

Rechtskundig Weekblad

Vereniging zonder winstgevend doel

Verschijnt elke zondag

Abonnementsprijs : 600 F per jaar

Postcheckrekening nr. 3185.22

Beheer en Redactie : Prof. Mr. Ridder René VICTOR, Justitiestraat 21, Antwerpen

XXIIste CONGRES VAN DE VLAAMSE JURISTENVERENIGING

Gent 16 april 1967

In dit en de volgende nummers van het Rechtskundig Weekblad wordt de tekst gepubliceerd van de preadviezen die in de drie secties van het Congres zullen worden besproken. Alle deelnemers aan het Congres ontvangen een overdruk van elk preadvies. Het Congres werd aangekondigd in het Rechtskundig Weekblad van 22 januari 1967, en sindsdien werden ook de uitnodigingen verzonden. Lezers die geen uitnodiging zouden hebben ontvangen kunnen er bekomen op het Congressecretariaat, p/a Dr. G. Schrans, «Vromestel», Wondelgem.

Sectie B — Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen te worden vervangen door een stelsel van verzekering ?

I. FOUTVERZEKERING OF SCHADEVERZEKERING

Preadvies van Mr. L. SCHUERMANS, advocaat te Turnhout

Inleiding

Door het toetsen van de aanspraken van een verkeersslachtoffer aan de criteria van de onrechtmatige daad heeft men totnogtoe getracht onvrijwillig toegebracht leed te lenigen.

De ganse problematiek van het verkeersongevallenrecht zit verweven in het traditioneel aansprakelijkheidsrecht waarvan de omvang tot de volgende vraag kan herleid worden: waarom een slachtoffer vergoeden ?

Het aansprakelijkheidsrecht is erop gericht schade te vergoeden en meer bepaald te omschrijven wanneer er vergoed zal worden en wat vergoed zal worden. Het aansprakelijkheidsrecht omvat inderdaad positieve en negatieve elementen. Positieve elementen wanneer men ziet dat het aansprakelijkheidsrecht de schadevergoeding mogelijk maakt; negatieve elementen wanneer omschreven wordt wat niet moet vergoed worden. In deze inleiding willen wij enkel aantonen dat tot op heden de nood aan vergoeding niet volstaat om vergoed te worden. Wij zitten inderdaad nog geankerd in een systeem dat de nood pas lenigt indien het bewijs wordt geleverd dat het gedrag van de tegenpartij niet meer beantwoordt aan bepaalde gedragsnormen. Wordt het slachtoffer dan uiteindelijk toch vergoed dan staan wij voor een eenvoudige verliesverschuiving (« Loss-shifting ») in plaats van een verliesspreiding, want in de mate dat de aanlegger wint moet de verweerder verliezen. ⁽¹⁾

Deze verliesverschuiving wordt arbitrair indien geen ander criterium wordt erkend dan de nood van het slachtoffer. Daarom hebben drie argumenten traditioneel een verliesverschuiving gewettigd.

1. De fout van de tegenpartij is nog steeds de meest voor de hand liggende verantwoording om het door het slachtoffer geleden verlies op de tegenpartij af te wendelen. Of nu de fout naar objectieve of subjectieve maatstaven moet gemeten worden, heeft aanleiding gegeven tot heftige disputen. Eén zaak staat echter vast : de objectieve maatstaf wint veld. ⁽²⁾

Een lange weg werd afgelegd sinds Sainctelette door zijn interpretatie van de contractuele verhouding tussen patroon en werknemer trachtte de werknemer te behoeden voor de tragische gevolgen van het arbeidsongeval. ⁽³⁾ De wettelijke aansprakelijkheid van de bezoldigde vervoerder was een andere duidelijke stap in de richting van een objectivering. ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾

Nieuwe uitbreidingen volgden ook in die tak van het recht die onder de algemene benaming « Sociaal Recht » bekend staat.

In feite bracht ook de verkeersreglementering als zodanig een objectivering der aansprakelijkheid tot stand. Wie zou inderdaad kunnen beweren dat diegene die links van de baan rijdt een fout of onvoorzichtigheid begaat indien de wetgever niet uitdrukkelijk had bepaald dat rechts zal gereden worden ? Door het opleggen van normen heeft de wetgever onze aansprakelijkheid objec-

tiever gemaakt. Alleen het bewijs van de inbreuk op de norm zal vaak nog moeilijk geleverd kunnen worden, maar zodra dit bewijs geleverd is volgt als het ware automatisch de aansprakelijkheid. En dit niet alleen in strafzaken maar ook in burgerlijke zaken waar het bewijs van de inbreuk op de norm tevens het bewijs is van de fout. Een geleidelijke objectivering van de aansprakelijkheid is trouwens noch in strijd met de geest noch met de tekst van bepaalde artikels van het Burgerlijk Wetboek en meer precies met deze die betrekking hebben op de aansprakelijkheid voor zaken, aangestelden, kinderen, krankzinnigen, dieren en gebouwen. ⁽⁶⁾ De Franse leer van de « garde de la chose » is er zelfs in geslaagd aan het slachtoffer van een verkeersongeval het voordeel toe te kennen van een moeilijk weerlegbaar vermoeden van fout in hoofde van de « gardien ». ⁽⁷⁾

Zonder nutteloze controversen op te rakelen die aan de basis van het wetsvoorstel lagen, mogen we niet vergeten dat voor enkele tientallen jaren een Frans parlementslid heeft voorgesteld in artikel 1382 B.W. het woord « faute » te vervangen door het woord « fait ». Dit ware de erkenning geweest van de objectieve aansprakelijkheid en het einde van een lange traditie. Alhoewel de « fout » het gebruikelijkste criterium is om het verlies van het verkeersslachtoffer op de schouders van de tegenpartij te verleggen, wordt het woord thans in een technisch-objectieve betekenis gebruikt los van alle « schuld »-inhoud.

2. Bestrafing, afschrikking en heropvoeding worden eveneens sinds duizenden jaren vooropgesteld als beginselen met blijvende waarde. In een niet-gemechaniseerde wereld hebben deze argumenten mogelijk een verliesverschuiving gerechtvaardigd. Indien bv. een jager strafrechtelijk of burgerlijk veroordeeld wordt wegens het neerschieten van een jachtmakker dan mag redelijkerwijze van de sanctie verwacht worden dat zij de waakzaamheid van de jager zal verhogen. Desnoods zal de jager ook niet meer jagen. ⁽⁸⁾

3. Ook een verliesverschuiving op grond van de ongelijke economische kracht van partijen is niet langer gewettigd. Vijftig jaar geleden mocht aangenomen worden dat de voertuigeigenaar normaal de economisch sterkere was en dat bijgevolg de vergoeding van het ongeval door hem als een kostprijs van zijn « hobby » moest berekend worden.

Zelfs losgemaakt van de mogelijke strafrechtelijke vervolging is het verkeersrecht omwille van zijn sociale dimensie publiekrecht geworden. De weerslag van de vigerende vergoedingspolitiek is enorm en weinig takken van ons rechtssysteem belangen eenieder zo sterk aan, daar wij allen potentiële slachtoffers van het verkeersongeval en van de tekortkomingen van het vergoedingsregime zijn geworden. Meer dan andere takken van het recht zal het verkeersrecht de weerspiegeling zijn van de oriëntering en van de impuls die wij aan onze samenleving wensen te geven.

Grote sociale hervormingen ontstonden uit de noden van grote groepen. Om de arbeidsongevallenverzekering en de maatschappelijke zekerheid in het algemeen wettelijk verplicht te maken is men niet langer blijven stilstaan bij de intrinsieke verdienstelijkheid van degenen die men heeft willen beschermen.

De noden van bepaalde verkeersslachtoffers blijven groot in ons fragmentarisch en aleatoir vergoedingsstelsel.

Verdeling van aansprakelijkheid is een eerste stap geweest in de richting van verliesverschuiving naar verliespreiding. ⁽⁹⁾ Deze techniek van aansprakelijkheidsverdeling heeft nochtans hiaten en gapingen gelaten in de mate dat elk slachtoffer minstens gedeeltelijk

onvergoed blijft. Bovendien brengt deze techniek van verdeling van aansprakelijkheid distortie van de waarheid mee telkens de rechter in een bijzonder tragisch geval zich genoodzaakt voelt de aansprakelijkheid te verdelen om het onvoorzichtige slachtoffer en zijn naastbestaanden niet volkomen onvergoed af te wijzen.

Pas in 1956 werd grondig geïnnoveerd door het wettelijk verplicht stellen van de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. Een duidelijke stap was gezet in de richting van een « collectivering in het privaatrecht ». ⁽¹⁰⁾

Het doel van dit onderzoek is erop gericht verouderde delen van het traditionele aansprakelijkheidsrecht en meer bepaald van het verkeersongevallenrecht te ontmantelen in zoverre zij niet langer meer beantwoorden aan de verwachtingen die eenieder van ons in een snelle en menswaardige vergoeding van de geleden schade mag stellen. Vooraf zij nochtans opgemerkt dat wij geen « tabula rasa » wensen te maken van de klassieke fout-aansprakelijkheid. Het enige waartegen wij ons verzetten is een sentimenteel vastklampen aan uitgeholde begrippen en slogans. Voor het overige zou het absurd zijn in één pennetrek 2.000 jaar verworvenheden opzij te zetten. In ons zoeken naar nieuwe oplossingen rekenen wij op de medewerking van diegenen voor wie de lotsverbetering van het verkeersslachtoffer een dagelijkse bekommernis is. Magistratuur, Balie en verzekeraars moeten concreet aan de hervorming kunnen meewerken. Wat wij ook niet bedoelen is een etatisatie van het nieuwe vergoedingssysteem. Wij zijn inderdaad van oordeel dat de kwaliteit van de « service » die de verzekeringsmaatschappijen ons in een anacronistisch rechtssysteem hebben geleverd onze beste waarborg wordt in een nieuw modern vergoedingssysteem. Tevens wensen wij ook duidelijk aan te stippen dat hier enkel het vergoedingsaspect van het verkeersongeval behandeld zal worden. De strafrechtelijke betugeling van het verkeersmisdrijf is een ander zeer belangrijk punt dat in het nieuw verkeersrecht zal moeten bestudeerd worden. Wij zijn echter de mening toegedaan dat penale en civiele gevolgen van het verkeersongeval afzonderlijk moeten behandeld worden omdat, in het kader van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering, de civiele sanctie de verkeersovertreder zelf niet meer raakt.

Tegenover de problematiek van de vergoeding van het verkeersslachtoffer nu kan men drie houdingen aan nemen:

1° Met het bestaande systeem eenvoudigweg genoeg nemen en alles ongewijzigd laten.

2° Volledig innoveren en, met al dan niet behoud van klassieke juridische verworvenheden zoals het begrip fout, een specifiek verkeersrecht opbouwen. De innoverende systemen die besproken worden zijn deze van de Heren Daloz, Tunc, Keeton en O'Connell. Meer dan in andere rechtstakken waar hervormingen vereist zijn is het absoluut noodzakelijk in het verkeersrecht aan rechtsvergelijking te doen. Deze rechtsvergelijkende benadering van het onderwerp is onontbeerlijk omdat vooral uit het buitenland de reformistische gedachten overgewaaid zijn en dat bovendien weinig rechtsproblemen in alle landen fundamenteel zo identiek zijn.

3° Met een aanvullend miniprogramma het bestaande systeem gedeeltelijk aanpassen en verbeteren. Hierover zullen wij bondig in het laatste deel van ons onderzoek handelen.

Tenslotte zij aangestipt dat wij niet de *status quaestio* van een bepaald rechtsonderwerp bespreken maar wel een sociaal probleem in een nieuw rechtsperspectief.

Daarom menen wij drie resumerende uitgangspunten als rechtvaardiging voor de hervorming te mogen vooropzetten:

1° In het traditioneel vergoedingssysteem van het verkeersongeval lijden zowel de onschuldige als de schuldige slachtoffers verliezen. Zelfs al wint het onschuldige slachtoffer zijn geding, dan nog lijdt het een netto verlies dat o.a. rechtstreeks samengesteld is uit persoonlijke economische en niet-economische waardeverliezen (jarenlang leed en onzekerheid in afwachting van een hypothetische vergoeding, min of meer arbitraire reductie van de gevorderde bedragen, honoraria, tijdverlies, moeilijkheid van wederbelegging, depreciatie van de munt, enz.). Onrechtstreeks is het verlies samengesteld uit de kosten van de rechtsbedeling in de ruimste zin van het woord. Het spreekt vanzelf dat de kosten van rechtsbedeling en de werkingskosten van het verzekeringsstelsel onvermijdelijk in premietermen moeten uitgedrukt worden. Wat het schuldige slachtoffer bij een mogelijke verdeling van de aansprakelijkheid wint zal bovendien zijn schuldige of onschuldige tegenstrever in ieder geval verliezen.

2° De vergoeding overeenkomstig het schema van de foutaansprakelijkheid heeft niet langer een opvoedende rol en ligt integendeel aan de grondslag van vele antagonismen en collusies.

3° De verplichte aansprakelijkheidsverzekering heeft tot nu toe in zekere mate de derden beschermd doch laat de verzekeringsnemer voor eigen schade onbeschermd.

Hoofdstuk I

Aansprakelijkheid en Aansprakelijkheidsverzekering in Rechtsvergelijkend Perspectief

1. BELGIE

In 1906 diende Senator Magnette een wetsvoorstel in waarbij de oprichting werd voorzien van een gemeenschappelijke verzekeringskas die onder staatsbeheer alle slachtoffers zou vergoeden wanneer de dader van een voertuigongeval onbekend bleef.

Op 2 juni 1932 diende Volksvertegenwoordiger Sinzot een wetsvoorstel in met betrekking tot de aansprakelijkheid van de voertuigeigenaars en bestuurders. ⁽¹¹⁾ De geplande hervorming was gesteund op de leer van het verwekte risico en voorzag de verplichte voertuigverzekering met onbeperkte waarborg. Bovendien werd aan het slachtoffer een eigen recht toegekend tegen de verzekeraar en werden ook de vervalclausules relatief ten opzichte van het slachtoffer. Ditzelfde wetsvoorstel voorzag tevens een franchise van 10% waarvoor elke automobilist persoonlijk aansprakelijk bleef. Terloops zij aangestipt dat het wetsvoorstel Sinzot de leer van het verwekte risico volgde om te ontsnappen aan het weerlegbaar vermoeden van fout zoals het in Frankrijk pas door de jurisprudentiële interpretatie van het art. 1384 was gecreëerd geworden. Alhoewel bij ons Procureur Generaal Paul Leclercq in zijn bekende mercuriale van 15 september 1927 de theorie van het Franse Hof van Cassatie verwierp, kwam hij door zijn interpretatie van art. 1382 B.W. praktisch tot hetzelfde resultaat. ⁽¹²⁾ Alhoewel zijn zienswijze door de Belgische rechtspraak nooit bijgetreden werd ⁽¹³⁾, was de leer van het verwekte risico in het wetsvoorstel Sinzot erop gericht alle problematiek van fout-vermoeden te vermijden.

In 1936 diende de Regering een wetsontwerp in met betrekking tot de voertuigverzekering. Na de oorlog werden door verschillende parlementsleden opnieuw wetsvoorstellen ingediend. Tenslotte maakten de wetsvoorstellen Vanderschuuren (1950) en Charpentier (1951) de lang gewenste hervorming mogelijk en werd op 1 juli 1956 de voertuigverzekering verplicht gemaakt. Art. 16 van dezelfde wet voorzag tevens de oprichting van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

De verplichte voertuigverzekering was nochtans niet een totale innovatie in België. Sinds 1934 moesten de openbare autobus- en autocardiën hun aansprakelijkheid verplicht verzekeren. ⁽¹⁴⁾ Ook het bezoldigd transport van personen was reeds aan verplichte verzekering onderworpen. ⁽¹⁵⁾ De verzekering van het goederenvervoer was geregeld door een besluitwet van 1947. ⁽¹⁶⁾

2. NEDERLAND

Op 30 mei 1963 heeft de Nederlandse wetgever beslist de aansprakelijkheidsverzekering inzake voertuigongevallen verplicht te stellen. ⁽¹⁷⁾ Deze «Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen» (W.A.M.) voldeed aan de verplichtingen van het in 1955 te Brussel gesloten Benelux-Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering der motorrijtuigen. Vanaf 1 januari 1965 trad deze Nederlandse wet in haar geheel in werking. ⁽¹⁸⁾

Art. 2, lid 2 van de W.A.M. legt de verplichting tot het sluiten van de verzekering op de eigenaar van het motorrijtuig. Vrijstellingen van de verplichting te verzekeren worden verleend aan de Staat, aan de eigenaars van bepaalde motorrijtuigen welke nauwelijks gevaar opleveren en aan de gemoedsbezwaren. Deze gemoedsbezwaren zijn echter verplicht jaarlijks een bedrag te storten dat grotendeels het Waarborgfonds Motorverkeer ten goede komt. Dit bedrag is in het algemeen lager dan de gebruikelijke W.A.M. premie. ⁽¹⁹⁾

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorvoertuig alsmede van diegenen die daarmee worden vervoerd, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of door geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschaffen en van hen die, dit wetende, dat motorrijtuig zonder geldige reden gebruiken. ⁽²⁰⁾

Onder houder dient verstaan te worden «ieder, die zonder eigenaar te zijn, de feitelijke macht heeft over het motorrijtuig». ⁽²¹⁾

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid omvat zowel de contractuele als de wettelijke aansprakelijkheid ⁽²²⁾. Voor vergoeding komt enkel in aanmerking de zaak- en personenschade ⁽²³⁾. De wet is slechts toepasselijk op in Nederland gebeurde ongevallen ⁽²⁴⁾.

Aan de benadeelden zijn enkel tegenstelbaar de excepties voorzien in art. 3, 4 en 5. Het principe van de niet-tegenstelbaarheid van de excepties of uitsluitingen ligt vervat in art. 11 van de wet. Eén van deze tegenstelbare excepties is het beding inhoudende dat de verzekeraar tegenover een benadeelde, die zijn verblijfplaats in Nederland heeft, slechts aansprakelijk is voor de schade die de som van 50 florijnen te boven gaat. Het betreft hier wel degelijk een franchise die de Nederlandse verzekeraars echter niet in hun type-polis hebben opgenomen ⁽²⁵⁾.

Indien de verzekeringsnemer de wettelijke minimumdekking door twee of meerdere verzekeraars doet waarborgen dan heeft het slachtoffer de keuze zich te verhalen op één van de medeverzekeraars ⁽²⁶⁾.

De verzekering geeft aan de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar, en het tenietgaan van zijn schuld jegens de verzekerde bevrijdt de verzekeraar niet jegens de benadeelde, tenzij deze is schadeloos gesteld. ⁽²⁷⁾

Indien de benadeelde, als beledigde partij, in een strafgeding tegen de aansprakelijke persoon, zijn vordering tegen deze beperkt tot het wettelijk maximum, is deze beperking niet van invloed op zijn vordering tegen de verzekeraar ⁽²⁸⁾.

Hier zij inderdaad aangestipt dat de burgerlijke par-

tijdstelling in het Nederlandse strafproces wel enigszins verschilt van het Belgische systeem.

Overeenkomstig de art. 44 en 56 van de Wet op de Rechterlijke Organisatie kan de benadeelde zich in een rechtbankzaak slechts aanstellen tot beloop van 500 florijnen en in een zaak voor de kantonrechter slechts tot beloop van 200 florijnen. Deze burgerlijke partijstelling voor de strafrechter maakt een latere vordering voor de burgerlijke rechter onmogelijk. Dank zij de nieuwe wet behoudt het slachtoffer van het verkeersongeval al zijn rechten tegen de verzekeraar, en dit ondanks het uitputten van zijn recht tegen de betichte voor de strafrechtbank.

