Conseil d'Etat
LEGISLATION
21 JUIN 1955
Coordination (2)

ML. L.4733/2.

ROYAUME DE BELGIQUE. KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT. ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre de la Justice, le 28 avril 1955, d'une demande d'avis sur un projet de loi "relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs", a donné le 22 juin 1955 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 28e April 1955 door de Minister van Justitie verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen", heeft de 22e Juni 1955 het volgend advies gegeven :

L'avant-projet établit pour tout propriétaire de véhicule automoteur l'obligation de s'assurer, mais n'établit pas pour les assureurs l'obligation d'assurer toute personne qui le demande. Il pourra donc se faire que, même sans avoir encouru la peine de la déchéance du droit de conduire, une personne sera mise dans l'impossibilité légale de conduire un véhicule par le refus des compagnies d'assurances de l'assurer conformément à la loi.

Aux termes du rapport de la Commission de la Justice(Doc. Chambre 1953-1954, n° 379, p.11) "La concurrence qui existera naturellement entre toutes les compagnies agréées supprime pratiquement ce risque. Si jamais ce cas se présentait quand même, on pourrait considérer qu'il s'agit d'un automobiliste qui s'est rendu tellement dangereux, qui a été l'auteur de tant d'accidents, qu'il n'est pas mauvais de l'empêcher de conduire un véhicule".

Article 1er.

En ce qui concerne "l'assureur", il résulte du rapport de la Commission de la Justice que "la personne lésée sera garantie par une entreprise d'assurance établie dans le pays et agréée par le Gouvernement... Jamais elle ne sera forcée d'agir contre un assureur établi à l'étranger". (Doc. 379, p.8).

L'avant-projet ne prévoit toutefois pas que pour pouvoir être agréé , l'assureur doit être établi en Belgique. Si l'intention du Gouvernement est conforme au rapport de la Commission de la Justice, il importerait

.../...

de compléter sur ce point la définition de l'assureur donnée à l'article 1er. Cette mesure, qui est de nature à augmenter la garantie en faveur de la personne lésée, rentre dans les prévisions de l'article 1er, § 2, du traité.

Articles 2 à 8.

Les articles 2 à 8 ne soulèvent pas d'observations.

Article 9.

L'alinéa 2 de cet article, encore qu'il soit la reproduction de l'article 9, alinéa 2, des dispositions-annexes du traité, ne sera pas sans provoquer des difficultés. La preuve que le procès aura été dirigé par l'assureur, circonstance dont dépendra l'opposabilité de la décision à celui-ci, sera particulièrement malaisée à faire.

\+

\+ \+

Le dernier alinéa de l'article 9 ne figure pas dans les annexes du traité. Il a été inséré dans le projet, pour les raisons énoncées au commentaire de l'article 9 dans l'exposé des motifs.

On ne peut dégager la portée précise de cet alinéa. S'il est certain que cette disposition apporte une dérogation importante à la compétence des juridictions répressives en permettant la mise en cause

devant elles de personnes autres que l'auteur de l'infraction, la victime de celle-ci et, le cas échéant, la personne civilement responsable de l'auteur de l'infraction, on ne discerne pas clairement quel pourra être l'objet de l'action.

Si, comme cela semble résulter tant de l'exposé des motifs que des déclarations faites par le fonctionnaire délégué, on entend permettre à la juridiction répressive saisie par application de cet alinéa de trancher toutes les contestations qui peuvent surgir entre l'assuré auteur de l'infraction, la victime et l'assureur, à l'occasion d'un accident de roulage, et par exemple de se prononcer sur les déchéances et les exceptions propres à l'assurance, il serait indispensable que le texte soit précisé à cet égard.

Article 10.

L'alinéa 1er porte que "toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par trois ans, à compter du fait générateur du dommage".

Le Conseil d'Etat signale qu'il a été saisi d'un projet de loi modifiant la loi du 17 avril 1878 contenant le titre préliminaire du Code de procédure pénale, sur lequel il a donné son avis le 2 mars 1955. Selon ce projet, l'article 27 du titre préliminaire du Code de procédure pénale serait remplacé par le texte ci-après:/

.../...

"Article 27.

L'action civile résultant d'une infraction sera prescrite après cinq années révolues à compter du jour où l'infraction a été commise, sans qu'elle puisse l'être avant l'action publique.

Lorsque l'action civile aura été intentée en temps utile, la prescription ne courra plus contre le demandeur jusqu'à ce qu'une décision définitive soit intervenue.

Si la décision admet des réserves, la demande tendant à les faire vider devra être intentée dans les cinq ans du prononcé".

Il s'ensuivra que l'action civile contre l'assuré sera prescrite après cinq ans, tandis que celle que le présent projet ouvre à la personne lésée contre l'assureur sera prescrite par trois ans.

Il importerait d'éviter cette discordance.

\+

\+ \+

Le dernier alinéa fait courir "un nouveau délai de prescription de trois ans prenant cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers".

Il serait nécessaire de fixer le point de départ de ce "nouveau délai" lorsque la notification se fait par lettre recommandée.

Il pourrait être fixé au lendemain du jour du dépôt de la lettre recommandée à la poste, comme à l'article 13.

Article 13.

