

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

(N^o 72.)

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1947-1948.

SÉANCE DU 23 DÉCEMBRE 1947,

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 automobiles.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 25 novembre 1936, la Chambre des Représentants avait été saisie d'un projet de loi portant l'intitulé ci-dessus (session de 1936-1937, n^o 43).

La dissolution des Chambres législatives ayant frappé ce projet de caducité, le Gouvernement l'a réintroduit devant le Sénat le 25 juillet 1939 (session extraordinaire de 1939, n^o 125), en y insérant les amendements qui avaient été déposés sur le bureau de la Chambre (session de 1936-1937, n^o 383).

Ce texte, issu d'études approfondies, avait été mis au point par le Comité permanent du Conseil de législation.

Il paraît superflu de recommencer une œuvre qui fut entourée de tant de garanties.

Il suffit de s'en référer à l'exposé des motifs très complet reproduit ci-joint et qui figure au document n^o 125, pour justifier le dépôt de la présente proposition qui reprend, à la réserve de quelques dates, exactement le projet du 5 juillet 1939.

A. BUISSERET.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1947-1948.

VERGADERING VAN 23 DECEMBER 1947.

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

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Op 25 November 1936 werd bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp aanhangig gemaakt, dat bovenstaande titel droeg (zitting 1936-1937, n^r 43).

Nadat dit ontwerp ingevolge de ontbinding van de Wetgevende Kamers vervallen was, heeft de Regering het opnieuw ingediend bij de Senaat op 25 Juli 1939 (buitengewone zitting 1939, n^r 125), met inlassing van de amendementen die bij de Kamer waren ingediend geworden (zitting 1936-1937, n^r 383).

Die tekst, die ontstaan is uit diepgaande studiën, werd door het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving bijgewerkt.

Het schijnt overbodig een werk waaraan zoveel waarborgen verbonden zijn, te herbeginnen.

Het is voldoende te verwijzen naar de zeer volledige memorie van toelichting die voorkomt in het hierbijgevoegd herdrukt stuk n^r 125, om de indiening te rechtvaardigen van dit voorstel dat, onder voorbehoud van enkele datums, een nauwkeurige weergave is van het ontwerp van 5 Juli 1939.

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 automobiles.

ARTICLE PREMIER.

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

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

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

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

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

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

ART. 2.

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

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

« Les peines sont doubles :

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

« 2^o Si les infractions ont été commises pendant la nuit.

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

EERSTE ARTIKEL.

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

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

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

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

« § 2. — De houder van de nummerplaat of, bij dezès ontstentenis, de eigenaar of hij die het vruchtgebruik heeft van het voertuig, zijn verantwoordelijk voor de daad van de bestuurder, tenzij het voertuig met braak, inklimming, valse sleutels of met geweld werd weggenomen.

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

ART. 2.

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

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

« De straffen bedragen het dubbel :

« 1^o Ingeval van herhaling binnen één jaar te rekenen van de dag waarop een vroeger vonnis tot veroordeling, dat in kracht van gewijsde is gegaan, verleend werd;

« 2^o Indien de misdrijven bij nacht werden gepleegd.

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

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

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

« Ils sont tenus de prononcer cette déchéance :

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

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

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

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

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

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

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

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

« Si elle ne l'a pas été, la déchéance prend cours à partir du jour où la mention du jugement sur l'un des documents visés ci-dessus a été effectuée, ou, si elle n'a pu l'être, à partir du cinquième jour qui suit celui où le condamné a été invité à présenter le document aux fins d'apposition de cette mention.

« § 3. — Quiconque, en dépit de la déchéance prononcée contre lui conduit un véhicule automoteur, est puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans et d'une amende de 500 à 5.000 francs.

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

« a) Indien de veroordeling wordt opgelegd ter zake van doding of verwonding;

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

« Zij zijn verplicht die vervallenverklaring uit te spreken :

« a) Bij de tweede veroordeling ter zake van doding, welke de datum ook weze waarop de feiten werden gepleegd;

« b) Bij de derde veroordeling ter zake van doding of verwonding, welke de datum ook weze waarop de feiten werden gepleegd;

« c) Indien de veroordeling opgelegd wordt ter zake van doding of verwonding en de schuldige zich in staat van dronkenschap bevond op het ogenblik van het misdrijf;

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

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

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

« Van het vonnis waarbij de vervallenverklaring wordt uitgesproken, en van de duur van de vervallenverklaring, wordt melding gemaakt op de identiteitskaart, ingesteld bij koninklijk besluit van 6 Februari 1919, of op een ander stuk af te leveren in de voorwaarden die door de Regering zullen vastgesteld worden; de bestuurders van voertuigen zullen moeten drager er van zijn op straffe zoals bepaald bij § 1 van dit artikel.

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

« Werd zij niet bevolen, dan gaat de vervallenverklaring in met de dag waarop de vermelding van het vonnis op een van bovenbedoelde stukken werd aangebracht, of indien zij niet kon worden aangebracht, met ingang van de vijfde dag na die waarop de veroordeelde verzocht werd het stuk over te leggen om er die vermelding op aan te brengen.

« § 3. — Met gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en met geldboete van 500 tot 5.000 fr. wordt gestraft, hij die, ondanks de tegen hem uitgesproken vervallenverklaring, een motorvoertuig

En outre, la déchéance, si elle a été prononcée à temps, devient définitive. Le juge prononce la confiscation temporaire ou définitive du véhicule s'il est la propriété de l'auteur de l'infraction ou de celui qui, sciemment, a confié son véhicule à une personne déchue du droit de conduire pendant la durée de cette déchéance.

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

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

« § 5. — Celui qui a été déchu du droit de conduire pour cause d'incapacité physique peut, après six mois au moins, demander à être relevé de la déchéance, s'il fournit la preuve que son incapacité a pris fin.

« La demande est introduite par assignation, signifiée au Ministère public, devant le juge qui a prononcé la mesure de déchéance ou qui l'a confirmée.

» Si la demande est rejetée, elle ne peut être renouvelée avant une année. »

ART. 3.

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

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

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

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

bestuurt. Daarenboven wordt de vervallenverklaring, indien zij voor een bepaalde tijd werd uitgesproken, definitief. De rechter spreekt de tijdelijke of definitieve verbeurdverklaring van het voertuig uit, indien het de eigendom is van de dader van het misdrijf of van degene die, wetens en willens, zijn voertuig aan een van het recht om een motorvoertuig te besturen vervallen verklaard persoon heeft toevertrouwd terwijl die vervallenverklaring van kracht was.

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

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

« § 5. — Hij die, wegens lichamelijke onbekwaamheid, van het recht om een motorvoertuig te besturen vervallen is verklaard, kan, na ten minste zes maanden, vragen om van die vervallenverklaring ontheven te worden, indien hij bewijst dat zijn onbekwaamheid opgehouden heeft te bestaan.

« De aanvraag wordt, bij een aan het Openbaar Ministerie betekende dagvaarding, ingediend bij de rechter die de vervallenverklaring heeft uitgesproken of die ze bekrachtigd heeft.

» Indien de aanvraag wordt verworpen, kan zij niet worden vernieuwd vóór het verstrijken van één jaar. »

ART. 3.

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

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

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

« Zij mag slechts bij een bij koninklijk besluit erkend verzekeraar worden aangegaan en moet, wat betreft het bedrag der aan personen veroorzaakte schade, onbepaald zijn en, ten opzichte van het bedrag der aan goederen veroorzaakte schade, ten minste vijfhonderd duizend frank per schadegeval belopen. »

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

« *Art. 6bis.* — Les assureurs agréés sont astreints à constituer des réserves et cautionnements dans les conditions à déterminer par le Roi.

« Le montant des réserves et cautionnements est affecté, par privilège, au paiement des indemnités prévues par le contrat d'assurance.

« *Art. 7.* — § 1. Par le seul fait de la remise de l'attestation mentionnée à l'article précédent, l'assureur est directement tenu envers le tiers lésé de toutes indemnités prévues par le contrat d'assurances.

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

« § 2. — L'assureur a un recours contre l'assuré à concurrence d'un vingtième du montant du dommage, sans que la contribution de l'assuré, puisse dépasser la somme de 2.500 francs par sinistre.

« Ce recours est obligatoire sauf pour les sommes ne dépassant pas 50 francs, et ne peut faire l'objet, de la part de l'assuré, d'une nouvelle assurance.