Ook in Nederland is thans de rechter bevoegd om kennis te krijgen over de vordering van de benadeelde, ofwel de rechter van de plaats van het ongeval ofwel de rechter van de woonplaats van de benadeelde ofwel de rechter van de zetel van de verzekeraar ⁽²⁹⁾.

In tegenstelling tot de Belgische type-polis die, afgezien van de beperkte waarborg met betrekking tot ontplofing en brand van het voertuig, de onbeperkte aansprakelijkheidsdekking voorziet, is de normale W.A.M. dekking beperkt tot 250.000 florijnen. Het besluit «Bedragen Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen» bepaalt in art. 1 dat de som waarvoor de verzekering moet gesloten zijn tenminste 250.000 florijnen per gebeurtenis bedraagt. In afwijking hiervan moet voor een «motorrijtuig dat is ingericht tot het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, de verzekerde som der gebeurtenis tenminste even zoveel malen 50.000 florijnen bedragen als het aantal personen bedraagt, tot welk vervoer het motorrijtuig is ingericht, de bestuurder daaronder niet begrepen, tot ten hoogste 1 miljoen florijnen voor één gebeurtenis». Krachtens art. 3 van gemeld besluit moet er voor een motorrijtuig, gebezigd voor het bezoldigd vervoer van personen, een verzekering worden afgesloten tot beloop van 10.000 florijnen voor de goederen toebehorende aan deze personen.

Indien er bij een ongeval meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt dan voorziet art. 6,2 dat de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid worden teruggebracht tot beloop van de verzekerde som.

Niettemin blijft de verzekeraar die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag heeft uitgekeerd dan het aan deze toekomstige deel, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som. Tot welke moeilijkheden, speculering en berekeningen deze verdeling der gerechtigdheden aanleiding zal geven, kan men zich wel inbeelden. Dat bv. het begrip «uitkering te goeder trouw» niet makkelijk te omschrijven is, zal wel niemand betwijfelen.

De artt. 23, 24, 25, 26 en 27 voorzien de oprichting en de werking van het Waarborgfonds Motorverkeer.

Tenslotte heeft ook de Nederlandse W.A.M. niets afgedaan aan de foutaansprakelijkheid die op artikels 1401 e.v. van het N.B.W. blijft berusten.

3. DE BENELUX-OVEREENKOMST VAN 24 MEI 1966 ⁽³⁰⁾

Vanaf 1948 heeft de Benelux-Studiecommissie voor de Eenmaking van het Recht zich beziggehouden met het opbouwen van een uniforme regeling betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van automobilisten. De werkzaamheden hebben geleid tot het sluiten van het Benelux-verdrag van 7 januari 1955, in 1956 gevolgd

door de Aanvullende Overeenkomst. Gezien de nieuwe wijzigingen die steeds weer dienden aangebracht, besloot men onlangs een nieuw ontwerp uit te bouwen. Dit jongste ontwerp werd de nieuwe Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te Luxemburg op 24 mei 1966 ondertekend. Nu Luxemburg sinds 1932, België sinds 1956 en ook Nederland sinds 1963 de verplichte voertuigverzekering in hun respectieve wetgevingen hebben opgenomen kan de vraag gesteld worden waarom een bijzondere Benelux-Overeenkomst nog noodzakelijk was. Het Verdrag waarborgt echter dat de wetgeving der drie landen niet slechts thans in hoofdzaak overeenstemt maar ook dat die overeenstemming in hoofdzaak zal behouden blijven. Het Verdrag brengt ook mee dat aan de binnengrenzen der Benelux-landen voortaan geen controle meer zal uitgeoefend worden op het verzekerd zijn der voertuigen. Aangezien de verplicht verzekerde gestelde bedragen in België, Nederland en Luxemburg variëren heeft de afschaffing van controle aan de binnengrenzen meegebracht dat voortaan de gemeenschap van het land waartoe de automobilist behoort de schade, door hem veroorzaakt, moet dragen, zelfs indien hij niet verzekerd is ⁽³⁰⁾.

Bovendien zal ieder automobilist verzekerd zijn overeenkomstig de wettelijke dekking voorzien in het Benelux-land waar hij rijdt ⁽³²⁾ De Nederlandse automobilist zal voortaan onbeperkt gedekt zijn in België en tot een beloop van 6 miljoen Luxemburgse fr. in Luxemburg. Ook de Luxemburgse automobilist zal onbeperkt gedekt zijn in België. Zal dit echter tot gevolg hebben dat de Belgische verzekeraar slechts aansprakelijk zal zijn tot een beloop van 250.000 florijnen in Nederland en 6 miljoen fr. in Luxemburg?

4. FRANKRIJK

Het traditioneel aansprakelijkheidsrecht is ook in Frankrijk de grondslag van het verkeersongevallenrecht ⁽³³⁾.

In tegenstelling tot het Belgische regime waar aanlegger overeenkomstig artt. 1382 en 1383 de fout van verweerder moet bewijzen, beschikt het Franse slachtoffer over de jurisprudentiële constructie van art. 1384 die de «gardien de la chose» met een moeilijk weerlegbaar vermoeden van fout heeft belast. In feite heeft deze toepassing van art. 1384 een objectieve en strikte aansprakelijkheid van de eigenaar van het voertuig tot gevolg. Het verkeersslachtoffer is dus tamelijk goed beschermd op voorwaarde dat de «gardien» gekend is en betaalkrachtig of verzekerd is. De bewaker van het voertuig is echter niet aansprakelijk indien hij het bewijs levert dat het ongeval werd veroorzaakt door overmacht of door een derde of door een fout van het slachtoffer zelf. Het valt onmiddellijk op dat deze excepties op de algemene regel breed genoeg zijn om vele slachtoffers onvergoed te laten. De oudere rechtspraak aanvaardde de zoëven gemelde uitzonderingen op de algemene regel slechts in zoverre zij absoluut onvoorzienbaar of onvermijdbaar waren. De jongere rechtspraak aanvaardt thans ook een afwenteling van de aansprakelijkheid op voorwaarde dat de fout van de derde, of de vreemde oorzaak in het algemeen, normaal niet voorzienbaar waren. Wij staan hier dus voor een versoepeling in de weerlegging van het vermoeden. Indien de vreemde oorzaak slechts gedeeltelijk aan de grondslag van het ongeval ligt dan kan de aansprakelijkheid gedeeld worden. Gedeelde aansprakelijkheid was vroeger enkel mogelijk indien het slachtoffer een fout had begaan. Thans wordt ook de verdeling aanvaard in geval van overmacht en

in geval van fout van derden. Het grootste verschil met ons eigen systeem bestaat waarschijnlijk hierin dat, wanneer de omstandigheden van het ongeval bijzonder duister zijn en bewijselementen ontbreken, alle partijen vergoed worden op grond van de objectieve aansprakelijkheid van elk der bewakers van de betrokken voertuigen.

Onlangs werden deze algemene regelen der aansprakelijkheid naar Frans recht in zekere mate contractueel gewijzigd. Bepaalde verzekeringsmaatschappijen hebben inderdaad akkoorden gesloten waarbij relatief kleine verkeersongevallen onderling bij middel van de «*règlement forfaitaire anticipé*» gecompenseerd worden ⁽³⁴⁾.

Dit systeem berust op tabellen die schematisch de aansprakelijkheid van de partijen vastleggen naargelang van de verschillende omstandigheden waarin een ongeval zich kan voordoen. Volgens bepaalde bronnen zouden in 85 % der gevallen de cliënten van deze maatschappijen binnen een maand vergoed worden. Partijen zijn nochtans niet verplicht deze berekeningsmethode te aanvaarden en mogen hun kans gerechtelijk wagen. Verder zij nog aangestipt dat dit systeem slechts van toepassing is in zoverre de opgelopen schade niet meer dan 750 Franse Fr. bedraagt. Ook de lichamelijke schade wordt binnen dezelfde baremas gedekt.

In 1958 werd in Frankrijk de voertuigverzekering wettelijk verplicht gesteld ⁽³⁵⁾.

De minimum verplichte dekking is 500.000 F.Fr. Ook de Franse type-polis bevat bepaalde excepties relatief ten opzichte van het slachtoffer doch kent aan de verzekeraar een verhaalsrecht op de verzekerde automobilist toe. Het slachtoffer beschikt eveneens over een eigen recht tegen de verzekeraar. Hier zij aangestipt dat dit eigen recht door het Franse Hof van Cassatie aan het slachtoffer zuiver jurisprudentiël werd toegekend. Een wet van 1930 heeft deze rechtspraak bekrachtigd ⁽³⁶⁾.

Sinds 1951 bestaat in Frankrijk een Gemeenschappelijke Waarborgfonds. Zoals het Belgische Waarborgfonds vergoedt ook dit organisme slechts de lichamelijke schade ⁽³⁷⁾. De Maatschappelijke Zekerheid heeft ook in Frankrijk een wettelijk subrogatierecht ⁽³⁸⁾. Wat de hervorming en vernieuwing van de voertuigongevallenverzekering betreft moeten wij aanstippen dat reeds in 1931 door Prof. Picard een nieuw schema werd uitgebouwd ⁽³⁹⁾.

In het Ministerie van Financiën werd onlangs een werkgroep aangesteld om de kostprijs van de voertuigverzekering te bestuderen en eventueel te reduceren ⁽⁴⁰⁾.

Ook de Minister van Justitie heeft een werkgroep geïnstalleerd met opdracht de hervorming van de voertuigverzekering te bestuderen. Tenslotte heeft de Parijse hoogleraar André Tunc als «*arrêviste*» in ontelbare nota's en artikels de noodlottige toestand van het verkeersslachtoffer aangeklaagd.

In zijn recent werk «*La Sécurité Routière*» heeft Prof. Tunc voor het eerst een specifiek vergoedingsrecht voor het verkeersslachtoffer willen opbouwen.

Wij zullen verder de gelegenheid hebben zijn plan te bespreken doch kunnen nu reeds zeggen welke hoofdbeschouwingen Prof. Tunc ertoe aangezet hebben het actueel systeem te hervormen:

1. de persoonlijke aansprakelijkheid voor het verkeersongeval wordt geneutraliseerd door de afgesloten verzekeringsovereenkomst en door de tussenkomst van de Maatschappelijke Zekerheid;

2. de wettelijke sanctie van de fout is thans ontdaan van elke opvoedende waarde;

3. het traditioneel systeem gebaseerd op de foutaansprakelijkheid en op art. 1384 vermag de nood van het slachtoffer niet te lenigen.

5. WEST-DUITSLAND

In Duitsland werd reeds in 1909 de aansprakelijkheid van de voertuigbestuurders aan een specifiek recht onderworpen. Vóór die datum berustte de aansprakelijkheid hoofdzakelijk op art. 823 van het B.G.B.

Het «*Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen*» van 1909 ⁽⁴¹⁾ werd in 1952 vervangen door het «*Strassenverkehrsgesetz*» waarvan thans een bondig overzicht volgt ⁽⁴²⁾.

Tenzij het voertuig zonder zijn toestemming werd gebruikt of de schade door een niet te vermijden gebeurtenis werd veroorzaakt, is de «*Halter des Fahrzeuges*» binnen de perken van bepaalde bedragen aansprakelijk zonder inachtneming van zijn fout.

De voertuigbestuurder zelf en zijn kosteloos vervoerde passagier genieten niet van deze wettelijke bescherming. Het «*Strassenverkehrsgesetz*» is dus geen «*omnium*» verzekering.

Vergoeding overeenkomstig het «*Strassenverkehrsgesetz*» wordt bovendien beperkt tot terugbetaling van geneeskundige verliezen rechtstreeks voortspruitend uit het ongeval. Pijn en smarten komen voor vergoeding niet in aanmerking. De maximumbedragen die per slachtoffer kunnen toegekend worden ten gevolge van overlijden of verwondingen bedragen 50.000 DM. of een jaarlijkse rente van 3.000 DM.

Alhoewel de bestuurder van het voertuig, in tegenstelling tot zijn eigenaar, theoretisch zijn volledige onschuld als verweermiddel mag invoeren, zijn de criteria van voorzichtigheid zo strikt geworden dat praktisch gezien zowel de eigenaar (Halter) als de bestuurder aansprakelijk zijn overeenkomstig het «*Strassenverkehrsgesetz*». Het verkeersslachtoffer behoudt nochtans al zijn rechten op een klassieke «*onrechtmatige daad*» vordering.

Het slachtoffer is bijgevolg gerechtigd zijn aanspraken te doen gelden op grondslag van het «*Strassenverkehrsgesetz*» en van de traditionele foutaansprakelijkheid. Vaak worden beide aanspraken in één en dezelfde vordering samengevoegd. Door de foutvordering kan ook voor pijnen en smarten vergoeding bekomen worden. Wat het inkomstenverlies betreft ontvangt het slachtoffer meestal een uitkering in annuïteiten. Alleen in uitzonderlijke omstandigheden wordt een kapitaalsuitkering toegestaan. Het bewijs van de fout, van de onvoorzichtigheid moet bij de vordering voor onrechtmatige daad geleverd worden. Alhoewel de rechtspraak de mazen van het net heeft vernauwd en de aansprakelijkheid aan steeds striktere maatstaven toetst, blijft de bewijislevering met betrekking tot de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad moeilijker dan wanneer de aanlegger enkel het voordeel van het «*Strassenverkehrsgesetz*» inroept. Zowel in de «*onrechtmatige daad*» vordering als in de bijzondere vordering ingesteld op grond van het «*Strassenverkehrsgesetz*» beïnvloedt de aansprakelijkheid van het slachtoffer ook *pro rata* de toekenning van schadevergoeding.

De verplichte voertuigverzekering werd in 1939 ingevoerd en dekt zowel de aansprakelijkheid op grond van het «*Strassenverkehrsgesetz*» als de aansprakelijkheid voor onrechtmatige daad ⁽⁴³⁾.

De minimumdekking bedraagt 100.000 tot 150.000 DM. al naargelang van het voertuigtype. Uitbetalingen van de Maatschappelijke Zekerheid, van de werkgever en van verzekeringsorganismen voor arbeidsongevallen subrogeren van rechtswege deze organismen en personen in de rechten van het slachtoffer.

Het Duitse systeem werkt over het algemeen bevredigend indien men het probleem van de vergoeding voor ongevallen met blijvende zware fysische incapaciteit buiten beschouwing laat.

6. ITALIE

De burgerlijke aansprakelijkheid wordt in Italië beheerst door de voorschriften van art. 2043 e.v. van het *Codice civile*. De aansprakelijkheid wordt ook in Italië voornamelijk aan subjectieve maatstaven getoetst en de zuiver objectieve of schade-aansprakelijkheid wordt vrij algemeen verworpen ⁽⁴⁴⁾.

In het kader van de aansprakelijkheid van de voertuigbestuurder kent het Italiaanse recht een bijzondere wettekst die wel zekere gelijkenissen vertoont met de Franse interpretatie van art. 1384. Art. 2054 van het *Codice Civile* bepaalt inderdaad dat de bestuurder van een voertuig (met uitzondering van spoorvoertuigen) alle schade moet vergoeden voortvloeiend uit het gebruik van zijn voertuig tenzij hij het bewijs leveren kan dat hij al gedaan heeft wat mogelijk was om de schade te vermijden ⁽⁴⁵⁾. De fout van het slachtoffer geeft noch aansleiding tot gedeelde aansprakelijkheid ⁽⁴⁶⁾.

Wanneer verscheidene voertuigen in een ongeval betrokken zijn, rijst een weerlegbaar vermoeden dat elk der voerders gelijkmatig tot de schade heeft bijgedragen. Anderzijds is de eigenaar van het voertuig solidair met de bestuurder aansprakelijk, tenzij hij het bewijs levert dat het voertuig tegen zijn wil in beweging werd gebracht. In ieder geval zijn de bestuurder en de eigenaar aansprakelijk voor de schade die voortvloeit uit constructiefouten of gemis aan onderhoud van het voertuig. In geval van aanrijding tussen twee voertuigen staan we voor een weerlegbaar vermoeden van de samenloop van fout van beide bestuurders ⁽⁴⁷⁾.

Eigenaardig genoeg komt dit weerlegbaar vermoeden van foutsamenloop niet meer in aanmerking indien slechts één bestuurder of één voertuig schade hebben geleden ⁽⁴⁸⁾.

De passagiers van een verongelukt voertuig kunnen zich evenmin tegen hun bestuurder beroepen op de gunstige wettelijke omkering van de bewijslast ⁽⁴⁹⁾.

De vergoeding van morele schade is slechts mogelijk in uitdrukkelijk door de wet toegelaten gevallen ⁽⁵⁰⁾.

De vervolgingen op grond van onvrijwillige doodslag, slagen en verwondingen geven het slachtoffer of zijn rechthebbende de gelegenheid om morele schadevergoeding te vorderen. Wanneer er niet strafrechtelijk wordt vervolgd dan beslist de burgerlijke rechter of de fout waarvoor verweerder burgerlijk terecht staat al dan niet een misdrijf zou hebben betekend en bijgevolg of toekenning van morele schadevergoeding gerechtvaardigd is ⁽⁵¹⁾.

Tot op heden werd in Italië de voertuigverzekering nog niet wettelijk verplicht gemaakt.

7. VERENIGDE STATEN EN ENGELAND

Voor het overzicht van het Amerikaanse aansprakelijkheidsrecht uit onrechtmatige daad verwijzen wij naar onze bijdrage in het Tijdschrift voor Privaatrecht ⁽⁵²⁾.

Alhoewel de grondslag van de aansprakelijkheid voor onrechtmatige daad in de Verenigde Staten en in Engeland op het bewijs van een «negligence» berust, is het lot van het Engelse verkeersslachtoffer ongetwijfeld benijdenswaardiger. In 1930 maakte de Engelse «Road Traffic Act» de voertuigverzekering met onbeperkte risicodekking wettelijk verplicht ⁽⁵³⁾.

Bovendien werd in 1946 een «Motor Insurer's Bureau» opgericht waarvan de taak grotendeels overeenstemt met deze van ons gemeenschappelijk Waarborgfonds. De tussenkomst van de «English National Health Service» is ook veel uitgebreider dan bv. het Amerikaanse «Social Security» programma. «Contributory negligence» van het slachtoffer geeft steeds aanleiding tot een verdeling

van aansprakelijkheid. «Negligence»-gedingen worden zonder jury gevonnisd en «contingent fees»-overeenkomsten tussen slachtoffer en raadsman zijn in Engeland verboden.

HOOFDSTUK II.

De «new look» voertuigverzekering

A. HET ONTWERP TUNC (LA SECURITE ROUTIERE)

I. PROF. TUNC EN HET BEGRIJP «FOUT»

Hoe en waarom het Franse Hof van Cassatie door zijn interpretatie van art. 1384 en uiteindelijk tot een «responsabilité de plein droit» is gekomen, zullen wij niet in detail onderzoeken. Het staat echter vast dat de jurisprudentie nooit in die zin zou geëvolueerd zijn, indien voor de automobilisten de mogelijkheid niet had bestaan hun aansprakelijkheid te laten verzekeren. Zeer terecht doet prof. Tunc opmerken, dat de vrijwillige of verplichte voertuigverzekering niet alleen de aansprakelijkheidsgevallen heeft vermeerderd, maar bovendien wezen en aard van de aansprakelijkheid zelf heeft gewijzigd. ⁽⁵⁴⁾

Alvorens in 1930 aan het slachtoffer van een verkeersongeval «de lege» een eigen recht tegen de verzekeraar werd toegekend had het Franse Hof van constructie dit recht van het slachtoffer reeds erkend. ⁽⁵⁵⁾

Het begrip «burgerlijke aansprakelijkheid» werd hierdoor fundamenteel gewijzigd. Alle burgerlijke gevolgen van de fout werden voortaan op de verzekeraar overgedragen en de bestuurder of eigenaar van het voertuig werd in feite van zijn burgerlijke aansprakelijkheid ontheven. Het doel van de afgesloten verzekeringsovereenkomst wordt het verzekeren van een niet-persoonlijke aansprakelijkheid. De verzekeraars dragen dat geheel der risico's door hun cliënten verwekt en verlenen een collectieve veiligheid. ⁽⁵⁶⁾

Volgens Prof. Tunc heeft een vergoedingssysteem dat op de foutaansprakelijkheid berust twee grote nadelen: 1° Het slachtoffer kan geen aanspraak maken op vergoeding indien de tegenpartij geen fout heeft; 2° Het slachtoffer kan geen aanspraak op vergoeding maken, indien het door eigen fout het ongeval heeft veroorzaakt.