L'alinéa ler traite des effets de l'expiration, de l'annulation, de la résiliation et de la suspension du contrat d'assurance ou de la garantie envers la personne lésée.

L'alinéa 3, qui indique la date à laquelle la notification doit être faite, vise en outre, au 2°, le cas de la dénonciation du contrat.

Ces deux alinéas devraient être mis en concordance.

Article 14.

Le Gouvernement entend rendre l'article 14 applicable non seulement aux dispositions du projet reprises de l'annexe du traité, c'est-à-dire aux articles 1 à 13, mais à toutes ses dispositions.

Dès lors, cet article serait mieux à sa place à la fin du projet où il précéderait les dispositions abrogatoires.

Article 15.

Aux termes de l'article 15, l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux ont le choix ou de s'assurer comme les particuliers, ou de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous conducteurs ou détenteurs, quels qu'ils soient, de leurs véhicules automoteurs.

./...

Si l'Etat et les deux sociétés nationales recourent à l'assurance, celle-ci doit avoir la même étendue que celle que doit contracter tout propriétaire de véhicules automoteurs, conformément aux articles 2 et 3 du projet, c'est-à-dire qu'hormis le cas de véhicule enlevé par vol ou violence, la responsabilité civile de l'assuré est totale quel que soit le conducteur ou le détenteur du véhicule et quelles que soient les circonstances de la mise en circulation.

Si l'Etat et les deux sociétés nationales veulent se dégager de l'obligation de s'assurer, ils doivent faire une déclaration par laquelle ils s'engagent à couvrir, hors les cas où leurs véhicules ont été enlevés par vol ou par violence, la responsabilité civile de tout conducteur ou détenteur de leurs véhicules à quelque titre que ce soit et quelles que soient les circonstances de leur mise en circulation.

\+

\+ \+

Le caractère impératif de l'alinéa 2 ressortirait mieux de la rédaction suivante :

"Si le conducteur n'est pas identifié ou s'il s'est rendu maître du véhicule par vol ou par violence, ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du fonds de garantie par l'article 16".

\+

\+ \+

Il est inutile de préciser, au dernier alinéa de l'article 15, que la déclaration de garantie doit être faite par les représentants légaux de l'Etat ou des socié-

tés nationales. Cela va de soi.

Article 16.

§ 1er.

L'alinéa 1er, qui dispose que "les conditions d'agréation, de retrait d'agréation et de contrôle des assureurs sont déterminées par le Roi", ne précise pas de quel contrôle il s'agit.

S'agit-il de vérifier si les conditions d'agréation continuent à être réunies par les assureurs bénéficiant de l'agréation ? S'agit-il d'un contrôle plus étendu visant toute l'activité des entreprises agréées ?

Dans l'état actuel de la législation sont seules soumises au contrôle de l'Etat les entreprises d'assurance qui pratiquent l'assurance sur la vie en ce qui concerne cette activité, et celles qui assurent la responsabilité civile en matière de transport rémunéré de personnes et en matière de transport de choses en ce qui concerne cette activité.

Il résulte des déclarations du délégué du Gouvernement que le contrôle viserait également toute l'activité des entreprises qui assurent la responsabilité civile relative aux véhicules automoteurs en tant que celle-ci concerne l'assurance de cette responsabilité. Il conviendrait d'énoncer expressis verbis l'institution du contrôle sur ces entreprises et d'en déterminer l'objet.

+

+ +

La deuxième phrase du deuxième alinéa du § 1er concerne les droits des personnes lésées à l'égard du fonds commun. Il s'agit là d'un ordre d'idées tout différent de celui qui inspire les autres dispositions de l'article 16.

Il conviendrait de faire de cette phrase un article séparé.

\+

\+ \+

Le dernier alinéa de l'article 16 constitue une disposition abrogatoire qui devrait être reportée à la fin du projet.

Article 17.

L'alinéa 1er de l'article 17 serait rédigé plus logiquement comme suit :

"Le Roi détermine les notifications et les déclarations relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi, qui doivent être inscrites dans un répertoire matricule. Il fixe les modalités de ces notifications et déclarations".

\+

\+ \+

La dernière phrase du troisième alinéa constitue une disposition à caractère pénal. Elle devrait faire l'objet d'un article distinct ou être introduite dans l'article 18 qui établit les sanctions des infractions aux dispositions du projet.

Article 18.

§ 1er.

Le § 1er punit le propriétaire d'un véhicule qui met celui-ci en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation sans être assuré.

./...

Le mot "tolère" est peu précis et pourra soulever des difficultés en matière de preuve. C'est toutefois le terme auquel recourt le traité.

Il échet de relever en outre que, lorsque le propriétaire sera une personne morale et non une personne physique, la disposition ne pourra être exécutée.

Si l'on désire atteindre les personnes physiques constituant les organes représentatifs de la personne morale ou d'autres personnes que le propriétaire, il y aurait lieu de compléter la disposition à cette fin.

§ 3.

Dans le projet de loi relatif à la répression de l'ivresse en matière de circulation routière,, la durée des peines de déchéance temporaire est fixée par la loi.

Il serait souhaitable, par souci de concordance, de procéder en l'occurrence de la même manière.