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

« Néanmoins, moyennant autorisation préalable du Ministre qui a la prévoyance sociale dans ses attributions, le contrat d'assurance pourra prévoir un recours plus élevé de l'assureur contre l'assuré, sans que la contribution puisse dépasser 200.000 fr. par sinistre.

« *Art. 8.* — L'expiration, la cessation ou la suspension du contrat d'assurance doivent être immédiatement signalées par l'assureur à l'Office de la circulation routière à Bruxelles.

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

« Dès réception de l'avis, l'Office réclame la remise de la plaque d'immatriculation, qui devra lui être renvoyée dans les trois jours.

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

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

« *Art. 6bis.* — De erkende verzekeraars zijn gehouden reserves aan te leggen en borgtochten te stellen met inachtneming van de door de Koning te bepalen voorwaarden.

« Het bedrag van reserves en borgtochten wordt, bij voorrecht, aangewend tot de betaling van de vergoedingen die door het verzekeringscontract zijn voorzien. »

« *Art. 7.* — § 1. Door het feit alleen dat de verzekeraar het in het vorige artikel vermelde attest heeft afgeleverd, is hij ten aanzien van benadeelde derden, rechtstreeks gehouden tot alle bij het verzekeringscontract voorziene vergoedingen.

« Geen nietigheid van het contract, en geen exceptie of vervallenverklaring welke uit dat contract voortvloeit, geldt ten aanzien van derden, behoudens het verhaal van de verzekeraar op de verzekerde.

« § 2. — De verzekeraar heeft verhaal op de verzekerde tot één twintigste van het bedrag der schade, zonder dat de bijdrage van de verzekerde de som van 2.500 frank per schadegeval mag overschrijden.

« Dat verhaal is verplichtend, uitgenomen voor de sommen die 50 frank niet overschrijden, en het kan vanwege de verzekerde tot geen nieuwe verzekering aanleiding geven.

« § 3. — Iedere afwijking van de bepalingen van dit artikel is nietig.

« Met voorafgaande toelating van de Minister die de Sociale Voorzorg onder zijn bevoegdheid heeft, kan evenwel het verzekeringscontract voorzien in een hoger verhaal van de verzekeraar tegen de verzekerde, zonder dat de bijdrage 200.000 frank per schadegeval mag overschrijden. »

« *Art. 8.* — Zodra het verzekeringscontract verstreken is, eindigt of geschorst wordt, moet de verzekeraar zulks onmiddellijk ter kennis brengen van de Dienst van het Wegverkeer te Brussel.

« De bij artikel 7 omschreven verplichting van de verzekeraar ten aanzien van de benadeelde derde, houdt slechts op bij het verstrijken van de vijftiende dag nadat het bericht door de Dienst werd ontvangen.

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

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

« Art. 9. — Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 100 à 1.000 francs :

« 1^o Celui qui met en circulation un véhicule automoteur sans avoir obtenu une plaque d'immatriculation ;

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

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

« Toutefois, si la saisie se prolonge pendant plus d'un mois ou si, même avant l'expiration de ce délai, le propriétaire du véhicule y consent, il peut être procédé à la vente du véhicule par l'administration des domaines, sur requête du Ministère public. Sur le prix net de la vente, l'Etat prélève le montant des frais de saisie et de conservation du véhicule, ainsi qu'éventuellement et sans préjudice des droits des tiers, le montant des frais et des amendes auquel l'auteur de l'infraction a été condamné.

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

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

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

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

« b) Les conditions et la mesure dans lesquelles les assureurs agréés supporteront les frais résultant de la surveillance et du contrôle du Gouvernement ;

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

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

« Art. 9. — Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en geldboete van 100 tot 1.000 fr. wordt gestraft :

« 1^o Hij die een motorvoertuig in gebruik stelt zonder een nummerplaat te hebben verkregen ;

« 2^o Hij die, na de bij artikel 8 bepaalde opvoering vanwege de Gouverneur, de nummerplaat niet binnen de voorgeschreven termijn inlevert of het motorvoertuig in het verkeer laat.

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

« Indien echter het beslag langer dan een maand duurt of indien, zelfs vóór het verstrijken van die termijn, de eigenaar van het voertuig er in toestemt, kan door het bestuur der domeinen, op vordering van het Openbaar Ministerie, het voertuig te koop gesteld worden. Van het netto-bedrag van de verkoopprijs wordt door de Staat het bedrag afgehouden van de kosten van beslaglegging op en bewaring van het voertuig, 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.

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

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

« Zullen, onverminderd de andere uitvoeringsmaatregelen, bij koninklijk besluit nader worden omschreven :

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

« b) De voorwaarden en de mate waarin de erkende verzekeraars de kosten van het toezicht en de controle der Regering zullen dragen ;

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

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

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

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

ART. 4.

La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1949. La quittance fiscale de l'année 1949 ne sera délivrée aux personnes déjà en possession d'une plaque d'immatriculation que sur production de l'attestation prévue par l'article 6 de la loi du 1^{er} août 1899, modifiée et complétée par la présente loi.

Celui qui, après le 31 décembre 1948, met en circulation un véhicule automoteur, sans avoir produit cette attestation, est puni des peines établies par l'article 9 de la loi du 1^{er} août 1899, modifiée et complétée par la présente loi.

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

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

ART. 4.

Deze wet treedt in werking op 1 Januari 1949. Het fiscaal kwijtschrift voor het jaar 1949 wordt aan de personen die reeds een nummerplaat bezitten slechts afgeleverd op voorlegging van het attest dat bij artikel 6 der wet van 1 Augustus 1899, door deze wet gewijzigd en aangevuld, voorgescreven wordt.

Hij die, na 31 December 1948, een motorvoertuig in gebruik stelt zonder bedoeld attest te hebben voorgelegd, wordt gestraft met de straffen welke bij artikel 9 der wet van 1 Augustus 1899, door deze wet gewijzigd en aangevuld, zijn bepaald.

ANNEXE

EXPOSÉ DES MOTIFS (1).

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

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

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

CHAPITRE PREMIER.

RESPONSABILITÉ CIVILE DES CONDUCTEURS
DE VÉHICULES AUTOMOTEURS.

I. — Le Comité permanent a tout d'abord examiné la thèse suivant laquelle il faut assurer une réparation plus certaine et plus rapide aux victimes d'accidents de roulage, d'une part, aggraver la responsabilité civile des conducteurs d'automobiles, et d'autre part, limiter le champ d'application des articles 418-420 du Code pénal, la seconde solution étant rendue possible par l'adoption de la première.

(1) Reproduction du Document : n° 125, Sénat, session extraordinaire 1939.

BIJLAGE

MEMORIE VAN TOELICHTING (4).

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

Bedoelde teksten vormen het hieraan toegevoegd ontwerp van wet, dat de Regering de eer heeft u ter bespreking voor te leggen. De artikels 2 tot 4 behandelen de inhoud van het ontwerp van wet betreffende het wegverkeer, dat thans bij de Kamer ahangig is. (Ontwerp overgemaakt door de Senaat. — Gedrukte stukken n^{rs} 149 van 26 Februari 1932 en 274 van 18 Juli 1934.)

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

EERSTE HOOFDSTUK.

BURGERLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID
VAN DE BESTUURDERS VAN MOTORVOERTUIGEN.

I. — Het Vast Comité heeft vooreerst de stelling overwogen, volgens welke, om aan de slachtoffers van verkeersongevallen zekerder en spoediger een vergoeding te verzekeren, aan de ene kant de burgerlijke verantwoordelijkheid van de bestuurders van motorrijtuigen moet worden verzwaaard, en aan de andere kant het toepassingsgebied der artikels 418-420 van het Wetboek van Strafrecht moet worden beperkt, terwijl de tweede oplossing mogelijk wordt gemaakt door de aanneming van de eerste.

(4) Herdruk van het Stuk : n^r 125, Senaat, buitengewone zitting 1939.