Wat het eerste punt betreft, schrijft Prof. Tunc dat de foutaansprakelijkheid realisme mist en niet langer voldoet aan de sociale noden en de rechtvaardigheid. ⁽⁵⁷⁾ Naar Frans recht is het inderdaad juist te zeggen dat de foutaansprakelijkheid niet langer overeenstemt met de werkelijkheid daar de omkering van de bewijslast, als gevolg van de interpretatie van art. 1384, inderdaad het slachtoffer reeds in de meeste gevallen beschermt en het slachtoffer slechts zeiden volledig onbeschermd laat bv. in gevallen van overmacht. Dit eerste punt van Prof. Tunc's kritiek gaat dus zo maar niet op in Belgisch recht. Wat de sociale nood betreft, zijn wij het eens met Prof. Tunc. In de mate dat nog niet iedereen van de terugbetalingen van de Maatschappelijke Zekerheid geniet, en deze ook niet alles terugbetaalt, blijven nog vele verkeersslachtoffers minstens gedeeltelijk onvergoed.

Wat het tweede punt betreft, schrijft Prof. Tunc dat wij hier voor een paradoxale toestand komen te staan en dat niet langer aansprakelijk zijn diegenen die het gevaar creëren, maar dat de vorderingen van al diegenen die aan het gevaar zijn blootgesteld kunnen afgewezen of gereduceerd worden. ⁽⁵⁸⁾

Prof. Tunc stelt tenslotte vast dat ook de beste «bonus pater familias» onvermijdelijk onvoorzichtigheden en fouten begaat zodra hij achter het stuur van zijn wagen zit. ⁽⁵⁹⁾

Deze fatalistische beschouwing is wellicht het zwakste argument en daarom heeft Prof. Tunc het pas *in fine* aangehaald. Dit heeft zijn tegenstanders niet belet het af en toe wel als hoofdargument te bekampen. De andere argumenten waarop Prof. Tunc steunt om voortaan alle foutprincipe uit te sluiten kunnen bondig als volgt geresumeerd worden:

1^o Er bestaat een enorme discrepatie tussen de ernst van een fout en de gevolgen. Een zeer lichte fout kan dood en zware verwondingen meebrengen. Op dit punt zullen wij later nog even terugkomen wanneer bepaalde minimalistische hervormingen zullen worden voorgesteld. ⁽⁶⁰⁾

2^o Het risico dat het slachtoffer door zijn fout of onvoorzichtigheid loopt wordt zeer zelden opzettelijk gecreëerd. ⁽⁶¹⁾

3^o Met zekerheid kan nooit gezegd worden dat de fout van het slachtoffer de uitsluitende oorzaak is van het ongeval. Voertuigconstructie, wegnen en atmosferische toestanden zijn determinerende veiligheidsfactoren. ⁽⁶²⁾

II. De geplande hervorming

1) Algemeen beginsel

De fundamentele hervorming die Prof. Tunc beoogt is de vergoeding, zonder onderscheid, van allen die het slachtoffer van een verkeersongeval zijn geworden, en dit binnen de perken van de technische mogelijkheden van het verzekeringswezen. De premie die hiervoor betaald moet worden, komt ten laste van de eigenaar van het motorvoertuig die de prijs hiervan als een exploitatie-kost moet beschouwen.

2) Wie zal de schade vergoeden?

De voerder stelt zijn vordering in tegen de verzekeraar van het voertuig ⁽⁶³⁾. Passagiers en derden (niet-inzittenden) stellen hun vordering in tegen de verzekeraar van het voertuig waarin zij gezeten waren of waardoor zij aangereden werden, indien slechts één voertuig bij het ongeval betrokken is ⁽⁶⁴⁾. Wanneer verschillende voertuigen bij het ongeval betrokken zijn, worden passagiers en derden (niet-inzittenden) *pro rata* van de paardenkracht en andere technische gegevens (bv. max. snelheid van het voertuig) vergoed door de solidair gehouden verzekeraars. ⁽⁶⁵⁾

3) Welke schade komt voor vergoeding in aanmerking?

a) De lichamelijke-economische schade:

Alle geneeskundige kosten worden vergoed. Ook de erfenamen zijn gerechtigd deze bedragen en de begrafeniskosten te vorderen. Tijdelijke en bestendige werk- onbekwaamheid geven recht op terugbetaling van het gederfde loon. Een huisvrouw zal tevens terugbetaling bekomen van kosten voor huishoudelijke hulp. Bij overlijden worden diegenen gerechtigd die van het slachtoffer hulp mochten verwachten. ⁽⁶⁶⁾

Of de toegekende vergoedingen al dan niet zullen geplafoneerd worden is niet duidelijk. Volgens Prof. Tunc zouden althans de Franse verzekeraars om diverse redenen niet van het plafonneren houden. ⁽⁶⁷⁾ Hier zij reeds aangestipt dat de vergoedingen die aan de voertuigbestuurder toegekend worden verschillen van deze die aan andere slachtoffers van het ongeval worden uitgekeerd. De voertuigbestuurder zou inderdaad slechts gerechtigd zijn op de «S.M.I.G.» vergoedingen, die overeenkomen met het gewaarborgd minimum uurloon of weekloon. ⁽⁶⁸⁾

b) Morele schade:

Morele schade komt voor vergoeding niet in aanmerking. Het zou tijdrovend zijn hier uiteen te zetten waarop voor- en tegenstanders van morele schade steunen om hun stellingen te staven.

Wat niet kan weggecijferd worden is het feit dat voor morele schade toegekende bedragen in de meeste gevallen een toemaat en een buitenkansje betekenen. Wat het smartengeld betreft (*pretium doloris*) maakt het ontwerp Tunc een onderscheid tussen de vergoeding van voorbijgepijnen en de vergoeding van smarten die in de grond een fysieke handicap voor het slachtoffer blijven betekenen (bv. levenslange hoofdpijn). ⁽⁶⁹⁾ Enkel blijvende pijnen zouden vergoed mogen worden.

c) De aantasting van lichamelijke integriteit:

De aantasting van de lichamelijke integriteit is volgens Prof. Tunc een randgeval voor vergoeding. Nochtans is Prof. Tunc een voorstander van het vergoeden van deze schade en zou volgens hem een geamputeerde die bv. niet meer kan skiën recht hebben op een uitkering. De berekening van deze vergoeding voor aantasting der fysieke integriteit zou aan barema's onderworpen moeten worden. ⁽⁷⁰⁾

d) Esthetische schade:

Esthetische schade zou alleen vergoed worden in de mate dat er een economische handicap volgt. ⁽⁷¹⁾ Het spreekt vanzelf dat het moeilijk zal zijn het onderscheid tussen esthetische schade en aantasting van de lichamelijke integriteit bepaald door te voeren.

e) De blikshade:

Prof. Tunc is principiële voorstander van de vergoeding van blikshade. Volledigheidshalve moeten wij echter aanvullen dat Prof. Tunc de vergoeding van de blikshade aan een nog niet nader bepaalde franchise onderwerpt. Deze franchise zou schommelen met de waarde van het voertuig. ⁽⁷²⁾

4) Zijn de uitkeringen aan herziening onderworpen?

Prof. Tunc stelt voor de toegekende bedragen aan herziening te onderwerpen zowel wat betreft de procenten invaliditeit als de tussengekomen transacties met de verzekeraar. De herzieningstermijn die hij voorziet is drie jaar. ⁽⁷³⁾

5) Welke uitkeringsvorm? Rente of kapitaal?

De uitkeringsvorm der schadevergoeding zal ook veel meebrengen. Prof. Tunc geeft de voorkeur aan een goed geïndexeerde rente-uitkering. Hij maakt zich echter geen illusies daar, althans in Frankrijk, de reglementering inzake belegging der reserves van de verzekeringsmaatschappijen een indexering onmogelijk zou maken. ⁽⁷⁴⁾

6) Hoe coördineert Prof. Tunc de voertuigverzekering en de Maatschappelijke Zekerheid?

De coördinatie van de vergoedingen uitgekeerd door de verzekeringsmaatschappijen en door de Maatschappelijke Zekerheid is ongetwijfeld één der voornaamste problemen die het nieuwe verkeersongevallenrecht zal moeten oplossen. Prof. Tunc heeft voorgesteld dat elk slachtoffer, op vertoon der dokters-, gasthuis- en apothekersrekeningen, deze rekeningen door zijn verzekeraar zou terugbetaald krijgen. ⁽⁷⁵⁾

Of voortaan de verzekeraars gedeeltelijk of volledig de taak van de Maatschappelijke Zekerheid zullen overnemen is niet enkel een kwestie van vergoedingstechniek maar een politieke keuze. Indien volgens het project Tunc voortaan de verzekeraars rechtstreeks gehouden

zullen zijn alle geneeskundige kosten te vergoeden, dan wordt aan de verzekeringsmaatschappij een primaire rol toegekend en dan wordt de rol van de Maatschappelijke Zekerheid secundair. Of andere oplossingen mogelijk zijn zullen wij later onderzoeken.

7) Wat zal de nieuwe premie kosten?

1. Volgens de bronnen geciteerd door Prof. Tunc bedragen de uitbetalingen voor blikschade in Frankrijk 44 % van de door de verzekeringsmaatschappijen uitgekeerde bedragen. ⁽⁷⁶⁾ De overgang van foutverzekering naar schadeverzekering qua blikschade zou volgens de auteur geen premie-verhoging meebrengen op voorwaarde dat de franchises correct berekend worden.

2. Dat de geplande vergoeding van de lichamelijke schade geen premie-verhoging zal meebrengen verklaart Prof. Tunc als volgt:

a) 50 % der slachtoffers worden tegenwoordig volledig vergoed;

b) 26 % der slachtoffers worden tegenwoordig tot een beloop van 53 % vergoed.

Hieruit besluit Prof. Tunc dat de uitgekeerde vergoedingen kunnen voorgesteld worden door het absolute cijfer $64 \text{ (nl. } 50 + (26 \times 0,53) = 64)$. De verzekeringskosten belopen 50 % van de uitgekeerde vergoedingen, zodat de premie die thans betaald wordt in absolute cijfers 96 bedraagt.

In de geplande hervorming stijgt het totaal der uitkeringen van 64 tot 100. Van dit bedrag «100» moeten nochtans afgetrokken worden:

— de vergoedingen van morele schade (16 %) die voortaan niet meer zouden worden toegekend.

— de vergoedingsmisbruiken die inherent zijn aan huidig systeem en die Prof. Tunc op 10 % raamt. Het totaal van deze af te trekken bedragen is 266. Het absoluut cijfer der uitkeringen zou bijgevolg na deze aftrekking 74 worden. (nl. $100 - 26$). De vermindering der algemene onkosten der verzekeraars zou steeds volgens Prof. Tunc het verschil tussen 64 en 74 compenseren. Indien bovendien de kosten tot op 30 % van de uitgekeerde bedragen kunnen gereduceerd worden, dan voorziet Prof. Tunc dat de premie als volgt zal samengesteld worden: $74 + 22 = 96$. Dit bedrag stemt inderdaad overeen met het premiecijfer waarvan Prof. Tunc vertrekt. Wij geven deze berekening van Prof. Tunc bij wijze van inlichting doch wij weten niet of zij volkomen actuariëel verantwoord is.

8) Wordt de premie gepersonaliseerd?

Personalisatie en aanpassing van de te betalen premie heeft in het ontwerp Tunc een profylactische en een repressieve bedoeling. De personalisatie kan langs twee wegen bereikt worden:

1. De automatische premieverhoging voor hen die meermaals binnen een bepaalde tijdspanne de verzekeraar tot uitkering hebben genoodzaakt;

2. De oprichting van een centraal register der zware verkeersovertradingen die als het ware eveneens automatisch een premie-verhoging zouden meebrengen.

III. BESPREKING EN KRITIEK VAN HET VOORSTEL TUNC

Kritiek en bespreking die thans volgen zijn opbouwend bedoeld en kunnen niets afdoen aan de edelmoeidigheid van het voorstel.

1. Prof. Tunc zegt dat de foutaansprakelijkheid in het verkeersongevallenrecht een uitgehold begrip is geworden.

Op twee voorwaarden zouden wij zijn standpunt kunnen bijtreden:

a) Dat het in de plaats gestelde vergoedingssysteem niettegenstaande de afschaffing van de «fout» economisch en actuariëel verantwoord zou zijn;

b) Dat een strikte strafrechtelijke vervolging een mogelijke verslapping van verantwoordelijkheidszin zou beteugelen.

2. Het ontwerp wenst ook diegenen te vergoeden die vroeger omwille van hun fout onvergoed bleven. Fietssers en voetgangers zijn inderdaad onderworpen aan de risico's die resulteren uit het gebruik van motorvoertuigen en Prof. Tunc's zienswijze m.b.t. hun vergoeding is billijk.

Dezelfde redenering gaat echter niet helemaal op wanneer de vergoeding van de voertuigbestuurden en de passagiers van het voertuig nagestreefd wordt. Laatstgenoemden nemen inderdaad in min of meerdere mate zelf actief deel aan de risico-schepping en het is bijgevolg moeilijk te beweren dat zij om dezelfde reden zouden moeten vergoed worden als de buitenstaanders (fietssers en voetgangers), die veeleer het risico ondergaan en aan de verwezenlijking niet deelnemen.

3. Wij kunnen het project Tunc echter niet bijtreden wanneer de auteur zegt dat de voertuigbestuurder enkel aanspraak zou kunnen maken op een vergoeding overeenkomstig de S.M.I.G. (Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti) Dit betekent dat de voertuigbestuurder minder gunstig zou gedekt worden dan een buitenstaander of dan zijn eigen passagiers. Wij menen integendeel dat de integrale vergoeding of minstens een hogere geplafondeerde vergoeding van de voertuigbestuurder makkelijker te verwezenlijken is door de verzekeringsmaatschappijen daar zij precies weten wie de voertuigbestuurder is, wat hij verdient, voor hoeveel hij gedekt wenst te worden en hoeveel premie hij ervoor over heeft. Het risico van de voertuigbestuurder is veel beter omschreven dan het risico van de buitenstaanders. Waarom zou de nieuwe verplichte verzekering niet aan een verplichte levensverzekering van de voertuigbestuurder gekoppeld kunnen worden? Dit is trouwens geen innovatie daar waar reeds vele levensverzekeringspolissen het uitgekeerde kapitaal in geval van overlijden na een voertuigongeval verdubbelen.

4. Terecht wijst Prof. Tunc op de enorme discrepantie tussen de ernst van de fout en de omvang van de gevolgen in het verkeersongeval. Deze vaststelling wetligt in het nieuwe vergoedingsrecht een volledige splitsing tussen burgerlijke en strafrechtelijke gevolgen van het verkeersongeval. Deze splitsing impliceert dat de strafrechter veel serener zou kunnen rechtspreken mocht hij weten dat zijn beslissing op het vlak der vergoedingsuitkeringen niet meer dezelfde gevolgen heeft. Dit zou in het nieuwe verkeersrecht niet alleen de fusie van correctionele en politiemisdrijven impliceren maar bovendien de oprichting van bijzondere rechtbanken beschikkende over alle wettelijk voorziene beteugelingsmiddelen en sancties.

5. Het ontwerp Tunc voorziet dat passagiers en derden (niet-inzittenden) *pro rata* van de paardekracht en andere technische gegevens vergoed worden door de solidair gehouden verzekeraars der betrokken voertuigen. Wij vinden deze oplossing bezwaarlijk.

a) Het begrip «betrokken» in een verkeersongeval is zeer vaag. Wordt een werkelijke aanrijding bedoeld? Welke oplossing wordt voorgesteld wanneer één van de «betrokken» voertuigbestuurders vlucht?

b) Ook het begrip « solidariteit » tussen de verzekeraars sticht verwarring en moeilijkheden en is niet langer op zijn plaats in een op vereenvoudiging bedoeld systeem.

c) De uitkering *pro rata* van de paardekracht en andere technische gegevens bevredigt ons evenmin. Prof. Tunc gaf als verantwoording voor deze *pro rata*-tussenkost het volgende voorbeeld: (⁷⁷). De aanrijding tussen een Cadillac en een 2 PK heeft meestal tot gevolg dat de inzittenden van de 2PK het ergst toegetakeld worden. Daaruit besluit Prof. Tunc dat de premie van de 2 PK noodzakelijk proportioneel hoger zal liggen dan deze van de Cadillac indien iedere verzekeraar de schade toegebracht aan de inzittenden van het door hem verzekerd voertuig moet vergoeden. Wij vragen ons af of de volgende opmerkingen niet aantonen dat we hier voor een « faux problème » staan :

a. De overgrote meerderheid der personenwagens heeft een fiscaal vermogen dat varieert tussen bv. 5 en 11 PK.

b. De risicospreiding tussen wagens met groot en klein fiscaal vermogen is reeds in de schoot der verzekeringsmaatschappijen zelf verwezenlijkt.

Wij zijn dus van oordeel dat ook de passagiers rechtstreeks door de verzekeraar van hun voertuig kunnen vergoed worden. Wat de niet-inzittenden betreft (voetgangers - fietsers) is de oplossing wel enigszins verschillend. Veronderstellen we dat een voetganger of een fietser door een eerste voertuig licht gewond tegen de grond wordt gesmaakt en door een volgend voertuig overreden wordt. Wie zal vergoeden? Prof. Tunc antwoordt: De betrokken verzekeringsmaatschappijen zullen vergoeden *pro rata* van de paardenkracht van de betrokken voertuigen. Het ernstigste bezwaar hieraan verbonden is ongetwijfeld het feit dat het slachtoffer twee of meerdere verzekeraars moet inzake roepen. Het B.P.I. project dat wij later bespreken laat daarentegen de vrije keuze aan het slachtoffer en voorziet dat de verzekeraars onderling de nodige compensaties kunnen verrichten bv. op een « knock-for-knock » basis.

6. Wij vrezen dat de overname van een deel der attributen van de Maatschappelijke Zekerheid door de privé-verzekeringsmaatschappijen grote tegenkanting zal kennen. De oplossing van Prof. Tunc stelt niet alleen dat elk slachtoffer van een verkeersongeval voortaan aanspraakgerechtigd zal zijn, maar bovendien is de geplande tussenkost van de verzekeringsmaatschappijen zowel tijdelijk als financieel onbeperkt.

Wij zijn ervan overtuigd dat een coördinatie tussen de Maatschappelijke Zekerheid, de mutualiteiten en de verzekeraars absoluut noodzakelijk is geworden. Tot welk beloop de Mutualiteiten recupereren weten wij niet bepaald, maar wat wel vaststaat is dat elke tussenkost een belasting van het geding betekent.

De rol die, in het nieuwe verkeersrecht van Prof. Tunc, aan de Maatschappelijke Zekerheid wordt toebedeeld is hoogstens subsidiair. De privé-verzekeringsmaatschappijen worden de primaire uitkeringsbron voor alle terugbetalingen van geneeskundige kosten en loonsdervingen. Een beperking van deze tussenkost wordt niet uitdrukkelijk voorzien. Het B.P.I. project dat wij later zullen bespreken vertrekt van een andere filosofie en doet de verzekeringsmaatschappijen slechts tussenbeide komen tot beloop van de schade die niet door andere organismen zoals bv. de Maatschappelijke Zekerheid terugbetaald is geworden.