L'alinéa 2 du § 3 détermine les sanctions frappant le conducteur qui conduit malgré la déchéance dont il est l'objet ainsi que le propriétaire qui confie son véhicule à un conducteur qu'il sait déchu du droit de conduire.

Le projet auquel il est fait référence ci-avant prévoit la même situation. Par souci de concordance et en raison de l'identité des motifs, il y aurait lieu ou de se référer à cette disposition ou de la reproduire dans le présent projet (cf. projet de loi modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1er août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police de roulage et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse publique, article 2 qui introduit dans la loi du 1er août 1899 sur le roulage des article 2^{7} et 2^{8} article 3 du texte proposé par le Conseil d'Etat, qui introduit dans la même loi des articles 2^{12}, 2^{15} et 2^{16}).

./...

§ 4.

Le § 4 autorise la saisie du véhicule dont le propriétaire n'est pas régulièrement assuré (alinéa 1er). Il permet en outre, moyennant une ordonnance du président du tribunal rendue en référé à l'initiative du ministère public, de vendre le véhicule saisi s'il n'est pas satisfait à l'obligation d'assurance dans le délai d'une année (alinéa 3). Il règle ensuite la liquidation du prix de vente (alinéa 4). Il prévoit enfin la possibilité de maintenir la saisie lorsque le véhicule a causé un accident de roulage avant la saisie, alors même qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance après la saisie, si la personne qui "paraît être en situation de pouvoir réclamer la réparation d'un dommage a porté sa prétention devant le juge compétent" (alinéas 5 et 6).

Ce § 4 appelle les observations suivantes :

La saisie prévue par cette disposition présente un caractère hybride. Elle participe à la fois de la saisie telle qu'elle existe en matière pénale, et de la saisie civile.

Déclenchée par une infraction, elle débute comme la saisie en matière pénale : l'objet qui a servi à commettre l'infraction est placé sous la main de justice et pourra, le cas échéant, être confisqué.

Mais portée à l'initiative du ministère public devant le juge des référés, lorsqu'elle a duré plus d'un an, elle prend un caractère civil et aboutit à la vente du véhicule saisi.

L'alinéa 4 organise au profit de l'Etat un véritable privilège mobilier sur le prix de vente du véhicule en ce qui concerne le montant des frais de saisie et de conservation du véhicule.

Quant aux frais et amendes, l'alinéa 4 prévoit que l'Etat prélève leur montant "sans préjudice du droit des tiers".

Cette procédure paraît être inspirée par l'arrêté royal du 24 mars 1936 sur la détention au greffe et la procédure en restitution des choses saisies en matière répressive.

Mais alors que les dispositions de cet arrêté ne peuvent être mises en oeuvre qu'après mainlevée de la saisie donnée par l'autorité judiciaire compétente en matière répressive, le projet ne formule pas cette exigence.

Les alinéas 5 et 6 du § 4 règlent le sort du véhicule saisi lorsque celui-ci a occasionné un accident de roulage. Le texte présente des obscurités.

Il n'apparaît olairement ni qu'il s'agit d'un accident causé avant la saisie, ni que l'alinéa 5 vise la restitution du véhicule saisi. La notion de "prétendant ayant droit sur le véhicule saisi" dont use l'alinéa 6 est imprécise.

D'une part, on peut concevoir qu'un accident de roulage survienne pendant la saisie, si le véhicule n'a été immobilisé. D'autre part, on peut se demander si la restitution visée s'étend aux fonds provenant de la vente du véhicule.

Il résulte des déclarations du délégué du Gouvernement que le véhicule saisi conformément au § 4 de l'article 18 est immobilisé, qu'il ne peut donc s'agir que d'un accident antérieur à la saisie; que la restitution envisagée est celle du véhicule, permise lorsque l'obligation d'assurance a été exécutée.

Il ressort des mêmes déclarations que "le prétendant ayant droit sur le véhicule saisi" serait la personne lésée par l'accident, et non, comme on pourrait le croire, celui qui dans une vente à tempérament a conservé la propriété du véhicule jusqu'au paiement complet.

Le § 4 de l'article 18 devrait être revu de manière à traduire avec plus d'exactitude et de précision les intentions du Gouvernement.

./...

Article 20.

L'article 3 du traité dispose que "Les Hautes Parties contractantes s'engagent à subordonner la faculté d'organiser des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs à une autorisation d'une instance administrative, cette autorisation ne pouvant être accordée que si une assurance répondant aux dispositions annexées au Traité, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions".

L'article 39 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, dispose que "sauf autorisation spéciale de l'autorité, il est interdit de se livrer sur la voie publique, à des luttes de vitesse ...". Cette disposition ne concerne que les luttes de vitesse qui ont lieu sur la voie publique. Les concours qui concernent la régularité et l'adresse ne sont pas prévus par cette disposition, pas plus que les luttes de vitesse qui ont lieu ailleurs que sur la voie publique.

Si l'autorité communale dispose du pouvoir de prendre les mesures pour assurer la sécurité publique et le maintien de l'ordre dans les divertissements publics, ainsi que du pouvoir de faire des règlements complémentaires en matière de police de la circulation routière, cela n'implique pas que ce pouvoir doive se manifester, dans les cas prévus par l'article 20 du projet, d'une manière préventive sous forme d'autorisation. Pareille intervention dépendra des règlements existants, propres à chaque commune.