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

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

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

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

Il est apparu au Comité permanent qu'il était préférable d'intégrer le principe nouveau dans le Code civil, et de le rattacher à l'article 1385, où il paraît trouver sa place normale. Il semble, en effet, judicieux de légiférer au sujet de la circulation automobile au XX^e siècle de la même manière qu'on a légiféré au sujet de la traction hippomobile en 1804 (article 1385 du Code civil). Le rattachement du principe nouveau à l'article 1384 a été écarté, d'abord parce que, d'après les travaux préparatoires du Code civil, l'article 1384, alinéa I, n'avait,

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

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

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

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

Het Vast Comité achtte het verkieslijk het nieuw beginsel in het Burgerlijk Wetboek in te voegen en het aan artikel 1385 vast te hechten, waar het op zijn plaats blijkt te zijn. Het komt inderdaad logisch voor, in zake het verkeer met motorrijtuigen in de XX^e eeuw wetten uit te vaardigen op dezelfde wijze als men het in 1804 heeft gedaan nopens de door paarden getrokken voertuigen (art. 1385 van het Burgerlijk Wetboek). Het kwam niet raadzaam voor het nieuw beginsel aan artikel 1384 vast te hechten, vooreerst omdat,

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

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

dans la pensée du législateur de l'époque, aucune signification particulière et n'était qu'une simple annonce des dispositions suivantes qui, seules, consacraient des règles de responsabilité (voyez Mazeaud, t. I, nos 88-1014-1015-1075 et 1144; Planiol et Ripert, t. VI, n° 612; Note Esmein s/s Cass. Fr., 25 mars 1908, Sirey 1910, I.14; Voyez aussi conclusions du M. P. s/s Cass. Bel., 26 mai 1904, P. 1904-1-246, spécialement p. 247, col. 1), ensuite parce que ce « lambeau d'article » — ainsi qu'on l'a qualifié — a abouti en France et en Belgique, à des systèmes complètement différents et n'offre pas dès lors, une base suffisamment sûre pour fonder une nouvelle extension de responsabilité (en tout cas en Belgique, où la responsabilité qui s'attache à la garde de certaines choses est liée, par la jurisprudence, au vice de la chose).

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

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

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

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

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

a) On conçoit mal une théorie du risque « tempéré » par la preuve libératoire de la cause étrangère. Il est de la nature du risque d'attacher l'obligation de réparer au profit, et de ne pas voir, *en règle*, une cause d'exonération dans la cause étrangère : cas fortuit ou faute de la victime (exemple : les commettants sont civilement responsables du dommage causé à la suite d'une rixe entre ouvriers, ou d'un abus de la fonction; les chefs d'entreprise sont tenus, envers les ouvriers, de l'obligation de sécurité,

blijkens de voorbereidende werkzaamheden die tot het Burgerlijk Wetboek aanleiding gaven, artikel 1384, 1^e alinea, in de bedoeling van de toenmalige wetgever, geen bijzondere betekenis had, doch slechts de eenvoudige aankondiging was van de daaropvolgende bepalingen, die, alleen, regelen in zake verantwoordelijkheid zouden huldigen (zie Mazeaud, bd. I, nrs 88-1014-1015-1075 en 1144; Planiol en Ripert, bd. VI, n° 612; Nota Esmein, Cass. Fr., 25 Maart 1908, Sirey 1910, I. 14; zie ook conclusiën van O. M., Belg. Cass., 26 Mei 1904, Pas. 1904-1-246, inzonderheid blz. 247, kol. 1); vervolgens omdat dit « stuk artikel » — zoals het genoemd werd — in Frankrijk en België tot gans verschillende stelsels heeft geleid en derhalve geen voldoende veilige grondslag kan bieden voor een nieuwe uitbreiding van de verantwoordelijkheid (in elk geval niet in België, waar de verantwoordelijkheid wegens de bewaking van sommige zaken, volgens de rechtspraak verband houdt met het gebrek der zaak).

Daar evenwel, zoals hier verder zal worden aangetoond, de vermoedens van schuld voortvloeiende uit de daad van het dier en uit het besturen van een motorvoertuig verschillen, werd het wenselijk geacht een artikel 1385bis in te lassen ten einde het hier bedoelde geval te regelen.

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

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

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

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

a) Men kan zich bezwaarlijk een theorie van het risico indenken, volgens welke het risico door het bevrijdend bewijs van de vreemde oorzaak « gematigd » wordt. Uiteraard verbindt het risico de verplichting tot vergoeding aan het voordeel en ziet het niet *als regel* een grond tot ontheffing in de vreemde oorzaak; toeval of schuld van de getroffen (bijvoorbeeld : de werkgevers zijn burgerlijk verantwoordelijk voor de schade veroorzaakt naar aanleiding van een vechtpartij onder de werklieden,

même s'il y a cas fortuit interne à l'entreprise : éclatement d'une chaudière sans qu'une faute quelconque puisse être relevée; ils ne sont, de même pas libérés par la faute de la victime, même lourde, à l'unique exception de la faute *intentionnelle*).

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

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

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

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

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

Il convient, certes, d'aggraver leur responsabilité et de suivre, en cela, le mouvement qui se manifeste dans presque tous les pays d'Europe, à notre époque. Il faut le faire par la création d'une présomption de faute, à leur charge.

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

La présomption simple autorise la preuve contraire de la faute que la loi suppose dans le chef de celui contre lequel elle élève une pareille présomption. La présomption *juris et de jure* n'autorise pas cette preuve contraire de la faute présumée. La loi considère cette faute *comme tellement certaine* qu'elle défend de prouver qu'elle n'a pas été commise, et ne permet à la personne considérée comme auteur responsable du dommage de se libérer que par la

of van een misbruik van de bediening; de bedrijfs-
hoofden zijn, ten aanzien van hun werklieden,
gehouden de veiligheid te verzekeren, zelfs indien
er zich een bij het bedrijf behorend toeval
voordoet : ontploffing van een ketel, zonder dat
enige schuld kan worden aangemerkt; zij zijn even-
min ontheven door de schuld van het slachtoffer, zij
het dan ook een zware schuld, met uitzondering van
de *opzettelijke* schuld).

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

Niets dergelijks vindt men in zake auto-ongevallen.

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

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

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

Er zijn voorzeker termen voorhanden om hun verantwoordelijkheid te verzwaren en om, te dezer zake, te handelen zoals thans in de meeste Europese landen gehandeld wordt. Dit moet geschieden door het invoeren van een vermoeden van schuld te hunnen laste.

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

Het bloot vermoeden laat het tegenbewijs toe van de schuld, welke door de wet ondersteld wordt bij degene tegen wie zij een dergelijk vermoeden oppert. Het vermoeden *juris et de jure* laat dat tegenbewijs van de vermoedelijke schuld niet toe. De wet beschouwt die schuld *als zodanig zeker dat zij verbiedt* te bewijzen dat zij niet werd begaan en dat zij aan de persoon, die als verantwoordelijke dader van de schade wordt aangezien, niet toelaat

preuve de l'intervention d'une cause étrangère. A cet égard même, l'intervention de la cause étrangère doit être totale dans la réalisation du dommage, tout partage de responsabilité étant exclu.

Quels sont les avantages respectifs des deux sortes de présomptions ?

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

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

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

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

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

Deux ordres de considérations ont justifié cette solution :

zich vrij te maken tenzij door het bewijs van de tussenkomst van een vreemde oorzaak. Bovendien moet de tussenkomst van de vreemde oorzaak alsdan in de verwezenlijking van de schade algeheel zijn, daar elke verdeling van verantwoordelijkheid uitgesloten is.

Welke zijn de respectieve voordelen van deze twee soorten van vermoedens ?

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

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

In de meeste gevallen, — die waarin aanwijzingen omtrent de oorzaken van de schade aanwezig zijn (getuigenissen, bevindingen, enz.) — is het verschil tussen de twee vermoedens practisch niet groot. Dit verschil verkrijgt eerst zijn volle gewicht wanneer de werkelijke oorzaken van de schade onbekend blijven. In dat geval laat het bloot vermoeden nog enigmatische aan de als aansprakelijk beschouwde persoon de mogelijkheid om aan de verantwoordelijkheid te ontsnappen, door te bewijzen dat zijn houding onberispelijk was en er dus aanleiding is om daaruit *af te leiden* dat de schade aan een andere oorzaak moet worden toegeschreven.