Het aanvaarden van één van beide voorstellen m.b.t. de rol van de Maatschappelijke Zekerheid dwingt tot politieke keuze. Wij vragen ons echter af of ook hier geen gulden middenweg kan gevonden worden. Wij

zijn inderdaad de mening toegedaan dat de opwerpingen van de verzekeraars gegrond zijn in die zin dat het hun taak niet is over een onbeperkte tijdspanne en zonder uitkeringsplafond alle medische kosten te dekken. Van de andere kant bewijst de bijzondere waarborg « geneeskundige kosten » die aan de type-polis voertuigverzekering kan gekoppeld worden, dat deze dekking actuariëel verantwoord is. Waarom zou dan tot beloop van een bepaald bedrag niet elke verzekeringnemer verplicht kunnen worden een polis « geneeskundige kosten » af te sluiten? Deze polis zou tevens franchises kunnen bevatten. Voor het vrijgestelde bedrag zou dan de Maatschappelijke Zekerheid ook geen verhaalsrecht kunnen uitoefenen tegen de verzekeraar. Zodra de verplicht-verzekerd-gestelde-bedragen « geneeskundige kosten » overschreden worden zou het verkeersslachtoffer terug door de Maatschappelijke Zekerheid kunnen opgenomen worden. Als tegenprestatie zou dan ook de Maatschappelijke Zekerheid boven dit plafond haar subrogatierecht tegen de verzekeraars verliezen.

Ook hebben wij de indruk dat in het vigerend systeem de mutualiteiten vaak niet voor hun tussenkost in kleine ongevallen vergoed worden en dat wel integendeel het slachtoffer tweemaal « trekt »: én van de « ziekenkas » én van de verzekeraar van tegenpartij. Het misbruik en de verspilling zijn duidelijk.

Bij het voorgesteld systeem zou misschien wel elkeen baat kunnen vinden: de verzekeraars zouden meer « service » kunnen bieden; de Maatschappelijke Zekerheid zou ontlast worden; de verkeersslachtoffers zouden binnen de perken der verzekerde bedragen kunnen rekenen op een snelle en volledige vergoeding.

7. Mits inachtneming van franchises stelt Prof. Tunc voor ook de voertuigschade te vergoeden. Rationalisatie en coördinatie zullen zeker besparingen in een nieuw verkeersrecht mogelijk maken. Of deze besparingen nochtans voldoende zullen zijn om zonder premie-verhoging ook de vergoeding van blikshade te waarborgen, kunnen wij niet voorspellen.

Wij mogen niet uit het oog verliezen dat het nieuwe verkeersrecht niet alleen de vergoeding van lichamelijke schade zal moeten regelen maar ook de blikshade niet mag vergeten. Het zou inderdaad niet veel baten de lichamelijke schade volgens een nieuw systeem te vergoeden en de blikshade aan de oude fout-aansprakelijkheid over te laten. Welke oplossing kunnen wij in de plaats stellen? Minstens drie oplossingen bestaan reeds in de huidige praktijk, nl. de « knock-for-knock » regeling, de Franse regeling van de « Règlement forfaitaire anticipé » en de andere oplossing die in bepaalde verzekeringspolissen opgenomen is en waarbij de verzekerde zich onderwerpt aan een voorafgaandelijke arbitrage van de verzekeringsmaatschappijen.

Welk systeem best gekozen wordt kunnen wij onmogelijk bepalen. Een zaak staat echter vast: in een nieuw verkeersrecht moet ook de blikshade een eigen regeling krijgen. De foutaansprakelijkheid kan ook op dit gebied niet langer voldoende blijven schenken. Waarom wij nochtans de stellingen van Prof. Tunc i.v.m. de blikshade niet bijtreden hebben wij reeds elders uiteengezet. (⁷⁸) Resumerend mogen wij zeggen:

a) « wij moeten zelf weten of we onze auto willen verzekeren of niet » (⁷⁹);

b) de minderbegoede voertuigeigenaars zijn vaak verplicht « omnium » verzekerd ter waarborging van hun afbetalingsverplichting.

c) bepaalde voertuigeigenaars zijn verplicht « omnium » verzekerd om terugbetaling te kunnen bekomen van hun reiskosten (bv. handelsvertegenwoordigers).

8. Of de berekening van Prof. Tunc inzake premiebetaling acturiëel gezond is moet uitgemaakt worden door personen die hierover met kennis van zaken kunnen spreken. Wat nochtans opvalt is het hypothetisch karakter van bepaalde cijfers die vooropgezet worden.

9. Wat de personalisatie van de premie betreft, gaan wij volkomen akkoord met Prof. Tunc's voorstel. Alvoorens wij echter zo ver geraken zal ook de coördinatie en de samenwerking tussen de verzekeringsmaatschappijen nog moeten verbeteren. Het spreekt echter vanzelf dat bepaalde personen door hun beroep en door hun veelvuldigheid op de baan zijn zwaardere risico's betekenen voor de verzekeringsmaatschappijen. Om die personen en risico's te dekken zouden de verzekeringsmaatschappijen onderling een speciaal fonds kunnen oprichten. Zodoende zouden wij een gemeenschappelijk waarborgfonds voor zware risico's krijgen. Dit systeem bestaat reeds in Nederland ⁽⁸⁰⁾ en wordt ook in het B.P.I.-voorstel vooropgezet onder de rubriek « Assigned Risk Plan ». ⁽⁸¹⁾

B. HET ONTWERP KEETON-O'CONNELL OF BASIC PROTECTION INSURANCE ⁽⁸²⁾

I. ALGEMENE KENMERKEN

Het « basic protection insurance » (B.P.I.)-plan is een nieuw type wettelijk verplichte voertuigverzekering, met aanpassing van zekere eigenschappen van reeds bekende type-polissen die bij ongeval aan de bestuurder van het verzekerde voertuig en zijn familieleden bepaalde vergoedingen uitkeren (persoonlijke verzekering van de chauffeur en aanvullende verzekering der inzittende familieleden). ⁽⁸³⁾

De B.P.I. voorziet de tegenstelbaarheid van het plan tegen alle slachtoffers van een verkeersongeval waarbij een B.P.I.-verzekerd voertuig betrokken is. Hieronder wordt verstaan dat:

1. indien de geleden morele schade voor pijn en smarten \$ 5.000 niet overschrijdt en

2. indien de geleden lichamelijke schade \$ 10.000 niet overschrijdt, het slachtoffer van een verkeersongeval enkel vergoed kan worden overeenkomstig de B.P.I. ⁽⁸⁴⁾ Zodra deze schadebedragen in werkelijkheid overschreden worden, blijft het slachtoffer gerechtigd een verdeling in « negligence » in te spannen, na aftrek van de reeds door de B.P.I. uitgekeerde vergoedingen. Of, nog anders gezegd, de B.P.I. verbiedt voortaan elke verdeling in « negligence » tegen de B.P.I.-verzekerde in zoverre de door het slachtoffer geleden morele schade (pijn en smarten) \$ 5.000 en zijn economische schade \$ 10.000 niet overschrijden. Indien één of beide bedragen overschreden worden, dan behoudt het slachtoffer al zijn rechten in « negligence ». ⁽⁸⁵⁾

De B.P.I. stelt voor de klassieke polis « Aansprakelijkheid voor Schade aan Derden » aan te vullen met een verplichte « omnium » verzekering voor economisch-lichamelijke schade ten bate van alle verkeersslachtoffers.

Het B.P.I.-plan schakelt het begrip « fout » slechts uit binnen de perken van de vastgestelde schadebedragen, buiten deze grenzen wordt aan de huidige burgerlijke aansprakelijkheid van de voertuigbestuurders niets afgedaan. ⁽⁸⁶⁾

II. DE GEPLANEDE HERVORMING

1. Wie zal vergoed worden ?

Blijft nu nog het begrip « slachtoffer » te definiëren. Behalve de klassieke vergoedingen van derden, voorziet artikel 4 van de B.P.I. eveneens de toekenning van de voordelen van het plan aan elke eigenaar, gebruiker of bewaker van een B.P.I.-verzekerd voertuig. Deze voordeeltoekenning verruimt natuurlijk de categorie van personen die eventueel zullen vergoed worden. Voortaan zal elke voerder, gebruiker of bewaker, die het slachtoffer wordt van een fysische inzinking, van een mechanisch defect van zijn wagen of van ongunstige omstandigheden, vergoed worden overeenkomstig de minimumvoorschriften van het plan. Het woord « gebruiker van een voertuig » wijst niet alleen op de voerder maar eveneens op zijn familieleden, die tot nu toe noch in het Amerikaanse, noch in het Belgische recht als derden werden beschouwd. Het spreekt vanzelf dat het project Keeton-O'Connell de uitsluiting van vergoeding voorziet indien het slachtoffer (voerder, derden en inzittenden) intentioneel het ongeval heeft veroorzaakt (misdaad, zelfmoord, bedrog). ⁽⁸⁷⁾

Het opnemen van voerder, inzittenden en bewakers (bv. een mechaniker in een garage) in de categorie der rechthebbenden en hun gelijkstelling met derden wat de toekenning van schadevergoeding betreft, heeft reeds bij de bespreking van het project Tunc heel wat kritiek uitgelokt.

Wij menen nochtans dat de projecten Tunc en B.P.I. uit dit oogpunt niet onredelijk zijn. Wat in feite wordt voorgesteld is, dat de eigenaar van een wagen niet enkel de fysische en materiële schadevergoeding van derden zou verzekeren, maar eveneens, binnen bepaalde grenzen, zijn eigen fysische schade en deze van andere inzittenden of gebruikers zou verzekeren.

2. Welke schade zal vergoed worden ?

a) De lichamelijke-economische schade.

Indien de lichamelijke schade en het hieruit voortvloeiend economisch verlies van het slachtoffer \$ 10.000 niet te boven gaat, dan zal het slachtoffer enkel toepassing van de B.P.I. kunnen vorderen. Zo deze schade-post \$ 10.000 overschrijdt, herneemt het slachtoffer al zijn rechten in « negligence ». In dit geval zullen de door de B.P.I. reeds uitgekeerde bedragen moeten afgetrokken worden.

De B.P.I.-uitkeringen bedoelen enkel de economische schade voortvloeiend uit dood of verwonding van het slachtoffer te vergoeden. Artikel 7 van het plan duidt de in aanmerking te nemen schadeposten aan. Deze omvatten medische kosten, de loonsderving en een maximum van \$ 500 voor rouw- en begrafeniskosten. Onder loonsderving wordt begrepen:

a) de weddevermindering of het weddeverlies tengevolge van het ongeval;

b) de door het slachtoffer te zijner vervanging redelijk betaalde bedragen (bv. voor huishoudelijke hulp).

Noteren we nogmaals dat alle B.P.I.-uitbetalingen onderworpen zijn aan het absoluut vergoedingsplafond van \$ 10.000

Bovendien voorzien Keeton en O'Connell, zoals in elk omniumsysteem, bepaalde franchises waaronder geen vergoedingen overeenkomstig de B.P.I. kunnen worden uitgekeerd. ⁽⁸⁸⁾ De voorgestelde franchise bedraagt thans \$ 100 of 10% loonsderving. Deze vrijstelling van \$ 100 voor alle economische schade voortvloeiend uit een lichamelijke handicap van het slachtoffer is bestemd om

de functioneringskosten van het systeem te verlagen door meteen de verhoudingswijze hoge beheerskosten van de kleine ongevallendossiers uit te schakelen. Indien echter 10% loonsderving \$ 100 overschrijdt, dient dit procentueel bekomen cijfer als franchise ⁽⁸⁹⁾.

Volgens de auteurs van het project zal deze 10 % of \$ 100 franchise opzettelijk werkabsenteïsme en weigering van heropvoedingstherapeutiek voorkomen. Niets belet echter het slachtoffer op eigen risico een vordering in «negligence» in te stellen voor deze door de B.P.I. vrijgestelde bedragen.

Het aanpasbare vergoedingsplafond voor fysisch-economische schade bedraagt thans \$ 10.000 per slachtoffer en per ongeval indien er verschillende slachtoffers zijn. De B.P.I. voorziet behalve de vergoeding van dokters- en verplegingskosten een maximale maandelijkse indemniteit van 750 \$ voor loonsderving. De toekenning van deze bedragen is natuurlijk afhankelijk van het niet overschrijden van het absoluut vergoedingsplafond van \$ 10.000 ⁽⁹⁰⁾.

b) De morele schade.

De B.P.I. kent geen vergoeding toe voor morele schade. ⁽⁹¹⁾ Indien het slachtoffer nu meer dan \$ 5.000 morele schade heeft geleden en hiervoor een vordering in «negligence» instelt, dan voorziet de B.P.I. de aftrek van de vrijgestelde \$ 5.000. Dit betekent dus dat het slachtoffer de eerste \$ 5.000 morele schade in ieder geval zelf moet dragen of hiervoor een afzonderlijke verzekering moet afsluiten.

c) Esthetische schade.

Inzoverre esthetische schade een economische invloed zou hebben, is het slachtoffer gerechtigd hiervoor vergoed te worden. ⁽⁹²⁾

d) Blikschade.

Het B.P.I.-plan dekt geen schade aan het voertuig van verzekerde. ⁽⁹³⁾ De auteurs van het project spreken zich uit voor de uitsluiting van deze vergoedingspost, na vaststelling dat in de Verenigde Staten de meeste voertuigen reeds «omnium» verzekerd zijn voor blikschade door tussenkomst van de «collision insurance». Bovendien zou elke vorm van uitkering voor schade aan het voertuig een gevoelige verhoging van de premie tot gevolg hebben.

Het sociaal belang van beide vergoedingen, deze van fysisch-economische-schade en van blikschade, is trouwens ook niet even groot.

3. Wie zal de schade vergoeden?

De B.P.I. wijzigt eveneens de traditionele en minstens drie- of vierledige verhouding die tussen de twee of meer partijen en hun respectieve verzekeraars bestond ⁽⁹⁴⁾. Inderdaad, indien de rechthebbende zich op het ogenblik van het ongeval niet in of op een motor-voertuig bevindt, zal hij zijn B.P.I.-vergoeding ontvangen van de verzekeraar van het aanrijdende voertuig; indien het slachtoffer zich in of op een voertuig bevindt, dan zal de verzekeraar van dit voertuig de vergoeding uitkeren. In beginsel staat elke verzekeraar voor voerder, inzittenden en bewakers van het door hem verzekerde voertuig in. Wordt nu een derde, bv. een voetganger langs de weg het slachtoffer van een aanrijding waarbij twee of meer voertuigen betrokken zijn, dan kan het slachtoffer zich verhalen op de verzekeraar van zijn keus. De verzekeraars van de betrokken voertuigen

zullen dan later onderling de uitbetaalde vergoeding verdelen.

4. Zijn de uitkeringen vatbaar voor herziening?

Wanneer bij vonnis gezegd wordt dat het slachtoffer van een verkeersongeval gedurende een bepaalde periode, die vijf jaren overschrijdt, gerechtigd is overeenkomstig de B.P.I. vergoed te worden, dan kan na verloop van die tijdspanne elke partij de herziening der toegekende bedragen vorderen. Hieruit vloeit dus voort dat alle vergoedingen voor volledige of gedeeltelijk blijvende werkonbekwaamheid kunnen herzien worden. ⁽⁹⁵⁾

5 Welke uitkeringsvorm? Rente of kapitaal?

Om een verdelende rechtvaardigheid mogelijk te maken en alle overcompensatie te vermijden voorziet artikel 5 van de B.P.I. de uitkering van de vergoedingen in maandelijkse renten. Uitzonderlijk kan wel een uitkering in kapitaal geschieden, bv. wanneer een grondig geneeskundig onderzoek stellig bewijst dat het slachtoffer aan «vergoedingsneurose» lijdt en de verbetering van zijn toestand een vooruitbetaling van het kapitaal vereist.

Alhoewel de B.P.I. principiële een renteuitkering voorziet, kunnen verzekeraar en slachtoffer een indemniteitscontract («settlement») afsluiten waarbij een bepaald kapitaal de ganse schuld van verzekeraar aflost. Deze «settlements» worden ter bescherming van het slachtoffer slechts voor lage schade-bedragen toegelaten. ⁽⁹⁶⁾

6. Hoe coördineren Keeton en O'Connell de voertuig-verzekering en de Maatschappelijke Zekerheid?

In tegenstelling met de huidige Common-Law-praktijk voorziet de B.P.I. de afschaffing van de regel der «collateral sources». In de meeste Amerikaanse jurisdicties heeft deze doctrine verweerder in de onmogelijkheid gesteld, ter vermindering van zijn eigen bijdrage, de terugbetaling door bepaalde organismen (bv. Maatschappelijke Zekerheid) in te roepen. Niettegenstaande het slachtoffer tijdens zijn werkonbekwaamheid bepaalde uitkeringen, bv. pensioen of normale wedde, bleef genieten, is verweerder gehouden de volledige schade te vergoeden, zonder aftrek van deze bedragen. Met de bedoeling de actuele en B.P.I.-premies te verlagen, of althans draaglijker te maken, voorzien Keeton en O'Connell de aftrekking van alle vergoedingen door andere vergoedingsorganismen uitgekeerd ⁽⁹⁷⁾. Onder «vergoeding door derden uitgekeerd» worden echter niet begrepen de uitbetalingen van levensverzekeringen, de bijstand verleend door familieleden en giften. ⁽⁹⁸⁾

7. Wat zal de nieuwe premie kosten?

In tegenstelling tot Prof. Tunc maken Keeton en O'Connell geen mathematisch exposé om te zeggen dat de B.P.I. polis niet meer — en wellicht minder — zal kosten dan de huidige polis ⁽⁹⁹⁾.

Volgende elementen van premieverhoging worden door de promotors van de B.P.I. naar voren gebracht:

1) De uitkeringen aan bepaalde categorieën slachtoffers die thans geheel of gedeeltelijk onvergoed blijven;

2) de erelonen van de advocaten die in het kader van de dekking «rechtsbijstand» opgenomen zouden worden. ⁽¹⁰⁰⁾

Volgende elementen zouden daarentegen een premieverlaging waarborgen:

1) de afschaffing van alle vergoedingen voor morele schade;

- 2) de vermindering der beheers- en gerechtskosten;
- 3) de mogelijkheid van herziening van de toegekende bedragen;
- 4) de aftrekking van alle vergoedingen door andere bijstandsorganismen uitgekeerd.

8. Wordt de B.P.I. premie gepersonaliseerd?

De B.P.I. voorziet uitdrukkelijk dat de premie kan aangepast worden op grond van het aantal ongevallen waarbij een voertuigbestuurder betrokken is geweest («*accident involvement*») ⁽¹⁰¹⁾.

III. BESPREKING EN KRITIEK VAN HET VOORSTEL KEETON - O'CONNELL

1. Het B.P.I. project behoudt het begrip «*fout*» zodra de geleden schade een bepaald bedrag overschrijdt. Het slachtoffer behoudt dus een vorderingsrecht «*in negligence*» telkens zijn economisch-lichamelijke schade \$ 10.000 overschrijdt. Het voorstel Tunc is moediger maar ook drastischer. Prof. Tunc schakelt eenvoudigweg alle «*fout*»-aansprakelijkheid uit. Persoonlijk voelen wij wel meer voor het voorstel Tunc omdat zijn oplossing beter overeenstemt met de werkelijkheid, wanneer we zien dat de lichtste fout zware gevolgen kan hebben en de grootste roekeloosheid soms zeer goed afloopt. Wij mogen ons niet blind staren op het begrip «*fout*» als zodanig. Onze keuze tussen een systeem Tunc en een B.P.I. project mag enkel actuariëel beredeneerd en beïnvloed worden. Voor gevoelsargumenten kunnen wij niet blijven staan. Ook om louter professionele overwegingen zou de Balie zich niet tegen een grondige hervorming mogen verzetten. ⁽¹⁰²⁾

Bovendien moet ook aangestipt worden dat de verplichte voertuigverzekering nog lang niet overal in de Verenigde Staten bestaat ⁽¹⁰³⁾ en dat derhalve een totale ommekeer in de traditionele foutaansprakelijkheid, zonder tussenstadia, inderdaad praktisch moeilijk te verwezenlijken zou zijn.