Dès lors, l'étendue des pouvoirs conférés par l'article 39 du Code de roulage et l'exercice des pou-

./...

voirs communaux, tels qu'ils sont organisés, ne permettent pas de satisfaire entièrement à l'engagement contracté à l'article 3 du Traité.

Il convient donc, comme l'avait d'ailleurs prévu la commission de la Justice, à l'article 20 de son projet, de soumettre les manifestations sportives citées à l'article 20 du projet à une autorisation préalable, subordonnée à la conclusion d'un contrat d'assurance conforme à la loi. Il conviendrait, en outre, de déterminer, ou de charger le Roi de déterminer, l'autorité compétente pour accorder l'autorisation.

L'autorité chargée de délivrer l'autorisation se bornerait à vérifier si les organisateurs se sont conformés à la loi. Cette autorisation ne dispenserait pas les organisateurs de solliciter les autres autorisations qui seraient éventuellement nécessaires. Ainsi demeureraient intacts les pouvoirs de police des diverses autorités.

L'article 20 pourrait être rédigé comme suit :

"Article 20.

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation.

Cette autorisation n'est accordée que si une assurance répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3. Elle ne dispense pas des autorisations éventuelles requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

./...

Le Roi désigne l'autorité compétente pour accorder la présente autorisation".

Article 21.

A l'article 21, alinéa 2, l'arrêté n° 248 du 5 mars 1936 est erronément qualifié d'arrêté-loi. Il s'agit d'un arrêté royal.

Article 22.

Il serait préférable, pour que l'on ne se méprenne pas sur la portée de cet article, de le rédiger en utilisant la forme affirmative : "Les contrats ... peuvent être résiliés si ...". Cet article tend en effet non à restreindre les causes de résiliation, mais à en ajouter une nouvelle rendue nécessaire par l'intervention de la loi.

Article 23.

L'alinéa 2 serait plus clairement rédigé comme suit : "La prime sera remboursée par l'assureur, sous déduction de 25 p.c., au prorata de la partie non couverte du risque".

Article 24.

L'économie du projet postule l'entrée en vigueur de ses dispositions à des dates différentes. L'article 24 serait mieux rédigé comme suit :

./...

"Article 24.

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi".

Il est à noter que, conformément à l'article 1er, § 1er, du Traité, l'entrée en vigueur de la loi devra intervenir dans les six mois de l'entrée en vigueur du Traité.

Article 25.

Le Conseil d'Etat renouvelle l'observation qu'il a été appelé à faire à de nombreuses reprises.

C'est le Roi et non les Ministres que la Constitution charge de l'exécution des lois. Il conviendrait d'omettre cet article.

Het voorontwerp stelt voor elke eigenaar van een motorrijtuig de verplichting in een verzekering aan te gaan doch legt de verzekeraars niet de verplichting op, ieder die er om verzoekt te verzekeren. Het zal dus kunnen voorkomen dat iemand, zelfs indien tegen hem het verval van het recht tot sturen niet werd uitgesproken, in de wettelijke onmogelijkheid wordt gesteld een voertuig te besturen, doordat de verzekeringsmaatschappijen namelijk geweigerd hebben hem overeenkomstig de wet te verzekeren.

Het verslag van de Commissie van Justitie (Doc.Kamer 1953-1954, nr 379, blz. 11) zegt :
"De concurrentie die natuurlijkerwijze zal bestaan tussen alle erkende maatschappijen sluit dit risico practisch uit. Mocht dit geval toch voorkomen, dan kan aanvaard worden dat het een automobilist geldt die zo gevaarlijk is gebleken, die zoveel ongevallen heeft veroorzaakt, dat het geen slechte zaak zal zijn hem het besturen van een motorrijtuig te ontzeggen".

Artikel 1.

Wat de "verzekeraar" betreft, blijkt uit het verslag van de Commissie van Justitie dat "de rechten van de benadeelde worden gewaarborgd door een verzekeringsonderneming die in het betrokken land is opgericht en door de Regering is toegelaten . . . Nimmer zal de benadeelde tegenover een in het buitenland gevestigde verzekeraar behoeven op te treden" (Doc.379, blz. 8).

Het voorontwerp bepaalt evenwel niet, dat de verzekeraar in België moet gevestigd zijn om te kunnen worden erkend. Stemt de bedoeling van de Regering

/

overeen met het verslag van de Commissie van Justitie, dan zou de definitie welke artikel 1 van "verzekeraar" geeft, op dit punt moeten worden aangevuld. Deze maatregel, die de waarborg ten gunste van de benadeelde persoon kan verhogen, is in overeenstemming met wat in artikel 1, § 2, van het verdrag in het vooruitzicht wordt gesteld.

Artikelen 2 tot 8.

Bij de artikelen 2 tot 8 zijn geen opmerkingen te maken.

Artikel 9.

Het tweede lid van dit artikel, ofschoon overgenomen uit artikel 9, tweede lid, van de bij het Verdrag gevoegde bepalingen, zal ongetwijfeld moeilijkheden medebrengen. Het zal heel bezwaarlijk te bewijzen zijn, dat de verzekeraar de leiding van het geding heeft gehad, van welke omstandigheid het zal afhangen of de beslissing tegen hem zal kunnen ingeroepen worden.