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

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

Deze oplossing wordt door tweeërlei beschouwing verantwoord :

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

b) Une seconde raison, plus décisive encore, doit être mentionnée. Une présomption légale se base toujours, et *doit* se baser sur la réalité, sur l'enseignement des faits. C'est parce que l'expérience démontre qu'en cas de dommage causé par un enfant mineur, il y a presque toujours défaut de surveillance ou mauvaise éducation, dans le chef des parents que la loi « présume » ceux-ci responsables. De même, pour le dommage causé par l'animal dont on a la garde, ou par la ruine d'un bâtiment dont la cause est le défaut d'entretien. Peut-on dire la même chose, *en fait*, dans la réalité concrète, lorsqu'un dommage est causé par un véhicule automobile notamment à un piéton ? Le Comité permanent ne l'a pas cru parce que, depuis quelques années, notre législation a imposé aux piétons des obligations rigoureuses en matière de circulation (voyez notamment l'arrêté royal du 17 janvier 1936), obligation dont il résulte, d'une manière générale, qu'un piéton qui se trouve *sur la voie carrossable* n'est pas, *en principe*, à l'endroit où il doit être (les piétons n'ont pas le droit de traverser la voie carrossable lorsque, par leur présence, ils peuvent gêner les autres usagers de la route, donc à leur approche : arrêté royal du 17 janvier 1936, article 3, 3^o; ils ne peuvent plus emprunter la voie carrossable lorsqu'il existe un accotement ou un trottoir; ils ne peuvent plus traverser la voie carrossable autrement que perpendiculairement à son axe, ou lorsque la circulation — réglementée — est interdite dans le sens où ils traversent, etc.), et où par conséquent, c'est plutôt *lui* qui doit, par le seul fait de l'endroit où il se trouve, être présumé en faute, si un accident vient à se produire. Une présomption *juris et de jure* à charge de l'automobiliste, dans de pareils cas — qui sont excessivement nombreux — peut-elle encore raisonnablement être admise ? Surtout avec cette conséquence qu'elle subsistera si l'automobiliste ne dispose pas de témoins ou d'indices pour démontrer la faute du piéton ? Le Comité permanent ne l'a pas cru. Il a estimé qu'étant donné la législation actuelle sur le roulage, dans les cas, — si nombreux — où un piéton est renversé sur la voie carrossable, une présomption irréfragable pesant sur l'automobiliste ne se justifierait plus en aucune manière, n'aurait plus, ni *en droit* ni *en fait*, aucun point d'appui sérieux dans la réalité des choses. C'est la raison pour laquelle il l'a écartée, pour ne retenir qu'une présomption simple, pleinement suffisante dans de très nombreux cas, mais infiniment moins sévère, et moins injuste dans les cas extrêmes.

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

b) Een tweede, nog meer afdoende reden dient te worden aangehaald. Een wettelijk vermoeden is en *moet* steeds gegrond zijn op de werkelijkheid, op hetgeen de feiten leren. Het is omdat uit de ervaring gebleken is dat, in geval van schade veroorzaakt door een minderjarig kind, er bijna altijd gebrek aan toezicht of verkeerde opvoeding vanwege de ouders wordt vastgesteld, dat de wet « vermoedt » dat de ouders verantwoordelijk zijn. Zo ook wat betreft de schade, toegebracht door het dier dat men onder zijn bewaking heeft, of door de instorting van een gebouw, waarvan de oorzaak aan een verzuim in het onderhoud moet worden toegeschreven. Kan men *in feite*, in de concrete werkelijkheid, hetzelfde beweren wanneer een schade door een motorvoertuig inzonderheid aan een voetganger wordt toegebracht ? Het Vast Comité was niet van die mening, omdat onze wetgeving, sinds enkele jaren, aan de voetgangers strenge verplichtingen in zake verkeer heeft opgelegd (zie inzonderheid koninklijk besluit van 17 Februari 1936), verplichtingen waaruit over het algemeen blijkt dat een voetganger, die zich *op de rijweg* bevindt, *principieel* niet op de plaats is waar hij moet zijn (de voetgangers hebben het recht niet de rijweg over te steken, wanneer zij, door hun aanwezigheid, de andere weggebruikers kunnen hinderen, dus wanneer laatstbedoelden naderen : koninklijk besluit van 17 Januari 1936, artikel 3, 3^o; zij mogen de rijweg niet meer volgen wanneer er een trottoir of een verhoogde berm bestaat; zij mogen de rijweg niet meer oversteken dan haaks op de weg, of wanneer het verkeer volgens de reglementen verboden is in de richting waarin zij oversteken, enz.) en waar *hij* dan ook, door het enkel feit van de plaats waar hij zich bevindt, moet vermoed worden in gebreke te zijn in geval er zich een ongeval voordoet. Kan het vermoeden *juris et de jure* ten laste van de automobilist, in dergelijke gevallen — welke zeer dikwijls voorkomen — nog redelijkerwijze worden aangenomen ? Vooral met het gevolg dat dit vermoeden zal blijven bestaan indien de automobilist geen getuige noch aanwijzingen heeft om de schuld van de voetganger aan te tonen ? Het Vast Comité heeft gemeend van niet. Het was van oordeel dat, in verband met de thans bestaande wetten op het verkeer, in de zo talrijke gevallen waarin een voetganger op de rijbaan wordt aangereden, het onwraakbaar vermoeden ten laste van de automobilist op generlei wijze meer kan worden verantwoord, dat het *in rechte* noch *in feite* geen ernstige steun kan vinden in de werkelijkheid. Dit is de reden waarom het Vast Comité dat vermoeden heeft afgewezen, om slechts het bloot vermoeden

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

VI. — Le Comité permanent a toutefois été d'avis qu'il convenait d'aggraver, en un point, la présomption simple qui pèsera sur le conducteur d'un véhicule automoteur en lui imposant la prise en charge des risques résultant du vice de fonctionnement ou de construction, lorsqu'il appert des circonstances que ce vice peut raisonnablement être considéré comme étant une cause possible de l'accident. En droit commun (dans l'interprétation jurisprudentielle actuelle de l'article 1384, alinéa I), le vice de la chose gardée, loin de constituer une cause d'exonération, *est une faute*. Mais le vice de la chose doit, pour donner naissance à une présomption de responsabilité, être prouvé par la victime. Or, cette preuve peut s'avérer particulièrement difficile. Elle peut notamment exiger une expertise, et, à ce titre, rendre la situation de la victime très lourde. Il a paru plus équitable d'obliger le conducteur d'un véhicule automoteur de prendre en charge les risques résultant du vice de construction ou de fonctionnement du véhicule, lorsque, d'après les circonstances, pareille cause du dommage est sérieusement admissible. C'est là le sens des mots « s'il échet » figurant dans le texte nouveau. On ne peut, en effet, exiger de l'automobiliste la preuve positive que le véhicule est en parfait état lorsque, d'après les circonstances du fait, rien ne permet raisonnablement de supposer qu'un vice de construction ou de fonctionnement peut être la cause de l'accident. De là, la disposition relative à ce point dans l'article 1385bis : la personne présumée responsable ne pourra pas toujours se libérer en démontrant qu'elle n'a point commis de faute, mais elle devra de plus, *s'il échet*, établir que le dommage n'est pas dû à un vice du véhicule. Cette dernière preuve pourra, éventuellement, résulter de présomptions, et non pas exclusivement d'une expertise technique.

te handhaven, dat in zeer vele gevallen meer dan volstaat, doch minder streng is en in de uiterste gevallen minder onrechtvaardig.

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

Het Vast Comité was evenwel van mening dat het bloot vermoeden, dat op de bestuurder van een motorvoertuig zal rusten, op één punt behoorde te worden verzwaaard, door hem te verplichten het risico voortspruitende uit het gebrek in de werking of in de bouw te dragen, wanneer uit de omstandigheden blijkt dat dit gebrek redelijkerwijze als een mogelijke oorzaak van het ongeval kan worden beschouwd. In het gemeen recht (overeenkomstig de tegenwoordige uitlegging, door de rechtspraak, van artikel 1384, alinea 1) is het gebrek van de bewaakte zaak, verre van een grond tot ontheffing te zijn, *een schuld*. Doch het gebrek van de zaak moet, om een vermoeden van verantwoordelijkheid te doen ontstaan, door de getroffene bewezen worden. Welnu, het leveren van dergelijk bewijs kan uiterst moeilijk blijken. Het kan inzonderheid een deskundig onderzoek noodzakelijk maken en daardoor de getroffene in een lastige positie doen verkeren. Het kwam billijker voor de bestuurder van een motorvoertuig te verplichten het risico voortspruitende uit het gebrek in de werking of de bouw van het voertuig op zich te nemen, wanneer naar de omstandigheden, dergelijke oorzaak van de schade ernstig kan worden aangenomen. Dit is de betekenis van de uitdrukking « in voorkomend geval » die in de nieuwe tekst voorkomt. Het gaat immers niet op van de automobilist het positief bewijs te vorderen dat het voertuig in behoorlijke staat is, wanneer, blijkens de omstandigheden van het feit, redelijkerwijze niets toelaat te veronderstellen dat een gebrek in de bouw of in de werking de oorzaak van het ongeval kan zijn. Vandaar de bepaling hieromtrent in artikel 1385bis : de persoon, die vermoed wordt aansprakelijk te zijn, zal zich niet altijd kunnen bevrijden door te bewijzen dat hij geen schuld heeft, maar bovendien zal hij *in voorkomend geval* moeten bewijzen dat de schade niet aan een gebrek in het voertuig te wijten is. Laatstgenoemd bewijs kan, desvoorkomend, uit vermoedens en niet uitsluitend uit een technisch onderzoek voortvloeien.

