pendant une période transitoire, à dater de l'entrée en vigueur de la présente loi et à laquelle il sera mis fin par le Roi, le propriétaire d'un véhicule automoteur est considéré comme ayant contracté avec un assureur agréé, s'il justifie de l'existence d'une police d'assurance couvrant les risques visés par la présente loi et souscrit auprès d'un assureur pratiquant en Belgique l'assurance de la responsabilité civile.

Il en est de même des personnes et exploitants qui ont contracté une assurance de responsabilité civile auprès d'un assureur agréé aux fins de l'exécution des obligations d'assurance particulière prévues en exécution de l'arrêté-loi n° 248 du 5 mars 1936, modifié et complété par l'arrêté-loi du 14 février 1946, ainsi que les arrêtés-loi des 30 décembre 1946 et 24 février 1947.

Art. 22.

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

Art. 23.

Les contrats d'assurance souscrits, avant l'entrée en vigueur de la présente loi auprès d'assureurs qui n'auront pas obtenu le bénéfice de l'agrément, seront résiliés de plein droit à l'expiration de la période visée à l'article 21.

Le prorata de prime non absorbé sera remboursé par l'assureur sous déduction de 25 %.

Art. 24.

Le Roi fixe le jour de l'entrée en vigueur de chacune des dispositions de la présente loi.

Art. 20.

De Koning wijst het overheidsorgaan aan waarvan de machtiging moet worden verkregen tot inrichting van regelmatigheids- of behendighedsritten en -wedstrijden met motorrijtuigen. Die machtiging wordt slechts verleend wanneer een verzekering, die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt van de inrichters en van de personen bedoeld in artikel 3.

Iedere inbreuk op de bepalingen van het besluit waarbij de machtiging wordt geregeld die moet worden aangevraagd door de inrichters van de in dit artikel vermelde wedstrijden, en de niet veroorloofde deelneming aan die wedstrijden wordt gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 1 maand of met een van die straffen alleen.

Overgangsbepalingen.

Art. 21.

Tijdens een overgangsperiode, te rekenen van de inwerkingtreding van deze wet en waaraan een einde wordt gemaakt door de Koning, wordt de eigenaar van een motorrijtuig geacht een verzekeringsovereenkomst te hebben gesloten met een erkend verzekeraar, indien hij het bestaan bewijst van een verzekeringsspolis die de door deze wet bedoelde risico's dekt en die werd gesloten bij een verzekeraar die zich in België bezighoudt met de verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

Dit geldt ook voor de personen en de exploitanten die een verzekeringsovereenkomst in zake burgerrechtelijke aansprakelijkheid hebben gesloten met een verzekeraar erkend met het oog op de uitvoering van de verplichtingen tot bijzondere verzekering, bepaald bij toepassing van de besluitwet n° 248 van 5 Maart 1936, gewijzigd en aangevuld door de besluitwet van 14 Februari 1946, alsook door de besluitwetten van 30 December 1946 en 24 Februari 1947.

Art. 22.

Bij het verstrijken van de overgangsregeling, kunnen de lopende verzekeringsovereenkomsten, bij erkende verzekeringsmaatschappijen, worden ontbonden indien de verhoging van de premie 10 % te boven gaat.

Art. 23.

De vóór de inwerkingtreding van deze wet gesloten verzekeringsovereenkomsten bij verzekeraars die de erkenning niet hebben bekomen, zijn van rechtswege ontbonden bij het verstrijken van de termijn waarvan sprake in artikel 21.

Het naar rato bepaald gedeelte der premie, dat niet werd opgebruikt, wordt terugbetaald door de verzekeraar na aftrek van 25 %.

Art. 24.

De Koning stelt de datum vast waarop de onderscheiden bepalingen van deze wet in werking treden.