+

\+ +

Het laatste lid van artikel 9 komt niet voor in de bijlagen van het Verdrag. Het werd in het ontwerp ingevoegd om de redenen, die in de memorie van toelichting onder de commentaar bij artikel 9 zijn opgegeven.

De juiste betekenis van dit lid valt moeilijk op te maken. Al staat het vast dat deze bepaling een gewichtige afwijking van de bevoegdheid der strafgerechten betekent, omdat andere personen dan de dader van de overtreding, het slachtoffer er van en bij voorkomend geval degene die burgerlijk aansprakelijk is voor de dader van de overtreding, mede in het geding kunnen worden betrokken, zeer duidelijk is het niet welk het voorwerp van het geding zal kunnen zijn.

Indien men, zoals uit de memorie van toelichting en de uitleg van de gemachtigde ambtenaar schijnt te volgen, het strafgerecht dat krachtens dit lid kennis moet nemen, in staat wil stellen alle betwistingen te berechten die naar aanleiding van een verkeersongeval, tussen de verzekerde, dader van een overtreding, het slachtoffer en de verzekeraar kunnen rijzen, en bijvoorbeeld uitspraak te doen over de vervallenverklaringen en de aan de verzekering eigen uitzonderingen, dan ware het volstrekt noodzakelijk de tekst op dit punt te verduidelijken.

Artikel 10.

Het eerste lid bepaalt :

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

.../...

De Raad van State wijst er op, dat hem een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 17 April 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van rechtspleging in strafzaken is voorgelegd, waarover hij 2 Maart 1955 van advies heeft gediend. Volgens dat ontwerp zou artikel 27 van de voorafgaande titel van het Wetboek van rechtspleging in strafzaken door de volgende tekst worden vervangen :

"Artikel 27.-

De burgerlijke vordering volgende uit een misdrijf verjaart na volle vijf jaren, te rekenen van de dag waarop het misdrijf werd gepleegd ; ze kan echter niet verjaren vóór de publieke vordering.

Wanneer de burgerlijke vordering te bekwamer tijd werd ingesteld, loopt de verjaring niet meer tegen de eiser totdat een eindbeslissing gewezen wordt.

Houdt de beslissing voorbehoud in, dan moet de eis om dit voorbehoud op te heffen binnen vijf jaar na de uitspraak worden ingesteld".

Het gevolg zal dus zijn, dat de burgerlijke vordering tegen de verzekerde verjaart na vijf jaar, terwijl die welke het onderhavige ontwerp voor de benadeelde persoon tegen de verzekeraar openstelt, verjaart na drie jaar.

.../...

Een zodanige discordantie kan bezwaarlijk blijven bestaan.

\+

\+ \+

Het laatste lid doet "een nieuwe verjaringstermijn van drie jaar lopen te rekenen van het ogenblik waarop een van de partijen bij deurwaardersexploot of aangetekende brief aan de andere partij kennis heeft gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt".

Er zou moeten worden bepaald wanneer, ingeval de kennisgeving bij aangetekende brief plaats heeft, deze "nieuwe termijn" ingaat.

Als aanvangsdatum kan, zoals in artikel 13, de dag na die waarop de aan te tekenen brief ter post is afgegeven in aanmerking komen.

.../...

Artikel 13.

Het eerste lid heeft betrekking op de gevolgen voor de benadeelde van de beëindiging, de nietigverklaring, de ontbinding en de schorsing van de verzekeringsovereenkomst of van de dekking.

Het derde lid, dat zegt te rekenen van welke datum de kennisgeving kan geschieden, neemt voorts onder 2°, het geval van opzegging van de overeenkomst onder ogen.

De twee alinea's behoren in overeenstemming te worden gebracht.

Artikel 14.

De bedoeling van de Regering is, artikel 14 niet alleen van toepassing te maken op die bepalingen van het ontwerp welke uit de bijlage van het verdrag zijn overgenomen, dus op de artikelen 1 tot 13, maar op de gezamenlijke bepalingen er van.

Dit artikel zou dan ook beter naar het einde van het ontwerp, en wel onmiddellijk vóór de opheffingsbepalingen worden gebracht.

Artikel 15.

Volgens artikel 15 kunnen de Staat, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen of wel een verzekering sluiten zoals de particulieren, ofwel zelf de burgerlijke aansprakelijkheid dekken van alle houders of bestuurders van hun motorrijtuigen, wie zij ook zijn.

.../...

Sluiten de Staat en beide Nationale Maatschappijen een verzekering, dan dient deze dezelfde omvang te hebben als de verzekering die elke eigenaar van motorrijtuigen overeenkomstig de artikelen 2 en 3 van het ontwerp moet aangaan, dit wil zeggen dat,behalve het geval van door diefstal of met geweld weggenomen voertuig, de verzekerde ten volle burgerlijk aansprakelijk is, onverschillig wie bestuurder of houder van het voertuig is, en in welke omstandigheden het in het verkeer is gebracht.