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

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

VIII. — Le Comité permanent estime que la possibilité d'une responsabilité partagée subsiste en cas de faute de la victime, n'ayant exercé qu'une causalité partielle dans la réalisation du dommage. Il est d'ailleurs reconnu en doctrine que les présomptions simples admettent la possibilité d'un partage de responsabilité. La solution contraire ne s'impose que dans les présomptions irréfragables.

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

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

IX. — Le Comité permanent a eu également son attention attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à régler, dans le nouveau texte, la question de la *causalité matérielle* du dommage qui se pose avant celle de la *responsabilité*. Il faut, en effet, avant tout, établir (même dans les présomptions de faute

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

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

VIII. — Het Vast Comité meent dat de mogelijkheid van een verdeelde verantwoordelijkheid blijft bestaan, ingeval van schuld vanwege het slachtoffer, die slechts een gedeeltelijke oorzakelijkheid in het tot stand komen van de schade heeft teweeggebracht. In de rechtsleer wordt trouwens aangenomen dat het bloot vermoeden de mogelijkheid van een verdeelde verantwoordelijkheid open laat. De tegenovergestelde oplossing dringt zich slechts op in zake onwraakbaar vermoeden.

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

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

IX. — De aandacht van het Vast Comité werd er eveneens op gevestigd dat het van belang zou zijn de kwestie van de *stoffelijke oorzakelijkheid* der schade in de nieuwe tekst te regelen, welke kwestie vóór die van de *verantwoordelijkheid* oprijst. Eerst en vooral toch (zelfs bij vermoedens van schuld

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

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

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

La chose est d'évidence, et le nouvel article 1385*bis* n'y change rien. Il en a d'ailleurs été de même pour

welke als zodanig noodzakelijk het vermoeden van oorzakelijkheid tussen de *schuld* en de *schade* medebrengen), dient er te worden vastgesteld dat de schade wel degelijk aan de daad van de mens of van de zaak en niet aan de daad van het slachtoffer of enige andere oorzaak moet worden toegeschreven. Het Vast Comité was evenwel van oordeel dat deze bijzondere kwestie slechts *merkbaar* opgerezen was sedert het opkomen van een nieuwe theorie over de verantwoordelijkheid, zoals zij voortvloeit uit de artikelen 1382 en 1383 van het Burgerlijk Wetboek (zie Concl. O. M. Verbr., 4 Juli 1929, P. 1929, I, 261, en het arrest zelf) en dat zij vroeger in de rechtspraak nooit enige moeilijkheid had opgeleverd. Men loste ze op door het gezond begrip van de zichtbare oorzakelijkheid en, in het hierbedoelde geval nam men aan, dat die stoffelijke *oorzakelijkheid* voortvloeide uit het enkel feit van de door het voertuig teweeggebrachte schade. Hierop ontstond onmiddellijk het debat over de *verantwoordelijkheid*. In deze voorwaarden lijkt het nutteloos deze zeer bijzondere kwestie in een wetstekst te beslechten. Voor zover nodig, wordt evenwel door het Vast Comité in herinnering gebracht dat, in de tegenwoordige tekst van artikel 1385*bis*, het vermoeden van verantwoordelijkheid onderstelt dat de stoffelijke oorzakelijkheid aan de automobilist wordt toegeschreven en dat deze oorzakelijkheid voortvloeit uit het enkel feit dat de schade door het voertuig werd teweeggebracht.

X. — Het Vast Comité is van oordeel dat, ingeval van botsing tussen twee motorvoertuigen, vermoedens van schuld blijven voortbestaan niet alleen ten aanzien van derden — hetgeen vanzelf spreekt — doch tussen de bestuurders. Die oplossing werd principieel door de Zwitserse wet van 15 Maart 1932 aangenomen en zij is logisch. De twee vermoedens zullen dus elkander niet vernielen zoals in de toelichting van het wetsvoorstel Sinzot wordt aangegeven. Zij blijven behouden. Elk vermoeden zal zijn eigen weg volgen en bijaldien zij definitief blijven voortbestaan, zal de eindregeling geschieden door schuldvergelijking tot behoorlijk bedrag.

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

De kwestie is duidelijk en het nieuw artikel 1385*bis* laat ze ongewijzigd. Zo ook was het ten andere,

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

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

XII. — A l'instar de la proposition Sinzot, il convient de compléter le principe de la responsabilité du conducteur d'un véhicule automoteur (qui est conforme au système de la personnalité des fautes, base de notre législation) par celle du titulaire de la plaque d'immatriculation, qui sera « civilement responsable » du dommage causé par le conducteur du véhicule. Il s'agit donc d'une *responsabilité pour autrui*, mais d'un *type nouveau*. Cette responsabilité est, en effet, calquée sur celle des commettants (art. 1384, al. 3), mais elle la *dépasse* en raison des nécessités particulières qui se présentent en matière automobile. Tel est le *principe*, dont les détails d'application seront examinés ci-après. Ce principe est d'autant plus nécessaire que, dans un système d'assurance obligatoire, l'obligation de s'assurer ne peut peser que sur celui qui tire, d'une manière stable, profit du véhicule (c'est-à-dire, sur le titulaire de la plaque d'immatriculation, en règle) et non sur le conducteur.

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

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

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

pour hetgeen het tegenwoordig artikel 1385 betreft, na het in werking treden der wet van 24 December 1903 betreffende de vergoeding der arbeidsongevallen : wanneer er schade is, welke door een dier aan de aangestelde van de eigenaar van dat dier veroorzaakt werd, vindt artikel 1385 (dat *in principe* kan worden ingeroepen : zie Verbr. 16 October 1902, P. 1902, I, 350) geen toepassing meer, indien de aangestelde het voordeel van de wet op de arbeidsongevallen geniet.

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

XII. — Evenals in het voorstel Sinzot, dient het beginsel van de verantwoordelijkheid van de bestuurder van een motorvoertuig (hetwelk overeenkomt met het stelsel van persoonlijkheid van de schuld, dat aan onze wetgeving tot grondslag strekt) te worden aangevuld met de verantwoordelijkheid van de houder der nummerplaat, die « burgerlijk verantwoordelijk » zal zijn voor de door de bestuurder van het voertuig toegebrachte schade. Het geldt hier dus een *verantwoordelijkheid voor anderen*, doch van een *nieuw type*. Deze verantwoordelijkheid is immers opgevat naar die van de aanstellers (art. 1384, al. 3), doch *gaat verder* met het oog op de bijzondere noodwendigheden in zake automobieler verkeer. Dat is het *beginsel*; de bijzonderheden omtrent de toepassing er van zullen hierna onderzocht worden. Dit beginsel is te meer noodzakelijk, daar in een systeem van verplichte verzekering, de verplichting om zich te laten verzekeren slechts kan rusten op degene die het bestendig voordeel heeft van het voertuig (d.w.z. over het algemeen op de houder van de plaat) en niet op de bestuurder.

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

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

b) De houder van de nummerplaat (of bij ontstentenis van deze, de eigenaar of de vruchtgebruiker)

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

c) La faute du titulaire de la plaque d'immatriculation, présumée par la loi, et servant de fondement à cette nouvelle responsabilité pour autrui, est d'avoir confié le véhicule à une personne qui a causé un accident et n'a pu s'exonérer de la présomption de faute qui pèse sur elle (donc à un mauvais conducteur), ou d'avoir, par sa négligence, permis qu'on s'empare du véhicule.

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

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

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

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

c) De schuld van de houder der nummerplaat, welke door de wet vermoed wordt en aan deze nieuwe verantwoordelijkheid voor anderen tot grondslag strekt, ligt besloten in het feit dat het voertuig door hem werd toevertrouwd aan de persoon, die een ongeval veroorzaakt heeft en die zich niet heeft kunnen bevrijden van het op hem rustend vermoeden van schuld (aan een slechte bestuurder dus) of dat hij door zijn nalatigheid de mogelijkheid heeft doen ontstaan dat men zich van het voertuig meester gemaakt heeft.

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

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

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

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

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

CHAPITRE II.

CRÉATION D'UN PERMIS DE CONDUIRE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK II.