2. M.b.t. de slachtoffers die voor vergoeding in aanmerking komen, stemmen de ontwerpen Tunc en B.P.I. overeen. Alleen de motivering varieert een weinig. Volgens Keeton en O'Connell moeten voetgangers en fietsers vergoed worden omdat zij risico's «*aanvaardden*». Prof. Tunc merkt integendeel op dat deze categorie slachtoffers risico's «*loopt of ondergaat*» en dat deze risico's enkel door motorvoertuigen zijn verwekt geworden. ⁽¹⁰⁴⁾

3. Wat de in aanmerking te nemen schadeposten betreft, is het B.P.I.-voorstel volkomen aanvaardbaar. De bedragen die door het project vergoed worden zijn natuurlijk voor discussie vatbaar al naargelang men het plan als dusdanig — met behoud van «*fout*» na overschrijding van een bepaald schadebedrag — aanvaardt of verwierpt.

Afgezien van een mogelijke vergoedingsbeperking per persoon (bv. max. \$ 10.000) zijn wij nochtans principieel tegenstander van een vergoedingsbeperking per ongeval (bv. \$ 10.000 per ongeval). Veronderstel bv. een wagen met zes inzittenden die bij nacht een groep van 10 onverlichte voetgangers aanrijdt en nadien tegen een boom te pletter vliegt. Is het billijk dat deze 16 personen met een globale vergoeding van \$ 100.000 moeten stellen dan wanneer zij elk voor \$ 10.000 zouden gedekt zijn indien bij het ongeval slechts 10 personen waren betrokken geweest? Wij menen hierop negatief te moeten antwoorden des te meer daar deze catastrofes zo zelden zijn dat de weerslag op de premie wellicht zeer klein zou zijn.

4. Het B.P.I.-project is ongetwijfeld eenvoudiger dan het voorstel Tunc m.b.t. de aanspraken die de verkeersslachtoffers tegen de verzekeraars kunnen laten gelden. Het B.P.I.-plan veronderstelt enerzijds een exclusieve verhouding tussen de slachtoffers en de verzekeraar van het voertuig waarin zij gezeten waren en anderzijds een compensatieverhouding tussen de verzekeraars wanneer bv. een niet inzittende door verschillende voertuigen werd aangereden.

5. De mogelijkheid die aan partijen geboden wordt om na verloop van vijf jaren de toegekende vergoedingen aan herziening te onderwerpen zou de verzekeraars waarschijnlijk in bepaalde gevallen de kans bieden om minder uit te keren dan datgene waartoe hun verzekerde of zijzelf thans worden veroordeeld. Op dit vraagstuk komen wij nog even terug bij de bespreking van het mini-programma.

6. De maandelijksse uitkering van de B.P.I. vergoedingen is een uitstekend principe dat nochtans de administratieve kosten van de verzekeraars zal verhogen.

7. Wij hebben reeds gezegd dat de B.P.I. een secundair vergoedingssysteem is in die zin dat de vergoedingen pas uitgekeerd worden na uitputting van alle tussenkomsten o.a. van de Maatschappelijke Zekerheid. De politieke en economische draagwijdte van deze stellingname onderlijnden wij reeds in het hoofdstuk «*Bespreking en kritiek van het voorstel Tunc*» sub 6.

8. Wat de B.P.I.-premie zal kosten is moeilijk te voorspellen. Wij willen er enkel op wijzen dat Prof. Keeton ons meedeelde dat onafhankelijke New Yorkse actuariësen een prijsberekening hebben gemaakt en dat de meest conservatieve onder hen een premiereductie voorzien van 15%. Minder conservatief gerichte actuariësen voorzien 25% vermindering. Wij delen deze cijfers volledigheidshalve en bij wijze van inlichting mede doch mogen er zeker geen «*Europese*» vergelijkingen uit afleiden.

9. Ook met het B.P.I. principe van de premiepersonalisatie zijn wij het eens. Wij wensen hier van de gelegenheid gebruik te maken om het standpunt van de verzekeraars bij te treden, wanneer zij zich verzetten tegen administratieve aanbevelingen die erop gericht zijn in poolvorm bepaalde personen te dekken die reeds door andere maatschappijen geweerd zijn. Wij zijn van oordeel dat de verzekeraars wel best weten wanneer een bepaalde voertuigeigenaar of bestuurder een bestendig gevaar is voor zijn medemensen. Wanneer deze mensen wegens hun herhaalde flagrante inbreuken op de wegcode in zekere zin «*onverzekerd*» worden dan gaat het niet op hiervoor een pool op te richten. Veeleer dan een civiele sanctie (die de overtreder toch niet raakt) en zelfs een penale sanctie kan de weigering van de verzekeringsmaatschappij om voortaan het risico nog te dekken echt profylactisch werken en het aantal ongevallen doen dalen. Van de andere kant zouden echter ook de nodige waarborgen moeten bestaan om de verzekeringsnemer de mogelijkheid te bieden zich te verantwoorden voor een onafhankelijk rechtscollege bestaande uit afgevaardigden van de verzekeringsmaatschappijen, de magistratuur en verenigingen van automobilisten. Recht op voorziening voor de gewone rechtsmacht zou eveneens gegarandeerd moeten worden.

C. HET VOORSTEL DALCQ ⁽¹⁰⁵⁾

Naar aanleiding van een studie gewijd aan artikel 1382 B.W. en de verkeersongevallen ⁽¹⁰⁶⁾ heeft Profes-

sor Dalcq zijn zienswijze i.v.m. het vergoedingsprobleem der verkeersongevallen gepubliceerd.

I. ALGEMENE KENMERKEN VAN HET VOORSTEL DALCQ

Het voorstel Dalcq — dat door de auteur zelf als « une ébauche de solution » wordt bestempeld — tempert de radikale houding van Prof. Tunc door het combineren van fout- en schadeaansprakelijkheid. In die zin vertoont het plan Dalcq dan ook bepaalde overeenkomsten met de algemene filosofie van het project B.P.I.

De techniek die Professor Dalcq aanwendt om de foutaansprakelijkheid door schadeaansprakelijkheid te vervangen is evenwel vatbaar voor kritiek. Door de Franse interpretatie van artikel 1384 beïnvloed, ontwierp de auteur een plan waarbij schadeverzekering en weerlegbaar vermoeden van fout van de voertuigbestuurder tot op een nog nader te bepalen absoluut vergoedingsplafond complementair worden. ⁽¹⁰⁷⁾ Overmacht noch toeval zouden dit vermoeden weerlegbaar maken; alleen de onverschoonbare fout (« faute inexcusable ») van het slachtoffer zou het vermoeden ontkrachten. ⁽¹⁰⁸⁾

In het voorstel Dalcq behoudt dus het slachtoffer van een verkeersongeval een vordering « in onrechtmatige daad », indien het ongeval aan de « faute exclusive » ofwel aan de « faute inexcusable » van de voertuigbestuurder te wijten was ⁽¹⁰⁹⁾.

II. DE GEPLANDE HERVORMING

1. Wie zal vergoed worden? Wie is tot uitkering gehouden?

De voertuigbestuurder zal vergoed worden door de verzekeraar van zijn voertuig ⁽¹¹⁰⁾. Op grond van het weerlegbaar vermoeden van fout stellen de passagiers en derden (niet-inzittenden) hun vordering in tegen de verzekeraar van het voertuig waarin zij gezeten waren of waardoor zij aangereden werden, indien slechts één voertuig bij het ongeval betrokken is. ⁽¹¹¹⁾ Wanneer verschillende voertuigen bij éénzelfde ongeval betrokken zijn dan worden de passagiers en derden (niet-inzittenden) *pro rata* door de solidair gehouden verzekeraars vergoed ⁽¹¹²⁾.

2. Welke schade zal vergoed worden?

a) De lichamelijk-economische schade zou vergoed worden overeenkomstig de reeds bestaande regeling inzake arbeidsongevallen ⁽¹¹³⁾.

b) De morele schade wordt niet vergoed ⁽¹¹⁴⁾.

c) Esthetische schade: niets voorzien.

d) De blikshade. Professor Dalcq stelt voor dat de verzekeraars blikshade zouden dekken, zonder verhaal tegen derden, buiten het geval van « faute inexcusable ». Hij is de mening toegedaan dat een franchise en de voorziening vermindering van de behandelingskosten van het dossier een eventueel verhoogde premie nog draaglijk kunnen maken ⁽¹¹⁵⁾.

Noteren we tenslotte dat het voorstel Dalcq geen vergoedingsfranchises maar wel een nog niet nader bepaald vergoedingsplafond voorziet ⁽¹¹⁶⁾.

3. Zijn de uitkeringen vatbaar voor herziening?

Het project verplicht de verzekeraars tot provisionele uitkering over te gaan op eenvoudig vertoon van een medisch getuigschrift ⁽¹¹⁷⁾. Hoe deze verplichting in overeenstemming te brengen is met het subsidiair karakter van zijn voorstel wordt door de auteur niet nader besproken.

4. Welke uitkeringsvorm? Rente of kapitaal?

De auteur verwijst naar de uitkeringsvorm in zake arbeidsongevallen ⁽¹¹⁸⁾. Hieruit mag afgeleid worden dat Prof. Dalcq waarschijnlijk voorstander is van een rentesysteem.

5. Hoe coördineert Prof Dalcq de voertuigverzekering en de Maatschappelijke Zekerheid?

Alhoewel Prof. Dalcq op de subsidariteit van zijn plan wijst en principiëel alle cumul bestrijdt, is zijn stelling nochtans uiterst genuanceerd wanneer hij voorstelt de inwerkingtreding van zijn plan afhankelijk te maken van de uitputting van alle andere vergoedingsbronnen (bv. ziekte-, invaliditeitsuitkeringen, gewaarborgd weekloon, wettelijke arbeidsongevallen-vergoeding, extra-legale voordelen, persoonlijke ziekte- en ongevallenverzekering) ⁽¹¹⁹⁾. Een stellingname in de ene of de andere zin houdt het voorstel Dalcq niet in.

6 Wat zal de nieuwe premie kosten?

Prof. Dalcq zet geen cijfers voorop maar is van oordeel dat de geplande hervorming een premieverhoging zou meebrengen ⁽¹²⁰⁾. Over een personalisatie van de premie wordt niet gesproken.

III. Bespreking en kritiek van het project Dalcq

Het voorstel Dalcq is spijtig genoeg te fragmentarisch om grondig en constructief gekritiseerd te kunnen worden.

Zoals het B.P.I. project — en in tegenstelling tot het ontwerp Tunc — behoudt Prof. Dalcq het begrip « fout ». Onder het nog niet nader gedefinieerde vergoedingsplafond voert hij het begrip « wettelijk vermoeden van fout » in. Enkel de « faute inexcusable » van het slachtoffer zou dit wettelijk vermoeden kunnen weerleggen.

Op grond van artikel 1384 Burgerlijk Wetboek werd in de nu reeds oudere, Franse rechtspraak het begrip van weerlegbaar vermoeden van fout in hoofde van de economisch sterkere (!) bestuurder van een voertuig gecreëerd om de toestand van het economisch zwakkere slachtoffer enigszins te verbeteren (zie Rechtsvergelijkend Deel: Frankrijk).

Niettegenstaande de toepassing van artikel 1384 de verkeersslachtoffers heeft geholpen, blijft ook de in Frankrijk deze interpretatie een lapmiddel en een fictie. Waarom zouden wij dan een begrip overnemen dat zelfs in het land van herkomst niet langer voldoening schenkt?

Buiten de actuariële vastgestelde bedragen kan het economisch verantwoord zijn het begrip « fout » te laten voortbestaan. Binnen de vergoedingsplafonds echter kan niets het behoud van dit begrip wettigen. Vooral het begrip « faute inexcusable » is van morele oorsprong, beantwoordt aan geen vaste criteria en zal een op vereenvoudiging bedacht systeem nutteloos belasten. ⁽¹²¹⁾

HOOFDSTUK III

EEN « MINI » HERVORMINGSPROGRAMMA

1. De burgerlijke-partij-stelling na het getuigenverhoor.

Alhoewel het niet in onze bedoeling ligt specifiek penale aspecten van het verkeersongeval te behandelen, menen wij te mogen zeggen dat de in betichting stelling van een verkeersovertreder kan afhangen van — overigens goed bedoelde — *prima facie* indrukken die het Openbaar Ministerie bij de lezing van een proces-verbaal opdoet.

Vooral op het terrein van de verkeersovertreding waar meestal de verantwoordelijkheden in een spectrum van nuances gedistilleerd kunnen worden, valt het een betichte bijzonder zwaar zich te weren tegen een burgerlijke partij die eerst onder ede in zijn eigen zaak verhoord is geworden.

Is betichte van oordeel dat zijn aansprakelijkheid niet of slechts gedeeltelijk in het gedrang komt dan staat hij voor een procedure-handicap die hem dwingt de toekomstige burgerlijke partij of een derde rechtstreeks te dagvaarden. Op het tijdverlies en de kosten die hiermede gepaard gaan moet zeker niet gewezen worden. Deze toestand is unfair wanneer wij eerlijk toegeven dat het klassieke verkeersongeval, minstens tussen in beweging zijnde voertuigen, zeer vaak aan de «fout» van alle betrokken bestuurders te wijten is.

Met uitdrukkelijk behoud van de discretionaire macht van het Openbaar Ministerie zou de splitsing van de penale en civiele gevolgen van het verkeersongeval in het kader van een volledig nieuw vergoedingssysteem, zonder al te grote bezwaren, al de betrokken partijen op het strafbankje kunnen zetten. Het verkeersmisdrijf moet een statuut krijgen en beoordeeld worden zoniet door bijzondere rechtscolleges dan toch minstens in het licht van een vernieuwde rechtspleging.

Wij hebben beloofd het penaal aspect van het probleem niet uit te diepen en toch willen we nog de vraag stellen waarom de zware inbreuk op het verkeersreglement met een al dan niet voorwaardelijke politiestraf gesanctioneerd wordt dan wanneer de lichte fout met fatale afloop voor het slachtoffer correctioneel vervolgd wordt. Is het dan niet evident dat de ernst van een ongeval niet afhangt van de gepleegde inbreuk op de wegcode? Waarom neemt tenslotte een alleenzettelend rechter kennis van het «correctieel» ongeval in een zaak van «blik-schade»?

2. Vervoerovereenkomst en burgerlijke aansprakelijkheid.

In 1891 heeft de wetgever de betalende passagiers aan een veel gunstiger vergoedingssysteem onderworpen dan andere verkeersslachtoffers. De bezoldigde vervoerder is wettelijk verplicht zijn passagier heelhuids ter bestemming te brengen of hen voor de opgelopen schade te vergoeden.

De wettelijke omkering van de bewijslast betekent een gunstregime voor het slachtoffer dat in ieder geval zijn schade integraal verhaalt.

De naastbestaanden en rechtsopvolgers van het overleden slachtoffer genieten daarentegen niet van de wettelijke omkering van de bewijslast en moeten overeenkomstig art. 1382 B.W. e.v. de fout van de vervoerder of van zijn aangestelde bewijzen. Waarom deze twee maten en gewichten?

Het slachtoffer werd met een gunstregime bedacht omdat men aannam dat het voor hem zeer moeilijk is de fout van de vervoerder te bewijzen. Is deze taak dan lichter voor de rechtsopvolger van het overleden slachtoffer? Deze absurde toestand brengt mee dat de rechtsopvolger op grond van de vervoerovereenkomst zal trachten zijn schade «ex haerede» aan te dikken om toch iets te bekommen, vooral indien de passagier op slag of kort na het ongeval overlijdt.

Deze toestand is ongezond, temeer omdat financieel gezien de vervoerder en zijn verzekeraar er alle belang bij hebben dat het slachtoffer zo spoedig mogelijk overlijden zou. Deze toestand herinnert ons enigszins aan de oude «Common Law» die aan de rechtsopvolgers van een overleden slachtoffer geen eigen vordering toekende onder voorwendsel dat het leven geen prijs heeft. ⁽¹²²⁾ Hoe absurd dit was heeft men pas goed ingezien

nadat mechanisatie en verkeer ook de behoudsgezinden niet meer spaarden.

Met ingewikkelde theorieën zoals het beding ten behoeve van derden en de «tiers-solidaires» heeft men getracht ook de rechtsopvolgers van de gunstige omkering van bewijslast te laten genieten. ⁽¹²³⁾ Waarom kan één zin de wet van 1891 ten gunste van de naastbestaanden van het overleden slachtoffer niet aanvullen?

3. De morele schade en de rouwkosten.

a) Of de morele schade al dan niet moet toegekend worden laten wij in het midden. Wat echter wel vastgelegd zou moeten worden is een barema. Waarom moeten de advocaten eindeloos blijven pleiten over toekenningen die van Rechtbank tot Rechtbank, minstens van Hof tot Hof, variëren? Waarom kunnen verwanten van een verkeersslachtoffer, ten laste van de gemeenschap der verzekeringsbetalers, hun auto, wasmachine of T.V. afbetalen met hun morele schadevergoeding?

b) Waarom tracht de aanlegger nog steeds de integraliteit van de rouwkosten op verweerder te verhalen dan wanneer hij weet dat verweerder steeds het argument van de vervroegde uitbetaling zal opwerpen? Waarom moeten advocaten hun «besluiten» nutteloos blijven belasten? Waarom moet de premie van de vrijzinnige automobilist erop berekend zijn om aan het katholieke verkeersslachtoffer een plechtige uitvaartmis met drie celebranten te waarborgen? Wordt het niet hoog tijd definitief te bepalen of gregoriaanse jaargetijden al dan niet vergoedbaar zijn? Waarom moet het dodelijk verkeersongeval de naastbestaanden op kosten van de automobilistengemeenschap in een nieuw plunje steken? Waarom wordt ook voor deze schadepost geen wettelijk forfait vastgesteld?

4. De herzieningsmogelijkheid der toegekende bedragen.

1. Het kwijtschrift ondertekend voor slot van alle rekening.

Twee recente arresten van het Hof van Cassatie ⁽¹²⁴⁾ hebben opnieuw de aandacht gevestigd op het zeer delicate probleem van de ondertekening van een kwijtschrift voor slot van alle rekening. Hoe vaak zouden slachtoffers van een verkeersongeval door afgevaardigden van de verzekeraar van de tegenpartij gesolliciteerd worden om hun aanspraken te laten varen voor een kleine cashuitkering. Onze vraag evoceert een droeve werkelijkheid, die ook het arrest van 12 mei 1966 niet heeft kunnen verhelpen. Door het kwijtschrift, waarvan gemeld arrest de draagwijdte onderzoekt, maakt de verzekeraar alle later verhaal van het slachtoffer onmogelijk ⁽¹²⁵⁾. Ook hier zal slechts een wetgevend ingrijpen de rechtmatige belangen van het verkeersslachtoffer kunnen beschermen.