Wensen de Staat en beide Nationale Maatschappijen aan de verplichting tot het sluiten van verzekering te ontkomen, dan behoren zij een aangifte te doen waarbij zij zich verbinden, behoudens de gevallen waarin hun voertuigen door diefstal of met geweld zijn weggenomen, de burgerlijke aansprakelijkheid te dekken van alwie in welke hoedanigheid ook bestuurder of houder van hun voertuigen is, en onverschillig in welke omstandigheden deze in het verkeer zijn gebracht.

\+

\+ \+

Het imperatief karakter van het tweede lid zou in de volgende lezing beter naar voren treden :

"Is de bestuurder niet geïdentificeerd of heeft hij zich de macht over het voertuig verschaft door diefstal of met geweld, dan hebben zij ten aanzien van de benadeelde de verplichtingen welke artikel 16 ten laste van het waarborgfonds brengt ".

\+

\+ \+

In het laatste lid van artikel 15 is het overbodig te bepalen, dat de verzekeringsaangifte door de wettelijke vertegenwoordigers van de Staat of van de Nationale Maatschappij moet worden gedaan. Zo iets spreekt van zelf.

Artikel 16.

§ 1. Het eerste lid bepaalt dat "de voorwaarden van toelating, intrekking van toelating en contrôle van de verzekeraars door de Koning worden bepaald", maar zegt niet welke contrôle hier eigenlijk wordt bedoeld.

Is het zaak na te gaan of de toegelaten verzekeraars aan de voorwaarden inzake toelating blijven voldoen? Of betreft het een ruimere contrôle op de ganse activiteit van de toegelaten ondernemingen?

In de huidige stand van de wetgeving zijn alleen aan Staatstoezicht onderworpen de verzekeringondernemingen die op het gebied van de levensverzekering werkzaam zijn, voor wat dit gebied aangaat, en de verzekeringsondernemingen die de burgerlijke aansprakelijkheid ter zake van bezoldigd personenvervoer en van vervoer van zaken verzekeren, voor wat deze activiteit betreft.

Volgens hetgeen de gemachtigde van de Regering verklaarde, zou de contrôle eveneens slaan op de ganse activiteit van de ondernemingen die de burgerlijke aansprakelijkheid met betrekking tot motorrijtuigen verzekeren, voor zover deze activiteit op de verzekering van deze aansprakelijkheid is gericht. Hier zou met zoveel woorden moeten worden gezegd dat de contrôle op deze ondernemingen wordt ingesteld, van welke contrôle de omvang moet worden aangegeven.

+

+ +

.../...

De tweede volzin van het tweede lid van § 1 betreft de rechten van benadeelden ten opzichte van het gemeenschappelijk waarborgfonds. Het gaat hier om iets geheel anders dan in de overige bepalingen van artikel 16.

Deze volzin zou een afzonderlijk artikel moeten worden.

\+

\+ +

Het laatste lid van artikel 16 is een opheffingsbepaling die achteraan in het ontwerp moet komen.

Artikel 17.

Een logischer redactie voor artikel 17 ware de volgende :

"De Koning bepaalt, welke kennisgevingen en aangiften met betrekking tot de in deze wet geregelde verzekering in een repertorium moeten worden ingeschreven. Hij bepaalt op welke wijze die kennisgevingen en aangiften worden gedaan".

\+

\+ +

.../...

De laatste volzin van het derde lid is een strafrechtelijke bepaling en zou als zodanig in een afzonderlijk artikel moeten worden verwerkt, tenzij ze werd ingevoegd in artikel 18, dat de straffen vaststelt voor overtreding van de bepalingen van het ontwerp.

Artikel 18.

§ 1.

§ 1 straft de eigenaar van een motorrijtuig, die het in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer gebracht wordt zonder verzekerd te zijn.

In de Franse tekst wordt het weinig nauwkeurige "tolérer" gebruikt. Inzake bewijsvoering kan deze term moeilijkheden doen ontstaan. Het is echter de term van het verdrag.

Voorts zij opgemerkt dat deze bepaling onuitvoerbaar is wanneer de eigenaar geen natuurlijke maar een rechtspersoon is.

Wil men de natuurlijke personen die de vertegenwoordigende organen van de rechtspersoon vormen, of andere personen dan de eigenaar treffen, dan moet deze bepaling worden aangevuld.

.../...

§ 3.

In het ontwerp van wet betreffende de bestraffing van de dronkenschap inzake wegverkeer, is de duur van de tijdelijke vervallenverklaringen door de wet vastgesteld.

Voor de overeenstemming ware het raadzaam, hier op dezelfde wijze te werk te gaan.

Het tweede lid van § 3 bepaalt, welke straffen worden toegepast op de bestuurder die ondanks het tegen hem uitgesproken verval stuurt en op de eigenaar die zijn voertuig toevertrouwt aan een bestuurder van wie hij weet dat hij van het recht tot sturen vervallen is.