HET INVOEREN VAN EEN RIJBEWIJS.

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

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

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

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

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

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

Dit schijnt wel *practisch* de enige methode te zijn, die kan worden aangenomen. Zolang de technische regeling van het « voorafgaande » rijbewijs geen afdoende waarborg schept, dat hij, die het bekomt, geen ongeval zal veroorzaken, moet men zich noodzakelijk op de proef der feiten verlaten,

avec le maximum de sévérité lorsque cette épreuve est défavorable au conducteur.

CHAPITRE III.

ASSURANCE OBLIGATOIRE.

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

Il ne faut toutefois pas, croit-il, lier indissolublement l'idée d'assurance obligatoire à la notion de risque comme le fait la proposition Sinzot. L'assurance obligatoire n'a d'autre effet que de rendre certaine, au profit de la victime, la solvabilité de l'auteur de l'accident *dans la mesure où une obligation de réparer pèse sur lui*. Il importe peu que cette obligation de réparer soit, techniquement, à base de faute ou de risque. La notion d'assurance est étrangère au fondement de l'obligation de réparer. Elle la suit, quelle qu'elle soit. Elle s'y superpose dans tous les cas, et aussi complètement dans l'un cas comme dans l'autre, indépendamment *de l'étendue* que la loi donne, en droit commun, à l'obligation de réparer.

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

I. — Qui doit obligatoirement être assuré?

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

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

mais dan ook met de grootste strengheid optrede indien die proef ten nadele van de bestuurder uitvalt.

HOOFDSTUK III.

VERPLICHTE VERZEKERING.

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

Het meent dat de idee van verplichte verzekering, nochtans niet onafscheidbaar aan het begrip van het risico dient verbonden, zoals dat in het voorste Sinzot geschiedt. De verplichte verzekering heeft geen ander gevolg dan aan het slachtoffer de zekerheid van de solventie *van hem* die het ongevaar veroorzaakt, te geven, *in de maat dat een verplichting tot vergoeden op hem rust*. Het komt er weinig op aan of die verplichting tot vergoeding, in technisch opzicht, op schuld of risico steunt. Het begrip verzekering staat buiten de grondslag van de verplichting tot vergoeding. Het volgt ze, welke zij ook weze. Het dekt ze, in al de gevallen en zo volledig in het ene zowel als in het andere geval, afgezien van *de uitbreiding* welke de wet, in het gemeen recht aan de verplichting tot vergoeden geeft.

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

I. — Wie is verzekeringsplichtig ?

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

Het is overbodig die verplichting insgelijks te doen rusten op de eigenaar of op de vruchtgebruiker van het voertuig, bij ontstentenis van de houder van de nummerplaat. Inderdaad, indien er in dit trouwens uitzonderlijk geval nog een *verantwoordelijkheid* moet bestaan (zie art. 1385*bis*, Burgerlijk Wetboek), geldt dit niet voor de *verzekering*, want het is zeker dat hij die een motorvoertuig in gebruik stelt zonder een nummerplaat aan te vragen, daardoor zelf ontsnapt aan elke doelmatige controlemaatregel wat de verzekering betreft. Het ontwerp van wet stelt inderdaad de aflevering van de nummerplaat afhankelijk

contrat d'assurance conforme à la loi, moyen pour ainsi dire automatique d'assurer l'observation de celle-ci.

Le contenu du contrat d'assurance obligatoire ne doit pas être précisé, dès l'instant où l'on prescrit que c'est la responsabilité visée à l'article 1385*bis* du Code civil qui doit, dans toutes ces incidences, faire l'objet de l'assurance. D'autre part, le principe de l'inopposabilité des exceptions, dont il sera question ci-après, met le tiers lésé à l'abri de toutes les « surprises » que peut faire naître un contrat d'assurance incomplet, insuffisant ou qui fait la part trop large à l'assureur (clauses de déchéance, notamment).

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

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

La somme de 500.000 francs pour dommage matériel apparaît, dans la très grande majorité des cas, suffisante.

II. — La proposition de loi Sinzot laisse, en tout état de cause un montant de 5 p. c. du dommage à charge de l'assuré. En soi, cette idée est judicieuse. Elle s'inspire du désir de ne point désintéresser complètement l'auteur de l'accident de l'obligation de réparer et, par voie de conséquence, de l'inciter à la prudence. Elle obvie, d'autre part, à un inconvénient que la pratique révèle actuellement : la collusion entre l'assuré et la victime, au préjudice des intérêts de l'assureur. Mais dans le projet Sinzot, l'efficacité *pratique* du système est anéantie par la *solidarité* établie entre l'assureur et l'assuré vis-à-vis de la victime; il est clair, en effet, que la victime ne recherchera que l'assureur, et que celui-ci se désintéressera de son recours contre l'assuré, si la solvabilité de ce dernier est douteuse, ou si la somme à recouvrer n'est pas importante. Cette objection, née de la solidarité, *disparaît* dans le système du Comité permanent (dont le fondement sera expliqué plus loin) parce que, dans ce système, il ne faut plus

van het bestaan van een verzekeringscontract, dat overeenkomstig de wet werd afgesloten, hetgeen een middel uitmaakt om de naleving van de wet, om zo te zeggen automatisch te verzekeren.

De inhoud van het contract van verplichte verzekering hoeft niet nader omschreven, indien men voorschrijft dat de bij artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek bedoelde verantwoordelijkheid, met al haar gevolgen, het voorwerp van de verzekering moet zijn. Anderzijds, door het beginsel van de onmogelijkheid om de exceptiën in te roepen, waarover hierna zal gehandeld worden, wordt de benadeelde derde gevrijwaard voor al de « verrassingen » die kunnen ontstaan uit een verzekeringscontract dat onvolledig of onvoldoende is ofwel waarbij een te ruim voordeel aan de verzekeraar wordt gelaten (inzonderheid bedingen van vervallenverklaring).

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

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

Het bedrag van 500.000 frank voor stoffelijke schade, lijkt in de meeste gevallen, voldoende.

II. — Het wetsvoorstel Sinzot laat, in elke stand van zaken, een bedrag van 5 t. h. der schade ten laste van de verzekerde. Op zich zelf, verdient die opvatting aanbeveling. Zij steunt op de wens die dader van het ongeval niet te ontslaan van elk aandeel in de verplichting tot schadevergoeding en, dientengevolge, hem tot voorzichtigheid aan te sporen. Anderzijds, voorziet zij in een ander bezwaar, dat thans door de praktijk aan het licht wordt gesteld, nl. de verstandhouding tussen de verzekerde en het slachtoffer ten nadele van de belangen van de verzekeraar. Maar in het ontwerp Sinzot wordt de *practische* doeltreffendheid van het stelsel te niet gedaan door de *hoofdelijke verplichting* voorzien tussen verzekeraar en verzekerde tegenover het slachtoffer; het ligt inderdaad voor de hand dat het slachtoffer slechts de verzekeraar zal aanspreken en dat deze zal afzien van zijn verhaal op de verzekerde, indien de solvabiliteit van deze twijfelachtig is, of indien het te verhalen bedrag niet aanzienlijk is. Die

recourir à la solidarité pour éviter que la victime ne soit indemnisée qu'en partie. En effet, à son égard l'assureur est tenu pour le tout. D'autre part, le recours contre l'assuré est obligatoire. Ainsi, toutes les objections d'ordre *technique* à l'idée, juste en soi, de laisser une certaine part de dommages à charge de l'auteur de l'accident, en vue de l'inciter à la prudence, disparaissent, et rien ne s'oppose plus à ce que cette idée s'incorpore dans la loi. Pour lui donner toutefois, toute son efficacité, il faut, en plus, interdire à l'auteur du dommage de se couvrir de ce risque par une nouvelle assurance. C'est ce que le Comité permanent propose de faire. Il convient d'ajouter qu'il résulte de renseignements recueillis que les primes d'assurance — compte tenu *en premier lieu* de ce que la loi nouvelle ne consacre pas le risque, mais n'institue qu'une présomption de faute *juris tantum* — n'augmenteraient pas sensiblement si on laissait un vingtième du dommage (avec maximum de 5.000 francs) à charge de l'assuré. Ce sont ces deux ordres de considération (réalisation technique aisée et atténuation de l'augmentation éventuelle des primes) qui ont décidé le Comité permanent à admettre le principe, incontestablement judicieux en soi, d'un certain montant du dommage demeurant en tout état de cause, à charge de l'assuré.