2. De herzieningsmogelijkheden ten bate van de verzekeraars.

Hoe vaak de verzekeraars overcompenseren weten wij niet. Op het eerste gezicht zouden wij geneigd zijn aan te nemen dat in lichte ongevallen het slachtoffer misschien wel oververgoed wordt. Lage bestendige werkonbekwaamheidsprocenten kunnen op een «certificat de complaisance» gesteund zijn. Anderzijds zou het niet opgaan zo maar deze lichte werkonbekwaamheden onvergoed te laten. Wat zou dan immers de toestand worden van een slachtoffer dat bv. achtereenvolgens in 1965 een ongeval opliep met 3% blijvende werkonbekwaamheid, in 1966 een ongeval met 4% en in 1967 nogmaals een ongeval met 3%? Zal diegene die het laatste ongeval veroorzaakt 10% of slechts 3% moeten vergoeden?

Of wensen de verzekeraars om «goodwill»-redenen

de kleine schadegevallen niet aan herziening te onderwerpen?

Wat de grote schadegevallen betreft is de toestand wel enigszins anders. Wanneer wij inderdaad vaststellen hoe lang de gerechtelijke of buitengerechtelijke behandeling van de grote « claim » thans duurt, dan mag misschien verondersteld worden dat de toestand van vele slachtoffers op het ogenblik van de eindbeslissing m.b.t. de invaliditeitsgraad geconsolideerd is.

Wij zijn echter de mening toegedaan dat in het voertuigongeval, zoals in het arbeidsongeval, de herziening zowel ten gunste van de verzekeraar als ten gunste van het slachtoffer kan werken.

(1) Robert E. Keeton and Jeffrey O'Connell, *Basic Protection for the Traffic Victim*, 1965, blz. 242.)

(2) G. Ripert, *La règle morale dans les obligations civiles*, 1925, blz. 187 e.v.; Roscoe Pound, *An Introduction to the Philosophy of Law* (Yale Edition) 1953, blz. 72 e.v.)

(3) Ch. Saintelette, *De la responsabilité et de la garantie. Accidents de transport et de travail*, 1884.

(4) Wet van 25 augustus 1891 op de vervoervereenkomst; Warschauverdrag van 12 oktober 1929; Belgische Wet van 7 april 1936, met Protocol van Den Haag van 28 september 1955; Belgische Wet van 30 juli 1963.

(5) Nog op andere gebieden is de objectieve aansprakelijkheid een realiteit geworden.

a) schade aangericht door een luchtschip aan personen en goederen op de grond: Verdrag van Rome van 29 mei 1935 - Belgische wetten van 11 september 1933 en 14 juli 1966;

b) schade voortspruitend uit de vestiging of uitbating van elektriciteitsbedrijven: Wet van 10 maart 1925;

c) de telegraaf- en telefoonwet van 13 oktober 1930;

d) de schade veroorzaakt door grof wild: wet van 14 juli 1961;

e) de schade veroorzaakt door atoomschepen: wet van 9 augustus 1963;

f) de burgerlijke aansprakelijkheid in de kernenergie: Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 - Belgische wetten van 18 juli 1966 en 1 augustus 1966.

(6) Artikels 1384, 1385 en 1386 van het Belgisch Burgerlijk Wetboek.

(7) Jand'Heur c. Les Galeries Belfortaises, Cass. Ch. réunies, 13 februari 1939, D. 1939, I, 57 (note Ripert); S. 1939, I, 121 (note Esmein).

(8) Hoe labiel ook dit voorbeeld reeds geworden is, bewijst de wet van 15 juni 1963 op de verplichte jachtverzekering!

(9) Noteren we terloops dat in bepaalde rechtssystemen, zoals bv. de *Common Law*, de verdeling van aansprakelijkheid een jong begrip is. Zie onze bijdrage in « Van foutaansprakelijkheid naar schadeverzekering. « La Fayette! Nous voilà! » of de Amerikaanse geallieerden van Prof. Tunc » T.P.R., 1967, blz. I - 43, meer in het bijzonder blz. 11.

(10) Zie W.C.L. van der Grinten, *Collectivering in het privaatrecht*, Rede Nijmegen 1957, blz. 13; en in dezelfde zin: A.R. Bloembergen, *Naar een nieuw ongevallenrecht*, Rede Leiden, 1965, blz. 7; A. Tunc, *La Sécurité Routière*, 1966, nr. 5, blz. 12; Geneviève Viney, *Le déclin de la responsabilité individuelle*, 1965.

(11) Parl. Doc. Kamer, 211, zitting 1931-1932.

(12) W. Van Eeckhout, *Le Droit des Assurances terrestres*, 1935, blz. 394.

(13) Zie o.m. het zeer interessante arrest Jacobs t. Raes, Cass. 4 juli 1929, *Pas.* 1929, I, 261.

(14) K.B. 19 maart 1934, *Bulletin Usuel* 1934, blz. 52.

(15) K.B. 7 juli 1936, *Staatsblad*, 29 juli 1936, blz. 5143.

(16) Besluitwet 15 juni 1947, *Bull. lég.* 1947, blz. 542.

(17) Voor een beknopt commentaar op de W.A.M. zie: G.F. Palm, *Beknopte toelichting op de wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen* (W.A.M.), 1965.

(18) *Nederlands Staatsblad*, 1963, nr. 228.

(19) Art. 17, 18, 19, 20 en 21 van de W.A.M.

(20) Art. 3 W.A.M.

(21) G.F. Palm, *op. cit.* blz. 14.

(22) G.F. Palm, *op. cit.*, blz. 14.

(23) G.F. Palm, *op. cit.*, blz. 15.

(24) Art. 3, W.A.M.

(25) G.F. Palm, *op. cit.*, blz. 18.

(26) Art. 6, W.A.M.

(27) Art. 6, W.A.M.

(28) Art. 6, W.A.M.

(29) Art. 7, W.A.M.

(30) Tekst en commentaar vindt men in het *Benelux Publikatieblad*, 1966, nr. 5.

(31) Gemeenschappelijke toelichting bij de Benelux-Overeenkomst, *Benelux-Publikatieblad*, 1966, nr. 5, blz. 21.

(32) I. lid.

(33) De thans volgende algemene beschouwingen werden overgenomen uit: H. Mazeaud, L. Mazeaud et A. Tunc, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, 6ème éd., 1965.

(34) Zie: Ministère des Finances, *Rapport Général sur les travaux de la Conférence sur l'Assurance automobile*, 1964, en R. Janin, « Le règlement des petits sinistres matériels « automobile » de collision », *Revue gén. Ass. terr.*, 1964, blz. 433.

(35) Wet van 27 februari 1958, *Journal Officiel*, 1958, blz. 2148.

(36) Chevassus et Cie. L'Urbaine et la Seine, C. Mazet, Cass. fr. 14.6.1926, D. 1927, I, 57 (nota Collin en Josserand) en S. 1927, I, 15 (nota Esmein); wet van 13 juli 1930, art. 53, *Journal Officiel* 1939, blz. 8003.

(37) Wet van 31 december 1951, *Journal Officiel* 1952, blz. 48.

(38) D. Durin, *Des recours des caisses de sécurité sociale en matière d'accidents*, 1962; M. Dahan, *Sécurité sociale et responsabilité*, 1963.

(39) M. Picard, « Pour une loi sur les accidents d'automobile », *Rev. gén. Ass. terr.* 1931, S.

(40) M. Picard et A. Besson, « La Conférence sur l'Assurance automobile. Questions de responsabilité », *Rev. gén. ass. terr.* 1964, 145.

(41) Wet van 3 mei 1909, *Reichsgesetzblatt*, 1909, blz. 437.

(42) Wet van 19 december 1952, *Bundesgesetzblatt*, 1952, I, 837, gewijzigd door de wet van 16 juli 1957, *Bundesgesetzblatt*, 1957, I, 710.

(43) *Pflichtversicherungsgesetz* van 7 november 1937, *Reichsgesetzblatt*, 1937, 2223, gewijzigd door de wet van 16 juli 1957, *Bundesgesetzblatt* 1957, 710; zie ook *Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Pflichtversicherungsgesetzes* van 6 april 1940, *Reichsgesetzblatt*, 1940, I, 617.

(44) De Cupis, *Dei fatti illeciti*, 1961; Duni-Cassone-Garri, *Trattato di Diritto della circolazione stradale*, 4 dln., 1960.

(45) A. Torrente, *Manuale di Diritto privato*, 1962, blz. 562.

(46) Art. 1227 *Codice civile*.

(47) A. Torrente, *ibid.*

(48) Cass. 17 mei 1953, 650, *Foro it.*, 1953, I, c. 1285.

(49) Cass. 10 juni 1961, n. 1357, *Giust. civ.*, 1961, I, 1124.

(50) Art. 2059 *Codice civile*.

(51) A. Torrente, *op. cit.*, 564, voetnoot 4.

(52) Zie voetnoot 9.

(53) Voor een beknopt overzicht van het Engelse voertuigongevallenrecht zie: H. Street, « Automobile Injury Reparation in England », in: Conard, Morgan, Pratt, Voltz and Bombaugh, *Automobile Accidents Costs and Payments - Studies in the Economics of Injury Reparation*, 1964, blz. 419.

(54) A. Tunc, *La Sécurité Routière*, 1966, nr. 5. Voor een recente en klassieke kritiek op het ontwerp Tunc zie: B. Starck, « Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation », *R.T.D.C.* 1966, blz. 635-685.

(55) Zie voetnoot nr. 36.

(56) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 5.

(57) A. Tunc, *op. cit.*, blz. 30 en v.

(58) A. Tunc, *op. cit.* nr. 36: « ... aucun conducteur de véhicule à moteur ne répond du dommage qu'il cause à autrui, puisque l'assurance prend instantanément sa place. On se trouve donc dans cette situation paradoxale que sont irresponsables ceux qui créent les dangers de la circulation, tant par les risques inhérents à celle-ci que par leurs fautes possibles, qui sont susceptibles d'avoir les conséquences les plus tragiques, alors que le principe de responsabilité pour faute s'applique avec toute sa rigueur à ceux qui sont exposés aux dangers. »

(59) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 34.

(60) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 39.

(61) *ibid.*

(62) *ibid.*

(63) Art. 6.

(64) Art. 2.

(65) Art. 3.

(66) Art. 7 en 8.

(67) A. Tunc, *op. cit.*, voetnoot 111 op blz. 44.

(68) Art. 6, en *op. cit.*, blz. 50-52.

(69) A. Tunc, *op. cit.* nrs. 49-50.

(70) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 51.

(71) *ibid.*

(72) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 6 6e.v.

(73) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 54.

(74) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 56.

(75) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 57.

(76) Voor de berekeningsformule zie: A. Tunc, *op. cit.*, nr. 80.

(77) A. Tunc, *op. cit.*, nr. 46.

(78) Zie T.P.R., 1967, blz. 30.

(79) A.R. Bloembergen, *op. cit.*, blz. 21.

(80) Nederlandse Motorrijtuig Verzekeringsgroep; zie: G. F. Palm, *op. cit.*, blz. 34 e.v.

(81) Keeton O'Connell, *op. cit.*, blz. 526.

(82) Robert E. Keeton en Jeffrey O'Connell, *Basic Protection for the Traffic Victim. A Blueprint for Reforming Automobile Insurance*, Boston, 1965.

(83) B.P.I. art. 1: Wij verwijzen eenvoudig naar de basis-artikels van de B.P.I. zoals aangeduid op blz. 7-10 van het werk van Keeton en O'Connell; voor de aanvullende bepalingen en sectie-indeling der artikels verwijzen wij naar *Basic Protection for the Traffic Victim*.

(84) B.P.I., art. 3.

(85) B.P.I., Art. 3.

(86) B.P.I., art. 2, 3 en 4.

(87) B.P.I., art. 4.

(88) B.P.I., art. 9.

(89) *ibid.*

(90) B.P.I., art. 10.

(91) B.P.I., art. 12.

(92) Section 1, 9, c blz. 305.

(93) B.P.I., art. 8.

(94) B.P.I., art. 2.

(95) Section 3, 7, blz. 320.

(96) Section 3, 1 e.v., blz. 318.

(97) B.P.I., art. 6.

(98) Section I, 10, blz. 306.

(99) blz. 295-298.

(100) M.b.t. de erelonen der Amerikaanse advocaten in «negligence» gedingen. Zie T.P.R. 1967, blz. 14.

(101) Section II, 1 blz. 480.

(102) Noteren we inderdaad dat één van de redenen waarom Keeton en O'Connell het begrip «fout» in hun plan behouden de volgende is: «The concept of liability based on fault is deeply rooted in our society and will not be lightly cast aside» (blz. 271). Vrezen Keeton en O'Connell het verzet van de «trial lawyers». Het antwoord op deze vraag gaf Prof. Tunc: «Il est possible que cette idée soit exacte et il est possible que, par souci d'efficacité, les auteurs (Keeton - O'Connell) en aient tenu compte». (A. Tunc, «Le projet de loi sur les accidents de la circulation des Professeurs Keeton et O'Connell», boekbespreking in *Revue internationale de droit comparé*, 1966, blz. 445.

(103) Zie onze bijdrage in T.P.R., 1967, blz. 2.

(104) A. Tunc, «Le projet de loi sur les accidents de la

circulation des Professeurs Keeton et O'Connell», *Revue internationale de droit comparé*, 1966, 443.

(105) De nummering der artikels is conform aan de letternummering door de auteur gebruikt.

(106) R.O. Dalcq, «L'article 1382 du Code Civil et les accidents de la circulation», *J.T.*, 1965, 1965, blz. 497.

(107) A, a.

(108) A, b.

(109) A, b en f.

(110) Art. C.

(111) Art. A, a.

(112) Art. D.

(113) Art. A, c.

(114) Art. A, c.

(115) Art. D.

(116) Art. A, c.

(117) Art. A, c.

(118) Art. A, c.

(119) Art. A, d.

(120) *J.T.*, 1965, blz. 503.

(121) «Justinien était un prince chrétien: sa manie de la culpa n'est qu'une forme juridique de la hantise du péché»; zie: R. Dekkers, «Recours des héritiers d'un voyageur, mortellement accidenté, contre le transporteur», *R.C.J.B.*, 1947, blz. 41-42, voetnoot 1.

(122) Zie T.P.R., 1967, nr. 9.

(123) J. Dabin, «Du droit à réparation des parents de la victime d'un accident mortel, en dehors du cas spécial des accidents du travail», *Belgique Judiciaire*, 1935, blz. 514 e.v.; R. Dekkers, «Recours des héritiers d'un voyageur, mortellement accidenté, contre le transporteur», *R.C.J.B.*, 1951, blz. 26 e.v.; J. Dabin, «Les ayants-droit de la victime, agissant en réparation de leur dommage personnel, peuvent-ils se voir opposer la faute commise par celle-ci?», *R.C.J.B.*, 1962, blz. 168; J. Kirkpatrick, «Le nouveau statut des dommages subis par répercussion», *R.C.J.B.*, 1964, blz. 449.

(124) La Nationale de Bruxelles t. Vander Stocken, Cass. 3 maart 1966, onuitgegeven, en The Ocean Accident and Guarantee Corp. Ltd en consoorten t. Szacht, Cass. 12 mei 1966, onuitgegeven.

(125) J. Kirkpatrick, «L'acte par lequel la victime d'un accident renonce, contre paiement d'une indemnité, à toute prétention complémentaire», *J.T.* 1967, blz. 37. Zie ook: A.P.R., Tw. *Dading*, nrs. 262 e.v.

II. AANSPRAKELIJKHEID OF ZEKERHEID?

Preadvies van Dr. jur. Gilbert CLAUS

In dit preadvies zal getracht worden, aan de hand van de dagelijkse ervaring aan het hoofd van een verzekeringsmaatschappij, waarvan de portefeuille voor een belangrijk deel uit autopoliissen bestaat, het gestelde probleem technisch en concreet te bekijken.

Met opzet zullen enkele nevenproblemen, als daar zijn de overbelasting van de rechtbanken, de lange duur van de procedure, niet behandeld worden, omdat deze opgelost kunnen en moeten worden onafhankelijk van het gekozen stelsel.

Vooraleer tot de kern van de gestelde vraag door te dringen, is het nodig de sociaal-economische werkelijkheid, waarop de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek in verband met de verkeersongevallen van toepassing zijn, aan de hand van de beschikbare statistische gegevens te benaderen.

Het voertuigenpark

Volgens het N.I.S. zag ons wagenpark er als volgt uit:

1954	575.037	100
1956	685.066	119
1960	929.797	162
1961	1.014.413	176
1962	1.114.861	194
1963	1.234.060	214
1964	1.371.611	238
1965	1.501.900	261
1966	1.640.000	285 (raming)

De toenemende welvaart, het stijgend inkomen per hoofd, de verdunning der gezinnen, de verminderde werktijd en de kredietpolitiek, zijn de belangrijkste factoren welke de aangroei van ons voertuigenpark, eveneens in de komende jaren, zullen beïnvloeden.

Normaal wordt de verzadiging gesitueerd op het ogenblik dat gemiddeld één wagen per gezin ter beschikking staat.

De waarschijnlijke evolutie tot de verzadigingsgrens zou er voor de komende jaren als volgt uitzien ⁽¹⁾:

1966	1.440.000
1970	2.050.000
1975	2.550.000
1980	3.000.000
1985	3.400.000
1990	3.750.000
1995	4.100.000
2000	4.500.000

Deze geweldige aangroei van het wagenpark zal, naast een oververzadiging van onze wegen en de daaruit voortvloeiende botsingen, ook voor gevolg hebben dat het relatief aantal voetgangers en fietsers, dw.z. de meest kwetsbare weggebruikers, aanzienlijk zal dalen.

Rampen en rampenlast

Dank zij STATAU, dit is de studiedienst voor autostatistiek van de beroepsvereniging der Belgische verzeke-

ringsondernemingen (B.V.V.O.), beschikken wij over zeer nauwkeurige gegevens betreffende $\pm 72\%$ van ons motorvoertuigenpark.

Zo maken een 80-tal verzekeringsmaatschappijen op re-

gelmatige tijdstippen de evolutie van de rampenlast bekend.

Hier volgen enkele gegevens uit de statistiek van 1960 tot 1965:

Jaartallen	Jaarvoertuigen	Aantal rampen	Totale kost in 1.000-tallen	Gemiddelde kost	Frequentie	Netto premie
1960	666.915	147.271	1.174.370	7.974	0,22	1.761
1961	904.381	205.825	1.734.827	8.429	0,22	1.915
1962	1.014.645	230.509	1.964.110	8.521	0,22	1.936
1963	1.137.698	270.134	2.327.347	8.616	0,23	2.046
1964	1.168.930	304.038	2.807.822	9.235	0,26	2.402
1965	1.280.050	330.893	3.092.858	9.347	0,26	2.416

Uit deze cijfers blijkt onmiddellijk dat van jaar tot jaar de frequentie van de rampen stijgt (0,22 in 1960 - 0,26 in 1965) alsook de netto premie, dit is de verhouding totale kost/jaarvoertuigen (1.761 fr. in 1960 - 2.416 fr in 1965 of een stijging van meer dan 30 %).

Hieruit volgt dat, wanneer de commerciële premie niet gelijktijdig met de netto-premie stijgt, de verzekeringsmaatschappijen op een bepaald ogenblik verlies gaan lijden, wat in de laatste jaren herhaaldelijk het geval was.

De commerciële premie, dit is deze welke in het tarief vermeld is, wordt samengesteld uit de netto-premie in hoofdzaak verhoogd met volgende lasten uit hoofde van:

- a) de algemene kosten: 7,50 %
- b) de commissielonen: 20 %
- c) de winstvoorziening voor
— de vergoeding van het kapitaal, het
stellen van veiligheids- en solvabiliteitsreserves 1 %
- d) het beheer der rampen: 12 %

Rekening houdende met nog een paar andere technische factoren bekomt men de commerciële premie door de netto-premie te corrigeren met de globale coefficient 1,595, dit voor de personenvoertuigen.