Het ontwerp waarvan zoëven sprake was, voorziet dezelfde toestand. Met het oog op de overeenstemming en omdat dezelfde redenen voorhanden zijn, zou het onderhavige ontwerp ook deze bepaling moeten opnemen of er althans naar verwijzen (cf. ontwerp van wet tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering, van de wet van 1 Augustus 1899 houdende herzienir der wetgeving en der reglementen op de politie van het vervoer en van de besluitwet van 14 November 1939 betr fende de beteugeling van de dronkenschap, artikel 2 dat in de wet van 1 Augustus 1899 op de verkeerspolitie artikelen 2^{7} en 2^{8} invoert; artikel 3 van de door de Raad van State voorgestelde tekst, die in dezelfde wet artikelen 2^{12}, 2^{15} en 2^{16} invoert).

§ 4.

Krachtens § 4 is het mogelijk, het motorrijtuig waarvan de eigenaar niet regelmatig is verzekerd, in beslag te nemen (eerste lid). Voorts wordt het mogelijk, dat tegen overlegging van een beschikking van de voorzitter van de rechtbank zetelend in kortgeding, op verzoek van het openbaar ministerie, het in beslag genomen voertuig verkocht wordt, indien binnen de termijn van een jaar aan de verplichting tot verzekering niet is voldaan (derde lid). Vervolgens wordt de verdeling van de verkoopprijs geregeld (vierde lid). Tenslotte wordt de mogelijkheid geschapen, het beslag te handhaven wanneer het voertuig vóór de inbeslagneming een verkeersongeval heeft veroorzaakt, zelfs al werd na de inbeslagneming aan de verplichting tot verzekering voldaan, indien de persoon die "gerechtigd schijnt te zijn om schadevergoeding te eisen zijn aanspraak aan de bevoegde rechter heeft voorgelegd" (vijfde en zesde lid).

Bij § 4 is het volgende op te merken :

Het beslag waarvan sprake in deze bepaling heeft een vrij hybridische vorm. Het heeft iets van het beslag dat in strafzaken bestaat en tevens van het burgerlijk beslag.

In beweging gebracht door een misdrijf, vangt het aan zoals het beslag in strafzaken : het voorwerp dat tot het plegen van het misdrijf heeft gediend, wordt in handen van het gerecht geplaatst en kan in voorkomend geval worden verbeurd verklaard.

.../...

Maar eenmaal, op verzoek van het openbaar ministerie, voor de rechter in kortgeding gebracht, wanneer het langer dan een jaar heeft geduurd, krijgt het beslag een civielrechtelijk karakter en leidt het tot verkoop van het inbeslaggenomen voertuig.

Het vierde lid voert ten gunste van de Staat een werkelijk roerend voorrecht in op de prijs van de verkoop van het voertuig, ten aanzien van het bedrag der kosten van het beslag en de bewaring van het voertuig.

Ten aanzien van de kosten en geldboeten bepaalt het vierde lid, dat de Staat het bedrag daarvan afhoudt "onverminderd de rechten van derden".

Deze procedure schijnt te zijn ingegeven door het koninklijk besluit van 24 Maart 1936 op de bewaring ter griffie en de procedure tot teruggave van de in strafzaken inbeslaggenomen zaken.

De bepalingen van dat besluit kunnen echter niet in werking worden gebracht alvorens de in strafzaken bevoegde gerechtelijke overheid het beslag heeft opgeheven; het ontwerp nu stelt geen zodanige eis.

Het vijfde en het zesde lid van § 4 bepalen wat gebeurt met het inbeslaggenomen voertuig, wanneer dit een verkeersongeval heeft veroorzaakt. De tekst is hier en daar duister.

Het is niet duidelijk dat hier bedoeld wordt een ongeval dat vóór het beslag is veroorzaakt, en evenmin dat het vijfde lid betrekking heeft op de teruggave van het inbeslaggenomen voertuig. Het in het zesde lid voorkomende begrip "een mogelijke rechthebbende

.../...

die aanspraak maakt op het inbeslaggenomen motorrijtuig" is onnauwkeurig.

Aan de ene kant is het zeer goed denkbaar, dat een verkeersongeval zich tijdens het beslag voordoet, indien het voertuig niet is opgelegd.

Aan de andere kant kan men zich afvragen of de bedoelde teruggave ook geldt voor de opbrengst van de verkoop van het voertuig.

Uit de verklaringen van de gemachtigde der Regering blijkt, dat het overeenkomstig § 4 van artikel 18 inbeslaggenomen voertuig wordt opgelegd, en dat er dus alleen sprake kan zijn van een ongeval, dat zich vóór het beslag heeft voorgedaan; dat hier bedoeld wordt de teruggave van het voertuig, die geoorloofd is wanneer aan de verplichting tot verzekering is voldaan.

Uit diezelfde verklaringen blijkt ook, dat "de mogelijke rechthebbende die aanspraak maakt op het inbeslaggenomen motorrijtuig" degene is die door het ongeval is benadeeld en niet, zoals men zou kunnen denken, degene die bij een verkoop op afbetaling de eigendom van het voertuig tot volledige afbetaling heeft bewaard.

§ 4 van artikel 18 zou derwijze moeten worden omgewerkt, dat het de bedoelingen van de Regering nauwkeuriger tot uiting brengt.

Artikel 20.