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

La loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail, les a, dans une matière, il est vrai, plus spéciale, déjà consacrés (art. 25, al. 2 et 15, al. 4 des lois coordonnées par arrêté royal du 28 septem-

tegenwerping, ontstaan uit de hoofdelijke verplichting, *vall weg* in het stelsel van het Vast Comité (waarvan de grondslag hierna zal worden uiteengezet) omdat, in bedoeld stelsel, de hoofdelijke verplichting niet meer dient ingeroepen om te voorkomen dat het slachtoffer slechts gedeeltelijk zou vergoed worden. Inderdaad, te zijnen aanzien is de verzekeraar voor het geheel gehouden. Anderzijds is het verhaal op de verzekerde verplichtend. Aldus vervallen al de bezwaren van *technische aard* tegen de opvatting, billijk op zich zelf, om een bepaald deel der schade door hem die het ongeval heeft veroorzaakt, te doen dragen, ten einde hem tot voorzichtigheid aan te sporen, en niets verzet er zich nog tegen dat die idee in de wet wordt opgenomen. Om haar evenwel alle mogelijke doeltreffendheid te geven, moet bovendien, aan de aanrichter van de schade worden verboden zich door een nieuwe verzekering tegen dat risico te dekken. Het Vast Comité stelt voor het te doen. Er dient nog aan toegevoegd dat uit ingewonnen inlichtingen blijkt dat de verzekeringspremiiën — *in de eerste plaats* rekening gehouden met het feit dat de nieuwe wet niet het beginsel van het risico huldigt, doch slechts een vermoeden van schuld *juris tantum* invoert — niet merkkelijk zouden stijgen indien één twintigste van de schade (met een maximum van 5.000 frank) ten laste van de verzekerde werd gelaten. Die beiderlei beschouwing (gemakkelijke verwezenlijking in technisch opzicht en gematigde eventuele opvoering van de premiiën) heeft het Vast Comité doen besluiten het beginsel aan te nemen dat op zich zelf ontersprekkelijk oordeelkundig is, en dat er toe strekt een bepaald bedrag van de schade in elke stand van zaken, door de verzekerde te doen dragen.

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

De wet van 24 December 1903 op de arbeidsongevallen heeft ze reeds, in een weliswaar meer bijzondere zaak, bekrachtigd (art. 25, 2^e al. en art. 15, 4^e al. van de bij koninklijk besluit van 28 Septem-

bre 1931 (1). D'autre part, en législation comparée, l'admission de ces deux principes est également acquise, ou en voie de l'être. La législation suisse admet l'action directe, et le principe de l'inopposabilité des exceptions, ce dernier d'une manière aussi étendue que possible; la législation française (loi du 13 juillet 1930, art. 53) admet l'action directe, mais non pas l'inopposabilité des exceptions, tout au moins d'une manière absolue. Cette inopposabilité n'a été reconnue, d'une part, que par la doctrine et la jurisprudence, comme suite naturelle de l'action directe et d'autre part, uniquement pour les déchéances postérieures au fait dommageable (voyez Planiol et Ripert, t. VII, n° 1365 et Colin et Capitant, t. II, n° 879).

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

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

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

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

(1) Il convient également d'observer que l'action directe et l'inopposabilité des exceptions fonctionnent aussi dans notre pays en matière des *services publics d'autobus et d'autocars* (A. R. des 12 juillet 1933, 19 mars et 30 avril 1934), mais d'une manière très spéciale. L'autorité administrative peut subordonner l'octroi de la concession à l'existence d'une police d'assurance admettant le droit direct de la victime contre l'assureur, et l'inopposabilité des exceptions; cette dernière, dans certaines limites tout au moins. Il en résulte qu'en définitive, ce n'est pas la loi qui crée l'action directe et l'inopposabilité des exceptions, mais les parties elles-mêmes (assuré et assureur), en vertu du principe de l'autonomie de la volonté (art. 1134 C. C.), sous la seule sanction indirecte — et de nature purement administrative — du refus de concession, si les parties ne veulent pas créer elles-mêmes le droit direct de la victime (qui s'analyse alors en une stipulation pour autrui) et l'inopposabilité des exceptions. (Voyez d'ailleurs *infra* même chapitre, § X.)

ber 1931 (1) samengeordende wetten). Anderzijds in de vergelijkende wetgeving, zijn thans die twee principes insgelijks aangenomen of nagenoeg. De Zwitserse wet aanvaardt de rechtstreekse vordering en het beginsel van de onmogelijkheid om exceptiën in te roepen, dit laatste in een zo ruim mogelijke mate; de Franse wet (wet van 13 Juli 1930, art. 53) neemt de rechtstreekse vordering aan, doch niet de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen, althans niet op volstreekte wijze. Die onmogelijkheid om exceptiën in te roepen werd slechts erkend enerzijds door de rechtsleer en de rechtspraak als een natuurlijk gevolg van de rechtstreekse vordering en anderzijds, enkel voor de vervallenverklaringen na het schadelijk feit (zie Planiol en Ripert, D. VII, n° 1365 en Colin en Capitant, D. II, n° 879).

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

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

A. — *De rechtstreekse vordering van de benadeelde derde tegen de verzekeraar.*

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

(1) Er dient insgelijks opgemerkt dat de rechtstreekse rechtsvordering en de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen ook in ons land, in zake de *openbare autobus- en autocardiens* (K. B. van 12 Juli 1933, 19 Maart en 30 April 1934) van kracht zijn, echter op een zeer bijzondere wijze. De administratieve overheid kan het verlenen van de concessie ondergeschikt maken aan het bestaan van een verzekeringspolis waarbij het rechtstreeks recht van het slachtoffer tegen de verzekeraar, en de onmogelijkheid om exceptiën in te roepen worden aanvaard; deze laatste althans binnen bepaalde grenzen. Daaruit blijkt dat ten slotte, niet de wet de rechtstreekse vordering en de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen schept, maar de partijen zelf (verzekerde en verzekeraar), op grond van het beginsel van de zelfstandigheid van de wil (art. 1134 B. W.), alleen onder de onrechtstreekse sanctie — en die van louter administratieve aard is — van de weigering van concessie, indien de partijen zelf het rechtstreeks recht van het slachtoffer (hetwelk dan tot een beding voor anderen terug te brengen is) en de onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen, niet willen scheppen. (Zie bovendien hierna, zelfde hoofdstuk, § X.)

pratiquer une saisie-arrêt entre les mains de l'assureur. Créancière chirographaire, elle suit, en d'autres termes, la foi de son débiteur. Ce sont ces résultats fâcheux qu'on évite en créant une « action directe » entre la victime et l'assureur quant à l'indemnité due, un lien de droit entre des personnes qui, en droit commun, restent étrangères l'une à l'autre.

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

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

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

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

Bien que la solution affirmative apparaisse préférable en théorie, il semble qu'on puisse s'abstenir de

het pand van al zijn schuldeisers. Bovendien kan feitelijk de verzekerde die de vergoeding ontvangt, deze verkwisten, indien het slachtoffer er niet voor gezorgd heeft in handen van de verzekeraar beslag onder derden te leggen. Met andere woorden is het slachtoffer als onbevoorrecht schuldeiser aan de goede of de kwade trouw van zijn schuldenaar overgeleverd. Die ongelukkige uitslagen worden voorkomen door een « rechtstreekse » vordering tussen het slachtoffer en de verzekeraar te scheppen wat de te betalen vergoeding betreft, een rechtsband tussen personen, die in het gemeen recht, aan elkander vreemd blijven.

Men moet niet ontveinzen dat in de rechtstechniek, de rechtstreekse vordering een uiterst kies opzet is (zie Solus, *L'Action directe*, proefschrift, Parijs 1914; Demogue, *Obligations*, D. VII, n^{rs} 989 tot 1029; Josserand, D. II, n^r 673 e.v.; en in het *Belgisch recht* : De Page, *Traité élémentaire de Droit civil*, D. II, n^{rs} 712 tot 724). De rechtstreekse vordering veronderstelt over het algemeen het volgend schema: A is schuldeiser van B; B, schuldenaar van A, heeft verhaal op C. Met het doel dat wij nader zullen bepalen, schept de wet geen rechtstreekse rechtsband *omisso medio* tussen A en C.

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

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

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

Ofschoon in theorie de bevestigende oplossing verkieslijk voorkomt, schijnt men er zich van te

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

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

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

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

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

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

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

Ce système est indépendant de toute idée de privilège, et permet à la victime (tiers bénéficiaire

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

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

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

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

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

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

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

Dat stelsel is onafhankelijk van elk begrip van voorrecht, en schept voor het slachtoffer (derde

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

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

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

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

de la stipulation) de jouir d'un droit direct contre l'assureur (1).