Onmiddellijk blijkt dat elke wijziging aan het huidig stelsel der verantwoordelijkheidsbepaling, een invloed heeft op de commerciële premie.

Indien door de wijziging van het stelsel, de totale kostprijs der schadegevallen stijgt, zal zulks noodzakelijk de premie doen stijgen. Welnu, indien alle slachtoffers van lichamelijke schade vergoed worden door de verzekering,

zal de rampenlast, dus de premie, stijgen. Zal deze stijging economisch draaglijk zijn?

Op economisch vlak is het niet mogelijk de ware gevolgen van een wijziging te berekenen zonder diepgaande studie. ⁽²⁾

Sommige hervormers stellen voor, door een vermindering van de nu toegekende vergoedingen, de voorgestelde nieuwe uitgaven te compenseren.

Uitzondering gemaakt voor sommige te hoge schadevergoedingen, zou het onbillijk zijn de vergoedingen van de onschuldige slachtoffers te verminderen.

Deze compensatie zou zeker onvoldoende zijn wanneer men weet dat de totale rampenlast slechts met 4 % daalt wanneer men geen vergoeding boven 1,5 miljoen per ramp zou uitkeren.

De vraag stelt zich ook onmiddellijk of de automobilist alleen deze last dient te dragen. Zulks zou onbillijk zijn.

Niet alleen hij schept het risico; de openbare besturen door het onvoldoende wegnnet, de andere weggebruikers hebben er ook hun aandeel in.

Het risico dat hij gedeeltelijk schept, wordt meestal in het belang van de gemeenschap genomen. De dokter, de advocaat, de voerman, enz. vervullen hun sociale functie en gebruiken daartoe de auto. ⁽³⁾

Het N.I.S. heeft vóór enkele dagen de statistiek van de verkeersgevallen op de openbare weg voor het jaar 1964 gepubliceerd. Uit deze gegevens blijkt eveneens dat het aantal ongevallen bestendig stijgt, de laatste jaren echter met een verminderend percentage van stijging. ⁽⁴⁾

Dit is ook het geval voor de ter plaatse gedoden en nog meer voor de ernstig en de licht gekwetsten. Onderstaande tabel geeft hiervan een duidelijk beeld:

TABEL 1. - AANTAL VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS - PERIODE 1951 - 1964

JAAR	Ongevallen				Slachtoffers ter plaatse gedood				Ernstig gewonden				Licht gewonden			
	Aantal		Vermeerdering of vermindering t.o.v. vorig jaar		Aantal		Vermeerdering of vermindering t.o.v. vorig jaar		Aantal		Vermeerdering of vermindering t.o.v. vorig jaar		Aantal		Vermeerdering of vermindering t.o.v. vorig jaar	
1951	82.182				792				4.718				22.720			
1952	92.724	+	10.542	+ 13	739	—	53	— 7	5.233	+	515	— 11	25.742	+	3.022	+ 13
1953	101.810	+	9.086	+ 10	702	—	37	— 5	6.090	+	827	+ 16	30.768	+	5.026	+ 20
1954	113.460	+	11.650	+ 11	811	+	109	+ 16	7.126	+	1.036	+ 17	36.483	+	5.715	+ 19
1955	125.240	+	11.780	+ 10	828	+	19	+ 2	9.687	+	2.561	+ 36	40.670	+	4.187	+ 11
1956	132.327	+	7.087	+ 6	902	+	74	+ 9	10.218	+	531	+ 5	43.823	+	3.153	+ 8
1957	143.864	+	11.537	+ 9	925	+	23	+ 3	11.442	+	1.224	+ 12	51.331	+	7.508	+ 17
1958	158.306	+	14.442	+ 10	984	+	59	+ 6	12.123	+	681	+ 6	56.559	+	5.228	+ 10
1959	155.348	—	2.958	— 2	906	—	78	— 8	12.674	+	551	+ 5	58.035	+	1.476	+ 3
1960	175.363	+	20.015	+ 13	1.097	+	191	+ 21	13.894	+	1.220	+ 10	64.756	+	6.721	+ 12
1961	187.326	+	11.963	+ 7	1.079	—	18	— 2	15.114	+	1.220	+ 9	69.422	+	4.666	+ 7
1962	199.501	+	12.175	+ 6	1.127	+	48	+ 4	15.084	—	30	— 0,2	69.184	—	238	— 0,3
1963	214.993	+	15.492	+ 8	1.207	+	80	+ 7	15.145	+	61	+ 0,4	70.806	+	1.222	+ 2
1964	236.163	+	21.170	+ 10	1.351	+	144	+ 12	17.626	+	2.481	+ 16	80.920	+	10.114	+ 14

In verhouding tot het aantal voertuigen dat in omloop wordt gebracht, is het aantal ongevallen sinds 1954 praktisch constant.

De verhouding tussen het aantal voertuigen en het aantal ter plaatse gedoden is dalend en sinds 1955 constant voor wat de ernstig en licht gewonden betreft.

Er is ook een constante verhouding tussen het aantal doden, ernstig en licht gewonden tegenover het aantal ongevallen.

Ziehier de cijfers:

Tabel 2. — AANTAL VERKEERSONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS IN VERHOUDING TOT HET EFFEKTIEF DER MOTORVOERTUIGEN — PERIODE 1951 - 1964.

	Aantal ongevallen per 10.000 motorvoertuigen	Aantal slachtoffers gedood ter plaatse, per 10.000 motorvoertuigen	Aantal ernstig gewon- den per 10.000 motorvoertuigen	Aantal licht gewon- den per 10.000 motorvoertuigen	Aantal slachtoffers gedood ter plaatse per 1.000 ongevallen	Aantal ernstig gewon- den per 1.000 ongevallen	Aantal licht gewon- den per 1.000 ongevallen
1951	1.305	13	75	361	10	57	276
1952	1.372	11	77	381	8	56	278
1953	1.387	9	83	419	7	60	302
1954	1.451	10	91	466	7	63	321
1955	1.467	10	113	476	7	77	325
1956	1.430	10	110	474	7	77	331
1957	1.421	9	113	507	6	80	357
1958	1.513	9	116	540	6	77	357
1959	1.369	8	112	511	6	82	374
1960	1.518	9	120	560	6	79	369
1961	1.504	9	121	557	6	81	371
1962	1.518	9	115	526	6	76	347
1963	1.484	8	105	489	6	70	329
1964	1.525	8	113	522	6	71	343

Het aantal ongevallen in de agglomeraties is driemaal zo groot als dit buiten de agglomeraties, het aantal licht gekwetsten de helft hoger, dit der ernstig gewonden ongeveer gelijk, terwijl het aantal gedoden ter plaatse bijna het dubbele is buiten de agglomeraties.

De gegevens van de laatste vijf jaren tonen zulks duidelijk aan:

Tabel 5. — INDELING VAN DE VERKEERSONGEVALLEN VOLGENS DE PLAATS: IN OF BUITEN DE AGGLOMERATIES - PERIODE 1951 - 1964

Jaren	Aantal ongevallen	Aantal slachtoffers		
		Ter plaatse gedood	Ernstig gewond	Licht gewond
1. In de agglomeraties				
1951	62.971	339	2.497	14.978
1952	71.144	239	2.722	17.144
1953	76.846	243	3.036	19.995
1954	85.297	291	3.503	23.374
1955	92.512	286	4.823	25.632

1956	98.135	313	5.043	27.822
1957	107.421	291	5.799	32.760
1958	117.859	356	6.112	36.147
1959	115.545	345	6.417	36.939
1960	130.849	403	6.953	41.136
1961	139.641	369	7.617	43.897
1962	149.599	397	7.525	43.782
1963	159.181	421	7.403	44.040
1964	175.783	466	8.534	50.753

2. Buiten de agglomeraties

1951	19.211	453	2.221	7.742
1952	21.580	500	2.511	8.598
1953	24.964	459	3.054	10.773
1954	28.163	520	3.623	13.109
1955	32.728	542	4.864	15.038
1956	34.192	589	5.175	16.001
1957	36.443	634	5.643	18.571
1958	40.447	628	6.011	20.412
1959	39.803	561	6.257	21.096
1960	44.514	694	6.941	23.620
1961	47.685	710	7.497	25.525
1962	49.902	730	7.559	25.402
1963	55.812	786	7.742	26.766
1964	60.377	885	9.092	30.167

— Hoeveel slachtoffers bij verkeersongevallen worden niet vergoed?

Theoretisch kan men zeggen dat volgende schaden onvergoed blijven:

1. deze veroorzaakt door de fout van de slachtoffers;
2. idem bij verdeelde verantwoordelijkheid voor het deel der fout;
3. deze geleden door het niet foutieve slachtoffer dat de fout van de derde niet kan bewijzen.
4. deze veroorzaakt door de insolvable verantwoordelijke derde, die niet verplicht verzekerd is (voetganger, fietser, enz.);
5. de schade geleden door de uit de verplichte verzekering gesloten familieleden van de foutieve vervoerder;

6. materiële schade welke niet gedekt is door de verzekering:

- hetzij omdat ze expliciet uitgesloten is
- hetzij omdat ze veroorzaakt werd door een verzekerde insolvable automobilist
- hetzij ze door een onbekende werd veroorzaakt;

7. de schade welke het gevolg is van overmacht;
8. de schade voortvloeiende uit de verdediging der belangen (erelonen).

Een sociologisch onderzoek zou ons nadere gegevens moeten bezorgen betreffende het aantal personen, die onvergoed blijven.

Tijdens de werkvergaderingen die volgden op het colloquium met Professor Tunc, werd de noodzakelijkheid van deze enquête benadrukt en de mogelijkheid ze te laten doorgaan onderzocht.

Volgende statistiek toont ons aan hoeveel voetgangers en fietsers er bij botsingen met andere weggebruikers in 1964 om het leven kwamen of ernstig werden gekwetst:

Aantal ongevallen	Ter plaatse gedood			Ernstig gekwetst		
	Totaal	Voetgangers	Fietsers	Totaal	Voetgangers	Fietsers
236.163	1.351	290	112	17.626	2.335	1.729
		402			4.164	

Wanneer wij uit tabel 10 van de hogergenoemde uitgave van het N.I.S. vernemen dat 79,1 % van de ongevallen met lichamelijke schade aan de fout van voerders (fiet-sers inbegrepen) toe te schrijven zijn en 5 % aan hun

physische toestand, dat deze voerders meestal verze-kerd zijn, dan mogen wij normaal aannemen dat een zeer hoog percent van deze slachtoffers vergoed worden.

Tabel 10.- PROCENTUELE VERDELING VAN DE OMSTANDIGHEDEN DIE AANLEIDING GAVEN TOT DE ONGEVALLEN MET LICHAMELIJK LETSEL - PERIODE 1955 - 1964.

Omstandigheden te wijten aan	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
<i>De mens :</i>										
fouten van bestuurders en fietsers	73,5	73,0	77,7	75,4	74,8	76,0	76,7	77,7	77,7	79,1
fouten van voetgangers en passagiers	11,9	11,9	10,3	12,1	12,0	11,6	11,6	10,9	10,3	9,8
physische gesteldheid van de be- stuurder (invloed van drank inbegr.)	5,2	5,0	4,9	4,4	4,7	5,0	4,7	4,8	5,1	5,0
physische gesteldheid van de voet- ganger (invloed van drank inbegr.)	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,3	0,4	0,3	0,3
<i>Het voertuig :</i>										
staat van het voertuig	1,4	1,3	1,4	1,3	1,4	1,4	1,2	1,2	1,2	1,3
<i>De plaats :</i>										
verkeersopstoppen	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4
weggesteldheid	1,2	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,3	1,0
weersomstandigheden	3,2	2,7	1,0	1,9	1,8	1,0	1,1	1,2	1,6	0,9
andere en onbepaalde omstandigheden	2,2	2,2	2,5	2,7	3,2	3,0	2,8	2,3	2,1	2,2
TOTAAL :	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Daarenboven kan men zich van de indruk niet ont-
doen dat de sociale wetgeving het lot van een zeer groot
aantal onvergoede slachtoffers na verkeersongevallen
draaglijk maakt.

Volgende sociale wetten kunnen aanleiding geven tot
betaling van vergoedingen aan de slachtoffers van ver-
keersongevallen :

1. de wet op de arbeidsongevallen
2. de wet op de ziekteverzekering
3. de wet op de herklassering der gehandicapten
4. de wet op het gewaarborgd weekloon
5. de wet op het bediendenkontraakt
6. de wet op het statuut van de ambtenaren.

Trouwens zijn de meeste van de hierboven aangehaalde
niet vergoede risico's verzekeraar (polis inzittende auto,
persoonlijke verzekering, verzekering tegen stoffelijke
schade, polis rechtsbijstand, enz.)

— Moet alle lichamelijke schade vergoed worden ?

Door velen wordt vooropgesteld dat in een welvaart-
staat elke belangrijke lichamelijke schade zou dienen
vergoed te worden in die mate dat door deze vergoeding
het levensminimum opnieuw verzekerd zou zijn.

Er werd reeds op gewezen dat onze sociale wetgeving
en het verzekeren van deze risico's aan veel gevallen de
gewenste oplossing geven.

De oorzaken van lichamelijke schadegevallen zijn veel-
vuldig en slechts in een geringe mate aan de verkeers-
ongevallen te wijten.

De studie van de doodsoorzaken geeft hiervan een dui-
delijk beeld :

Hierna volgen de cijfers voor 1963 :

	aantal gevallen	%
a) kwaadaardige gezwellen	21.995	18,5
b) ademhalingsziekten	45.305	39,8
c) andere pathologische oorzaken	34.506	29,6
d) ouderdom	3.264	2,8
e) verkeersongevallen	1.701	1,5
f) andere gewelddadige oorzaken	3.446	3
g) zelfmoorden	1.299	1,1
h) onbepaalde oorzaken	5.202	4,4
	116.718	100

Voor de categoriën tussen 25 en 50 jaar was het aan-
tal doden door verkeersongevallen 8,7 % (582 op 6.681)
en 33 % op het totaal der *gewelddadige* doodsoorzaken.

Uit deze cijfers blijkt dat het probleem der vergoeding
van de lichamelijke schade slechts in zeer beperkte mate
beïnvloed zou worden door een wijziging in het stelsel
van de vergoeding der verkeersongevallen.

Het doel elke lichamelijke schade te vergoeden in de
mate als hoger aangeduid, is dan ook slechts te bereiken
door algemene maatregelen als daar zijn de uitbreiding
van de verplichte verzekering b.v. voor inzittenden, auto-
voerders, fietsers, enz. en/of van de maatschappelijke
zekerheid.

— Moeten wij het begrip « fout » bij het bepalen van
de vergoeding bij verkeersongevallen laten varen ?

In tegenstelling met wat men dikwijls hoort beweren,
spelen « toeval » of « noodlot » een geringe rol bij het
voorvallen van verkeersongevallen. Meestal is de oor-
zaak van een verkeersongeval een gekende, gekarakte-
riseerde en vermijdbare fout. Er is hier dus geen sprake

van kansen of risico's die normaal op elke weggebruiker wegen.

De statistieken wijzen uit dat 81 % van de voerders van personenwagens verzekerd in B.V., geen ongeval hebben waarin de verzekeraar dient tussen te komen, zodat slechts 19 % van deze voerders het totaal der ongevallen veroorzaken.

Het zou zeer gevaarlijk zijn de verkeersongevallen te beschouwen als noodzakelijke onvermijdbare voorvallen, die volgens een zekere wetmatigheid moeten voorkomen.

Wij dienen integendeel, door de technische vooruitgang bij het bouwen van voertuigen en het aanleggen van wegen en door een betere preventie, het aantal ongevallen te doen verminderen.

In werkelijkheid schijnen wij erin te slagen de verhouding ongevallen/voertuigen constant te houden.

De dagelijkse ervaring leert ons dat overdreven snelheid, schending der prioriteit, gevaarlijke inhaalmaneuvers, vermoeidheid, intoxicatie, de oorzaak zijn van de meeste ongevallen. Welnu, niemand zal beweren dat deze autovoerder niet « foutief » hebben gehandeld en dat het begrip « bonus pater familias » voor hen dient afgeschaft. Even foutief is de voetganger of fietser die bij avond de baan dwarsst wijl een voertuig in aantocht is.

De tabel nr. 9 van de « Statistiek der verkeersongevallen in 1964 » van het N.I.S. toont ons aan dat minstens 72,9 % van de ongevallen in 1964 veroorzaakt werden door foutieve voerders; 3,4 % van de ongevallen door de fout van voetgangers of passagiers.

Tabel 9. — PROCENTUELE VERDELING VAN DE VOORNAAMSTE OMSTANDIGHEDEN DIE AANLEIDING GAVEN TOT ONGEVALLen TIJDENS DE PERIODE 1954-1964

Omstandigheden te wijten aan :	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
a) Bestuurders :											
Overdreven snelheid	22,9	15,1	14,6	14,8	15,1	14,9	15,0	14,9	14,8	14,8	15,2
Rijden aan de verboden kant	6,5	5,2	5,2	5,1	5,1	5,0	5,1	5,0	5,0	5,1	4,9
Niet naleven voorrangsrecht	28,8	31,5	32,1	33,2	34,3	32,5	33,4	33,4	33,3	32,6	35,2
Voorbijsteken van een rijdend of stilstaand voertuig	17,6	16,1	14,8	14,0	12,5	11,9	11,5	11,7	11,4	10,7	10,8
Verkeerde signalen geven of nalaten de vereiste signalen te geven	1,2	1,4	1,2	2,0	1,1	1,1	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8
Achteruitrijden	5,4	5,7	6,0	6,5	6,2	6,7	6,3	6,2	6,2	6,1	6,0
Andere	7,1	11,3	12,6	12,8	13,2	14,5	15,6	16,0	17,3	18,4	16,7
b) Voetgangers en passagiers :											
Onachtzaamheid op de weg	4,2	3,4	3,5	3,7	3,7	3,7	3,6	3,6	3,2	2,8	2,8
Andere	0,2	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,8	0,6	0,6
c) Het voertuig :											
Slechte werking van de remmen	0,9	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6
Andere	0,8	0,8	0,7	0,8	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7
d) Weersomstandigheden :											
IJzel of sneeuw	1,2	2,7	2,6	0,3	0,8	1,0	0,5	0,4	1,0	1,8	0,6
Andere	0,4	1,4	1,0	0,6	1,1	1,2	0,8	0,7	0,4	0,4	0,4
e) Slechte toestand van de weg	0,8	1,0	1,1	1,0	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	1,1	0,7
f) Andere en onbekende omstandigheden	2,0	2,9	2,9	3,5	3,6	4,2	4,2	4,1	3,8	3,6	4,0
TOTAAL :	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Het is duidelijk dat, wanneer men de automobilist zou doen geloven dat verkeersongevallen inherente en quasi-onvermijdbare gevolgen zijn van het gebruik van een wagen, zodat elke materiële schade vergoed zou worden op basis van de respectievelijke paardekracht van de in de aanrijding betrokken voertuigen, het aantal ongevallen noodzakelijk zou stijgen.

Zo werd er vastgesteld dat tijdens één jaar op 100 wagens :

— 29,2 getroffen werden zo deze alleen verzekerd waren in B.V. ;

— 36,1 getroffen werden zo zij verzekerd waren in omnium met vrijstelling ;

— 71,7 getroffen werden zo zij in volledige omnium verzekerd waren.

Welnu, volgens de wet van Heinrich (arbeidsongevallen) vormt de massa der ongevallen een pyramide waarvan de basis samengesteld is uit ongevallen met materiële schade, het midden uit deze met lichte lichamelijke schade en de top uit ernstige en dodelijke ongevallen.