Artikel 3 van het verdrag bepaalt dat "de Hoge Verdragsluitende Partijen zich verbinden de bevoegdheid tot het organiseren van snelheids-, regelmatigheids- en

behendigheidsritten of -wedstrijden voor motorrijtuigen afhankelijk te stellen van een vergunning van overheidswege. Zodanige vergunning kan slechts worden verleend indien een verzekering, welke aan de bij dit verdrag behorende bepalingen beantwoordt, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt van de organisatoren en van de personen bedoeld in artikel 3 van de genoemde bepalingen".

Artikel 39 van het koninklijk besluit van 8 April 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer bepaalt dat "behoudens speciale toelating van de overheid verboden zijn op de openbare weg alle snelheidswedstrijden...". Dit artikel slaat alleen op de snelheidswedstrijden die op de openbare weg worden verreden. Regelmatigheidswedstrijden en behendigheidswedstrijden worden door dit artikel niet bedoeld,evenmin als de snelheidswedstrijden die niet op de openbare weg plaats hebben.

Al is de gemeenteoverheid bevoegd om de maatregelen voor het waarborgen van de openbare veiligheid en voor het behoud van de orde in openbare vermakelijkheden te nemen en bijkomende reglementen inzake wegverkeerspolitie vast te stellen, dit betekent niet dat deze bevoegdheid in de gevallen zoals bedoeld in artikel 20 van het ontwerp op preventieve wijze, door middel van een vergunning, moet worden uitgeoefend. Hoe de gemeenteoverheid terzake zal optreden, hangt af van de bestaande verordeningen die iedere gemeente eigen zijn.

Door de omvang van de in artikel 39 van het reglement op het wegverkeer verleende bevoegdheid en door de uitoefening van de bevoegdheid van de gemeenteoverheden, zoals die bevoegdheden zijn geregeld, wordt het niet mogelijk aan de in artikel 3 van het verdrag aangegane verbintenis volledig te voldoen.

.../...

Zoals de commissie van Justitie overigens in artikel 20 van haar ontwerp had voorgesteld, dient voor de in artikel 20 van het ontwerp genoemde sportwedstrijden een voorafgaande toelating geëist te worden, welke afhankelijk is van het sluiten van een verzekeringscontract in overeenstemming met de wet. Voorts moet men bepalen, of aan de Koning opdracht geven te bepalen, welke overheid bevoegd is de vergunning af te geven.

De overheid die belast is met het uitreiken van de vergunning zou gewoon nagaan, of de inrichters zich naar de wet hebben gedragen. Deze vergunning zou de inrichters niet vrijstellen van het aanvragen der andere vergunningen die mochten vereist zijn. Zo zouden de politiebevoegdheden van de verschillende overheden onverlet blijven.

Artikel 20 zou als volgt kunnen worden gelezen :

"Artikel 20.-

Voor het inrichten van snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden voor motorrijtuigen is een vergunning vereist.

Deze vergunning wordt alleen toegestaan indien een verzekering die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3 bedoelde personen dekt. Zij stelt niet vrij van de vergunningen die bij voorkomend geval door andere wets- of reglementsbepaligen mochten zijn voorgeschreven.

De Koning wijst de overheid aan die bevoegd is om deze vergunning af te geven".

.../...

Artikel 21.

In artikel 21, tweede lid, wordt het besluit nr 248 van 5 Maart 1936 verkeerdelijk als besluitwet bestempeld. Het is een koninklijk besluit.

Artikel 22.

Om iedere twijfel over de strekking van dit artikel weg te nemen, ware de tekst in de bevestigende vorm te redigeren ; men schrappe het woord "enkel". Dit artikel wil immers niet de oorzaken van ontbinding beperken maar een nieuwe, door de wet noodzakelijk gemaakte oorzaak van ontbinding invoeren.

Artikel 23.

Het tweede lid zou duidelijker als volgt kunnen worden gesteld :

"De premie zal door de verzekeraar, na aftrek van 25 t.h., worden terugbetaald, naar rato van het niet gedekte gedeelte van het risico".

Artikel 24.

Het ontwerp is zo opgevat, dat de bepalingen daarvan op verschillende tijdstippen in werking moeten treden. Een betere lezing voor artikel 24 ware :

"Artikel 24.-

De bepalingen van deze wet treden in werking op door de Koning te bepalen tijdstippen".

/

Op te merken valt, dat volgens artikel 1, § 1, van het Verdrag, de wet in werking zal moeten treden binnen zes maanden na het van kracht worden van dat Verdrag.

Artikel 25.

De Raad van State maakt hierbij andermaal de opmerking, die hij reeds zo vaak heeft moeten formuleren.

De Grondwet draagt de uitvoering van de wetten aan de Koning en niet aan de Ministers op. Dit artikel moet worden geschrapt.

:a chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

:essieurs : F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président,
.e Heren : raadsheer van State, voorzitter,

J. COYETTE, conseillers d'Etat,
G. HOLOYE, raadsheren van State,

A. BERNARD, assesseurs de la section de législation,
CH.VAN REEPINGHEN, bijzitters van de afdeling wetgeving,

G.PIQUET, greffier adjoint, greffier.
adjunct-griffier, griffier.

La concordance entre la ver-ion française et la version .éerlandaise a été vérifiée sous e contrôle de M.LEPAGE.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.LEPAGE.

.E GREFFIE. - DE GRIFFIER,
(s.) G.PIQUET.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,
(s.) F. LEPAGE.