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

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

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

B. — *L'inopposabilité des exceptions.*

Ce principe *complète* celui de l'action directe, et lui donne, en quelque sorte, toute sa portée utile. Il est clair, en effet, que si le tiers lésé, nanti de l'action directe, doit suivre le sort du contrat dont il tire son droit, sa situation risque de devenir très

wie het beding tot voordeel strekt) de mogelijkheid om een rechtstreekse recht tegen de verzekeraar te genieten (1).

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

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

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

B. — *Onmogelijkheid om exceptiën tegen te werpen.*

Dat beginsel *vult* het beginsel van de rechtstreekse rechtsoverdracht *aan* en geeft er, om zo te zeggen, gans haar kracht en haar betekenis aan. Het ligt voor de hand, inderdaad, dat indien de benadeelde derde, die de rechtstreekse rechtsoverdracht heeft,

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

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

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

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

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

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

Devant les constructions juridiques délicates résultant de l'action directe et de l'opposabilité des exceptions, constructions qu'il est malaisé, sinon impossible, de rattacher au droit commun, le Comité permanent a estimé qu'il fallait, sans hésiter, créer un principe nouveau qui prît en considération et justifiât, tout en même temps, l'un et l'autre

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

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

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

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

Ten overstaan van de kiese rechtsconstructies in verband met de rechtstreekse rechtsvordering en de onmogelijkheid om exceptiën in te roepen, constructies, welke maar lastig, zo niet onmogelijk, aan het gemeen recht vast te knopen zijn, heeft het Vast Comité gemeend dat er zonder aarzelen, een nieuw beginsel moest in het leven worden geroepen

des deux principes qu'exige une organisation sûre de l'assurance obligatoire.

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

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

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

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

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

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

waarbij tegelijkertijd werden in overweging genomen en verantwoord de beide principes welke voor de invoering van de verplichte verzekering onontbeerlijk zijn.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het is ook nuttig voorgekomen te bepalen in welke voorwaarden het voertuig, waarop beslag werd gelegd, kan worden verkocht, indien de eigenaar van dat voertuig er in mocht volharden zijn verplichtingen niet na te komen, dat wil zeggen, indien hij, volgens het geval, niet mocht laten blijken van de aflevering van een nummerplaat of van een attest van een verzekeraar.

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

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

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

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

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

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

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

VI. — Il convient d'instituer des mesures transitoires pour obliger tous les propriétaires de véhicules, *actuellement détenteurs* d'une plaque d'immatriculation, à justifier de l'assurance imposée par la loi. A cette fin, le Comité permanent pense que le moyen le plus pratique consiste à ne mettre la loi en vigueur que le 15 février de l'année 1938 (1^{er} janvier 1949, cf. la présente proposition), et à subordonner, cette année-là, la délivrance de l'insigne fiscal aux justifications imposées pour l'obtention de la plaque d'immatriculation.

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

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

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

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

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

VI. — Het past dat overgangsmaatregelen worden genomen om al de eigenaars van voertuigen die *thans houder zijn* van een nummerplaat, er toe te verplichten het bewijs van de door de wet opgelegde verzekering te leveren. Het Vast Comité meent dat het meest practische middel te dien einde is : de wet slechts de 15^e Februari van het jaar 1938 (1 Januari 1949, *cf* onderhavig voorstel) in werking te doen treden, en dat jaar de aflevering van het fiscaal kenteken afhankelijk te stellen van het overleggen van de bewijsstukken welke ter verkrijging van de nummerplaat opgelegd zijn.

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

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

IX. — Er dient insgelijks opgemerkt dat de vrederechter bevoegd zal zijn om kennis te nemen van al de misdrijven voorzien bij de wet van 1 Augustus 1899, zoals het Vast Comité voorstelt ze te wijzigen. De straffen, gesteld op de misdrijven tegen de ter uitvoering van die wet genomen koninklijke besluiten, zullen die zijn welke in artikel 2 van bedoelde wet zijn voorzien. Evenwel zullen de misdrijven tegen de voorschriften van het koninklijk besluit, waarbij de bepalingen tot verplichte verze-

obligatoire seront punies conformément à l'article 9 de la loi du 1^{er} août 1899, tel qu'il résulte du projet du Comité permanent.

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

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

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

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

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

kering op de buitenlandse voertuigen toepasselijk worden gemaakt, gestraft worden overeenkomstig artikel 9 der wet van 1 Augustus 1899, zoals het bij het ontwerp van het Vast Comité wordt bepaald.

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

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

XI. — Een ontwerp van wet (dat voor de Senaat aanhangig is op het ogenblik dat dit verslag wordt opgemaakt, *Gedr. St.*, Zitting 1935-1936, Senaat, n° 144) vult artikel 20 der wet van 16 December 1851 aan, door ten behoeve van de door een ongeval getroffen personen een voorrecht te scheppen. Dat voorrecht geldt tegen de *verzekeraar* en niet tegen de schuldenaar van de getroffene, volgens het gemeen recht. Hier gaat het dus om een tussenstelsel, ontleend aan het thans bestaande gemeen recht en de rechtstreekse vordering (zie hierboven, § III).

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

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

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

CHAPITRE IV.

CONSIDÉRATIONS COMPLÉMENTAIRES.

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

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

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

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

Ils tiendront compte notamment de la solvabilité de leurs assurés et de la confiance que ceux-ci méritent. Peut-être verra-t-on un plus grand nombre de propositions d'assurances refusées. Il s'en suivra qu'une personne pourrait, par le fait de l'assureur se voir refuser la possibilité de faire de l'automobile. Ce danger, quoique réel, ne doit pas être exagéré. Il trouvera son correctif naturel dans la concurrence entre les compagnies d'assurances ou dans la surprime éventuelle. D'autre part, le Roi pourra, en cas d'abus, user du retrait d'agrément (art. 10). C'est dans ce but que ce retrait a été, entre autres cas, prévu.

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

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

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

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

HOOFSTUK IV.

AANVULLENDE BESCHOUWINGEN.

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

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

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

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

Zij zullen inzonderheid rekening houden met de solventie van hun verzekerden en met het vertrouwen dat deze verdienen. Wellicht zal worden vastgesteld dat een groter aantal voorstellen tot verzekering geweigerd worden. Dit zal voor gevolg kunnen hebben dat een persoon, door het toedoen van de verzekeraar, in de onmogelijkheid gesteld zal worden om aan auto-rijden te doen. Dat gevaar, al bestaat het ook, moet niet overdreven worden. De bezwaren er van zullen enigszins verholpen worden door de mededinging onder de verzekeringsmaatschappijen of door de eventuele bijpremie. Bovendien zal de Koning, in geval van misbruik, de maatregel van de intrekking van erkenning kunnen toepassen (art. 10). Met dat doel is het onder meer dat bedoelde intrekking werd voorzien.

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

1^o Ingeval van diefstal van het voertuig, met braak, beklimming, valse sleutels of gewelddaden ;

2^o Ingeval het voertuig van de verzekerde, wiens contract geschorst of verstreken is, niettegenstaande de aanmaningen van de Gouverneur of de tussenkomst van het parket, in het verkeer blijft zonder dat men er in slaagt het in beslag te nemen ;

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

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

En Suisse, on a voulu boucher certaines de ces « fuites » dans le système de l'assurance obligatoire notamment celle du voleur, et on a obligé l'Etat à s'assurer contre ce risque, au profit des victimes. Il en est résulté, d'après les renseignements recueillis, que la Confédération a payé, pendant deux ans, 130.000 francs suisses de primes, pour un montant de sinistres n'atteignant que 5.500 francs. Cela ne démontre-t-il pas l'inutilité de légiférer pour des cas aussi exceptionnels?

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

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

In Zwitserland heeft men gepoogd sommige van die leemten in het stelsel van de verplichte verzekering aan te vullen, namelijk wat de dief betreft, en men heeft de Staat verplicht zich tegen dat risico te laten verzekeren ten voordele van de slachtoffers. Naar uit de bekomen inlichtingen blijkt, was het gevolg daarvan dat de Bondsstaat, gedurende twee jaar, 130.000 Zwitserse frank premiën betaalde voor schade welke niet meer dan 5.500 frank bedroeg. Bewijst dit niet dat het overbodig is wetsbepalingen te voorzien voor gevallen die zich zo zelden voordoen?