Wanneer de basis breder wordt, d.w.z. wanneer het aantal materiële schadegevallen stijgt, is zulks ook het

geval voor de gekwetsten en de doden. Naar aanleiding van de ontleding van tabel 2 stelden wij vast dat er een constante verhouding was tussen het aantal ongevallen, het aantal licht gewonden, ernstig gewonden en doden.

Vermits men vaststelt dat de *fout* de overheersende oorzaak is van de verkeersongevallen, heeft het geen zin dit begrip te willen schrappen als maatstaf voor de vergoeding.

Het invoeren van de « objectieve » verantwoordelijkheid zou de nadelen van ons huidig stelsel niet wegruimen, maar wel het afschrikkend effect van de aquilaanse verantwoordelijkheid te niet doen.

Bij de bevolking zou dit stelsel trouwens afgewezen worden als strijdig met het diep ingeworteld moreel bewustzijn waarbij ieder verantwoordelijk wordt geacht voor zijn fout. Dit bewustzijn heeft teen Europees, ja zelfs internationaal karakter.

Een motie, met eenparigheid van stemmen aangenomen tijdens de voltallige vergadering van 24.9.1965 van het « Europees Comité der Verzekeraars » dat 18 landen groepeerde, luidde als volgt :

« Le Comité Européen des Assurances, à l'unanimité,

après avoir confronté l'expérience recueillie par ses membres à l'occasion de l'instruction et du règlement des sinistres :

— constate chez les utilisateurs de véhicules à moteur de tous les pays européens représentés, un même souci du respect de leur bon droit et un même attachement aux notions traditionnelles de la responsabilité ;

— considère, d'autre part, que toute réforme, susceptible d'entraîner chez les usagers de la route l'atténuation du sens de leur responsabilité, présente des dangers considérables pour la collectivité ;

— émet le vœu que les problèmes d'ordre social ou d'ordre administratif que peut poser la multiplication des accidents de la circulation, trouvent des solutions pratiques qui ne portent aucune atteinte à des principes que l'on peut considérer comme fondamentaux dans le cadre d'une réglementation juridique qui doit rester nécessairement unitaire. »

Dat men de gevolgen van deze fout door een verzekeringspolis laat dekken, spreekt dit alles niet tegen, doch is er de bevestiging van. Hoe beter men zich laat verzekeren, des te beter komt men de verplichtingen van art. 1382 na.

Zo wij de objectieve verantwoordelijkheid bij de regeling van de verkeersongevallen invoeren, is het slechts een stap om zulks in het ganse gebied der artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek te doen. De ingewikkeldheid van het moderne leven, de noodzakelijkheid van het gebruik van onbekende machten en krachten, de specialisatie, zijn zovele uitnodigingen daartoe.

Prof. P. Moureau van de universiteit van Luik deed reeds voorstellen tot invoering van de « objectieve verantwoordelijkheid » voor geneesheren.

De apotheker die een bepaalde stof bestelt en er een andere in de plaats ontvangt, de ingenieur die een nieuw procédé toepast, het openbaar bestuur dat zijn wegen moet onderhouden, zijn zij niet in dezelfde toestand als de automobilist van wie men zegt dat hij noodzakelijk fouten moet begaan waarvan de gevolgen buiten verhouding staan tot de grootte ervan ?

Men voelt het onmiddellijk aan dat het niet mogelijk is deze weg op te gaan zonder de ganse maatschappelijke structuur te wijzigen.

— Is het nodig het stelsel van art. 1382 van het Burgerlijk Wetboek te verlaten om een betere vergoeding der slachtoffers van verkeersongevallen te bekomen ?

1. Wij zijn van oordeel dat slechts een gering aantal dezer slachtoffers onvergoed blijft in die mate dat zij het levensminimum niet opnieuw bekomen.

2. Indien men als stelling poneert dat alle lichamelijke schade in die mate dient vergoed dat het slachtoffer het levensminimum opnieuw bereikt, dan geldt zulks voor

alle onvergoede slachtoffers, waarvan de slachtoffers der verkeersongevallen slechts een gering deel uitmaken.

3. Niet alleen de automobilisten zouden de last der vergoeding dienen te dragen daar de meesten onder hen noodgedwongen een autovoertuig sturen in uitvoering van hun sociale functie.

4. Uit de twee voorgaande punten blijkt duidelijk dat de behandelde materie, nl. de vergoeding der onvergoede slachtoffers van ongevallen, tot het domein der verzekering, hetzij privaot, hetzij sociaal, en niet tot dit der aansprakelijkheid behoort.

Besluit :

Naar onze mening is het niet nodig het stelsel als dusdanig te wijzigen. De uitbreiding van de verzekering, hetzij privaot, hetzij sociale, kan de gewenste oplossing brengen.

(1) Zie E. Jacobs « Het Belgisch Wagenpark », *Tijd*, nr. 2, blz. 17 en volgende.

(2) « If the full cost of « complementing absolute liability in full » were to be reflected in premiums it would appear, therefore that premiums would increase by four- or five fold ». *Report of Committee on Absolute liability*, New Zealand, 2 July 1963, blz. 19.

(3) Zie R. Dalcq, *Colloquium U.L.B., J.T.*, 1966, blz. 365. Zie ook Bondoux, in *l'Observatoire*, 1966, blz. 11.)

(4) Er moet rekening gehouden worden met het feit dat de politie voor een steeds groter wordend aantal verkeersongevallen geen P.V. opstelt. Daar deze cijfers gesteund zijn op het aantal opgestelde P.V.'s zijn zij niet de juiste weergave van het aantal ongevallen.

(5) Van de ± 300.000 door STATAU waargenomen rampen per jaar, worden er 86% in der minne geregeld en vinden dus schijnbaar een bevredigende oplossing, de overige 14% welke meestal voor de rechtbanken komen, vormen 50% der behandelde gevallen.

Tijdens het burgerlijk jaar 1965, werden er door het Parket te Brussel 98.745 strafzaken behandeld, waarvan 18.958 door de afdeling verkeer. Hiervan werden er 11.848 zonder gevolg gelaten, voor 1555 werd een transactie voorgesteld en voor 2827 werd er gedagvaard ; 250 zaken werden in onderzoek gesteld.

(6) Deze wet heeft o.m. tot doel de onvergoede slachtoffers met lichamelijke schade tegemoet te komen. De automobilisten dragen in zeer grote mate bij tot de vorming van het Fonds. Zo bedroegen hun bijdragen op 31/8/1966 de som van 517.576.651 Fr. of 48,91% van het totaal der inkomsten van het Nationaal Fonds. Tussen 1958 en 31/8/1966 werden er 119.242.061 Fr. uitgegeven aan algemene kosten, mobiel en immobilisaties en 130.634.035 Fr. voor tussenkomst ten voordele van gehandicapten. (Zie antwoord van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid, *Bulletin van Vragen en Antwoorden van de Senaat* dd. 1.11.1966.)

(7) Zie *Organisation de la sécurité*, uitgave A.I.B., blz. 19 en 20.

(8) Zie P. Moureau, « Responsabilité médicale et risque médical », *Bulletin de l'Académie de médecine de Belgique*, VIIe série, dl. V, 1965. Zie ook « Communication présentée au 2me Congrès international de morale médicale », Parijs 24-27 mei 1966.

VLAAMSE JURISTEN,

Abonneert U op het "Rechtskundig Weekblad"

RECHTSpraak

Ten gevolge van de omvang der 2 preadviezen voor hetaanstaande XXIIe Congres van de Vlaamse Juristenvereniging, hebben wij ons verplicht gezien de rubriek «Rechtspraak» naar het volgend nummer te verschuiven.

PROGRAMMA

van het

XXIIste CONGRES VAN DE VLAAMSE JURISTENVERENIGING

Gent, 15 april 1967

L.S.,

Reeds meer dan een halve eeuw geleden hebben de Vlaamse Juridische Congressen bijgedragen tot de wetenschappelijke en culturele ontplooiing van Vlaanderen. De Bond der Vlaamse Rechtsgeleerden, opgericht in 1884, hield een eerste Vlaams rechtskundig congres in 1900; het laatste congres van de Bond, het XXIste, werd gehouden te Gent op 30 en 31 maart 1940. Het bestuur van de nieuw opgerichte Vlaamse Juristenvereniging wil de traditie voortzetten door de inrichting van een congresdag te Gent op 15 april 1967. Een dergelijk initiatief biedt tal van mogelijkheden: een trefpunt scheppen waar tal van mensen van dezelfde discipline elkaar ontmoeten kunnen; nieuwe inzichten en verworvenheden van de wetenschap kenbaar maken; aan jongeren gelegenheid tot contact verschaffen.

Het bestuur heet u bij voorbaat welkom.

Praktische inlichtingen

1. Het congres zal plaatsvinden in de gebouwen van de Faculteit des Rechtsgeleerdheid te Gent, Universiteitstraat 14.

2. De openingsplechtigheid en de slotzitting gaan door in de nieuwe Akademieraadzaal van de Rijksuniversiteit te Gent, Voldersstraat 9.

3. Tijdens het congres wordt een plaatselijk secretariaat opengehouden (tel. (09) 25 03 23).

4. Het slotbanket wordt gehouden in de aloude Bylokeabdij, Godshuizenlaan, Gent.

5. De preadviezen zullen worden gepubliceerd in het *Rechtskundig Weekblad* en, onder vorm van een overdruk, samen met een volledige documentatiemap aan de congresdeelnemers worden bezorgd.

Programma

Zaterdag 15 april 1967

9.00 u. Aankomst van de deelnemers, die zich aanmelden op het congressecretariaat.

9.30 u. *Openingsplechtigheid in de Akademieraadzaal*

- Verwelkoming door Prof. Mr. Ridder René Victor, Voorzitter van de Vlaamse Juristenvereniging.

- Openingsrede door Prof. Mr. M. Storme, Congresvoorzitter.
- Praktische mededelingen door Dr. G. Schrans, Congressecretaris.

10.00 u. Sectievergaderingen

- Sectie A: Mede-eigendom bij appartementsgebouwen.
- Sectie B: Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen te worden vervangen door een stelsel van verzekering?
- Sectie C: De tussenkomst van de regeringscommissaris in de beheerscomités van de openbare instellingen.

13.00 u. Onderbreking en Lunch (koud buffet) in de eetzaal van de Faculteit der Rechtsgeleerdheid.

14.30 u. Voortzetting van de Sectievergaderingen.

18.00 u. Slotzitting in de Akademieraadzaal

- Voorlezing van de sectieresoluties.
- Algemene bespreking, o.a. in verband met de thema's voor het aanstaande congres.
- Feestrede door Prof. Mr. F. Collin.
- Slotwoord door Prof. Mr. Ridder René Victor, Voorzitter van de Vlaamse Juristenvereniging.

20.00 u. Luisterrijk Banket in de Byloke-Abdij, Godshuizenlaan, te Gent.

De Sectievergaderingen

Toelichting

De deelnemers zullen, naar eigen keus, worden ingedeeld in drie secties, die elk een afzonderlijk onderwerp zullen bestuderen. Dit gebeurt aan de hand van preadviezen die vooraf aan de deelnemers zullen worden bezorgd.

Sectie A:

Medeëigendom bij appartementsgebouwen

Sectievoorzitter: Prof. Mr. R. Rens, Gewoon hoogleraar aan de Vrije Universiteit te Brussel.

Sectiesecretaris: Mr. F. Top, Advocaat bij het Hof van Beroep te Gent, Assistent aan de Katholieke Universiteit te Leuven.

Preadviseurs: Mr. A.E. Van Hoestenbergh, notaris te Jabbeke; Mr. M. Vileyn, notaris te Nieuwpoort; Mr. A. Heyvaert, Advocaat bij het Hof van Beroep te Gent, Assistent aan de Rijksuniversiteit te Gent.

Sectie B:

Aansprakelijkheid of verzekering?

Sectievoorzitter: Prof. Mr. J. Ronse, Gewoon hoogleraar aan de Katholieke Universiteit te Leuven, Advocaat bij het Hof van Beroep te Gent.

Sectiesecretaris: Dr. R. Kruithof, Assistent aan de Rijksuniversiteit te Gent.

Preadviseurs: Mr. L. Schuermans, Advocaat te Turnhout; Mr. G. Claus, Doctor in de rechten.

Sectie C:

De tussenkomst van de regeringscommissaris

Sectievoorzitter: Prof. Dr. A. Mast, Staatsraad, Buitengewoon hoogleraar aan de Rijksuniversiteit te Gent.

Sectiesecretaris: Mr. D. De Clercq, Advocaat te Brugge.

Preadviseurs: Prof. Mr. L.P. Suetens, Docent aan de Katholieke Universiteit te Leuven; Mr. R. Elst, Doctor in de rechten.

Inschrijving

Inschrijving voor het congres gebeurt door het inzenden van het bijgaand inschrijvingsformulier, en het storten van het passend bedrag (zie hieronder) op rekening nr. 67 868 van « Congres Vlaamse Juristenvereniging » bij de Kredietbank, Kouter 26, Gent.

De lijst van de deelnemers zal worden opgenomen in de documentatiemap die elke deelnemer zal ontvangen.

Vóór einde maart zullen de deelnemers de tekst van de preadviezen ontvangen.

Inschrijvingsgeld

— Deelneming aan het congres (incl. lunch) . 200,— fr.
— Banket (per persoon) 300,— fr.

Bestuur van de Vlaamse Juristenvereniging

Erevoorzitter: Prof. Mr. E. Van Dievoet
Voorzitter: Prof. Mr. Ridder R. Victor
Ondervoorzitters: Raadsheer A. De Vreese
Kamervoorzitter F. Van Parijs
Algemeen Secretaris: Mr. K. Van Baarle
Secretarissen: Mr. A. Verstreken
Mr. M. Claesen
Penningmeester: Notaris A. Beyer
Leden: Mr. F. Baert
Notaris A. De Bougne
Dr. J. Gijssels
Prof. Mr. M. Storme
Notaris A.E. Van Hoestenbergh
Mr. J. Van Waeg

Inrichtend comité van het Congres

Voorzitter: Prof. Mr. M. Storme, Advocaat bij het Hof van Beroep te Gent, Docent aan de Rijksuniversiteit te Gent, Coupure 3, Gent (tel. (09) 25 33 94).

Secretaris: Dr. G. Schrans, Lector en assistent aan de Rijksuniversiteit te Gent, « Vromestel », Wondelgem (tel. (09) 51 81 61).

Penningmeester: Mr. A. Beyer, Notaris, Kerkstraat, Wondelgem (tel. (09) 26 15 79).

Het Congres wordt ingericht met de medewerking van het Noordstarfonds, kulturele stichting van de Vlaamse verzekeringsmaatschappij « De Noordstar en Boerhaave », Gent.

MEDEDELINGEN

Het Volkenrechtelijk Instituut van de Rijksuniversiteit te Utrecht organiseert in samenwerking met het Europa Instituut van de Universiteit van Amsterdam een leergang voor afgestudeerden over het onderwerp

EUROPEES KARTELRECHT IN ONTWIKKELING

8 april: 1. Inleidende beschouwingen. Docent: Prof. Mr. P. Ver Loren van Themaat.

22 april: 2. De toepassing van artikel 85 van het E.E.G.-Verdrag en van Verordening 17 door de rechter en de Commissie in het algemeen.
Docent: Mr. B. Baardman.

6 mei: 3. De groepwijze buitentoepassingsverklaring van het kartelverbod.
Docent: Prof. Mr. W.L. Snijders.

20 mei: 4. De belangrijkste beginselen van de beschikking van de Commissie en van het arrest van het Hof in de zaak Grundig-Consten en de consequenties hiervan voor de Europese kartelpolitiek.
Docent: Mr. M.R. Mok.

Plaats: Universiteitsgebouw, Domplein 29, Utrecht.

Tijd: Colleges 10 tot 12 uur, gevolgd door discussie.

Kosten: De kosten van de leergang bedragen 25 fr. te voldoen op giro 1412 van de Algemene Bank Nederland N.V. te Utrecht ten gunste van rekening 555713164 ten name van Prof. P.J.G. Kapteyn voor Volkenrechtelijk Instituut.

Nadere inlichtingen en inschrijfformulieren dien te worden aangevraagd bij Volkenrechtelijk Instituut, Janskerkhof 16, Utrecht. Tel. 030-20748.

Abonneert U op Rechtskundig Weekblad

TIJDSCHRIFTEN

Tijdschrift voor Notarissen, jg. 1967 - nr. 2.

Van de Velde E., De wet van 29 maart 1962 over de ruimtelijke ordening en de stedenbouw.

Bulletin van de E.E.G., jg. 1967 - nr. 2.

Voorstellen van de Commissie voor het stadium van de gemeenschappelijke markt in de sectoren granen varkensvlees en suiker. — Parlementaire conferentie van de associatie tussen de E.E.G. en de GASM.

Nederlands Juristenblad, jg. 1967 - nr. 9.

Wiersma D., Verlof uit een Asyl. — Van Wijk J.H., Wetsontwerp 7979; wijziging wetboek van strafvordering; opsporingsregelingen buitengaats. II (slot) - Luiking H.F.W., Wijziging Wetboek van Strafvordering. Opsporingsbevoegdheid van de gezagvoerder van een Nederlands schip. — Wiersma K., Hervorming van het huwelijksvermogensrecht in België. — Lauwaars R.H., Verhoging van paspoortleges is in strijd met het recht van de E.E.G.

Weekblad voor Privaatrecht, Notaris-ambt en Registratie, jg. 1967 - nr. 4940.

Polak J.M., De invoering van boek 1 Nieuw B.W. komt nader. — Bockwinkel A., Inlijving van artikel 1.6.7. (art. 164) in artikel 1.6.7a (art 164a). — Van Oven A., Overzicht der Nederlandse Rechtspraak: Vennootschapsrecht.

Bestuurswetenschappen, jg. 1967 - nr. 1.

Wiarda G.J., Openingswoord ter gelegenheid van de vergadering van de Vereniging voor administratief recht. — Van Poelje G.A., Het Internationale Instituut der bestuurswetenschappen; wording, groei en taak.

Journal des Tribunaux, jg. 1967 - nr. 4565.

Vander Elst R., La Cour de cassation, la loi étran-

gère et les règles de droit non écrites. — Dembour P., Quelques réflexions à propos de l'article 58 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse.

Recueil Général de l'enregistrement et du notariat, jg. 1967 - nr. 21009 à 21019.

Jurisprudence.

Revue de Droit Pénal et de Criminologie, jg. 1967 - nr. 5.

Graven J., Vingt ans après: La libération des prisonniers de Spandau. — Hoven H.M., La protection des Droits de la défense en Droit belge.

Annales de la Faculté de Droit de Liège, jg. 1966 - nr. 3

Lopez-Rey M., Considérations critiques sur la criminologie contemporaine. — Sinay H., La suspension du contrat de travail en droit français. — Funcken-Schynts H., Insaisissabilité et incessibilité des rémunérations

Res Publica, jg. 1967 - (speciaal nummer),

Rens I., Philosophie colinsienne ou les fondements rationalistes d'un socialisme de l'ordre moral.

Recueil Dalloz Sirey, (Parijs) jg. 1967 - nr. 9.

Gilli J.P., Le juriste et l'ordinateur.

Revue Française de Science politique, (Parijs) jg. 1967 - nr. 1.

De Caecque F., Pour une politique cohérente de déconcentration. — Le Gall P., L'U.R.S.S. et l'unification européenne. — Charlier-Yannopoulou T., La crise politique grecque.

Der Staat, jg. 1967 - nr. 1.

Hüttel A., Koordinierungsprobleme der Bundesregierung. — Bicanic R., Planer und Politiker. Kriele M., Gesetzprüfende Vernunft und Bedingungen rechtlichen Fortschritts. — Oestreich G., Spändetum und Staatsbildung in Deutschland.

VLAAMSE JURISTEN,

Abonneert U op het "Rechtskundig Weekblad"