

# RECENTE EVOLUTIE VAN HET VERZEKERINGSRECHT IN BELGIË

door

S. FREDERICQ

Gewoon Hoogleraar aan de Rijksuniversiteit Gent

## I. INTERNATIONALISATIE VAN HET VERZEKERINGSRECHT

1. Vóór dat het Belgisch recht wordt onderzocht, moet de aandacht gevestigd worden op de internationalisatie van het verzekeringsrecht in de laatste jaren.

De algemene evolutie in België wordt mede beïnvloed door hetgeen in het buitenland gebeurt. Men vindt hier dezelfde evolutie als in de andere takken van het recht. De economische en sociale ontwikkeling schept in alle landen van de westerse wereld gelijkaardige problemen, die hun weerslag vinden in de verzekeringspraktijk, en dus ook in het verzekeringsrecht. Men is aangewezen op internationale samenwerking. Deze geschiedt hoofdzakelijk hetzij in Beneluxverband, hetzij in de Europese Gemeenschap, hetzij in de Raad van Europa. Drie voorbeelden zullen worden vernoemd: de motorrijtuigenverzekering, de verzekering van de produktenaansprakelijkheid en het invoeren van een veralgemeende controle op de werking van de verzekeringsorganismen.

2. De motorrijtuigenverzekering moet rekening houden met het feit dat de rijtuigen zich snel en in groot aantal over de grenzen verplaatsen.

De wetgeving moet dus geharmoniseerd worden. Men heeft in West-Europa de verplichte verzekering ingevoerd; in België is dit gebeurd door een Benelux-Verdrag waarvan de principes in ons recht werden overgenomen door de wet van 1 juli 1956, is het Benelux-Gerechtshof sinds 1 juli 1976 bevoegd om de gemeenschappelijke rechtsregels uit te leggen (1).

Men heeft er ook moeten voor waken dat de slachtoffers van verkeersongevallen, veroorzaakt door een buitenlands rijtuig, snel zouden worden vergoed; het is het stelsel van de Interbureaus Conventie (2), en van de

---

(1) Het eerste Benelux-Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen werd ondertekend op 7 januari 1955. De Benelux-Overeenkomst van 24 mei 1966 (goedkeuringswet van 19 februari 1968, *Staatsbl.*, 21 mei 1976) en het Aanvullend Protocol van 26 september 1968 (goedkeuringswet van 2 februari 1971, *Staatsbl.*, 21 mei 1976) zijn respectievelijk per 1 juni 1976 en per 1 juli 1976 in werking getreden.

(2) Zie o.m. Interbureaus-Conventie dd. 16 oktober 1972, genomen in uitvoering van art. 2,2 van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschap van 24 april 1972 „betreffende de verzekering

groene kaart(3). Dit alles maakt het voorwerp uit van internationale regelingen met zeer technisch karakter, die men weinig kent, maar die toegelaten hebben dat de motorrijtuigenverzekering doeltreffend de slachtoffers beschermt.

Wat het internationaal privaatrecht betreft, moet de aandacht gevestigd worden op de Haagse Conventie van 4 mei 1971 inzake de toepasselijke wet op verkeersongevallen op de weg, die bij de wet van 10 februari 1975(4) in ons recht werd ingevoerd. Wanneer een Belgische wagen in Nederland een ongeval veroorzaakt waarbij de Belgische inzittenden worden gekwetst, lijkt het abnormaal dat hun eis tegen de Belgische bestuurder, eis die doorgaans voor een Belgische rechtbank wordt gebracht, door het Nederlands recht zou beheerst worden (men weet dat het stelsel van vergoedingen in Nederland zeer verschillend is van het Belgische). Het was dan ook aangewezen in dit geval de Belgische regeling toe te passen indien alle elementen van het dossier naar het Belgisch recht verwijzen, met uitzondering van de localisatie van het ongeval zelf. Deze oplossing werd in het Verdrag aanvaard(5).

Ook het E.E.G.-Verdrag van 26 september 1968 betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken(6) kan soms van belang zijn, o.m. in verband met de rechtstreekse vordering en de toepassing van het verhaalsrecht dat aan de verzekeraar tegen zijn verzekerde wordt toegekend(7).

**3.** Een tweede voorbeeld van buitenlandse invloed betreft de huidige evolutie inzake produktenaansprakelijkheid(8). In sommige landen hebben de schadegevallen aanleiding gegeven tot reusachtige schadeëisen (denk maar aan de *Softenon*-zaak, in de jaren 1960-1962, waar miljarden frank aan de slachtoffers werden uitbetaald). Morgen kan zich zo een

---

tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid" (*Publ.*, nr. L 103/1 van 2 mei 1972). Zie i.v.m. die richtlijn en de wet van 4 juli 1972: FREDERICQ, S., *De wet van 4 juli 1972 tot wijziging van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen*, R.W., 1973-1974, 1025 e.v.

(3) Zie RIPOLL, J., *La carte verte et L'Europe*, Revue générale des assurances terrestres, (Paris), 1973, 489.

(4) *Staatsbl.*, 9 mei 1975. Zie STENGERS, M.L., *Commentaire de la Convention de la Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'Accidents de la circulation routière*, R.G.A.R., 1975, nr. 9505.

(5) Artikelen 4 en 5 van het Verdrag.

(6) Goedgekeurd door de wet van 13 januari 1971, *Staatsbl.*, 31 maart 1971; gewijzigd bij het Verdrag van 9 oktober 1978, *Publ.*, nr. L 304/1 van 30 oktober 1978.

(7) FREDERICQ, L. en S., *Handboek van Belgisch handelsrecht*, d. II, (1978), nr. 1021. Zie WATTE, N., *Les règles belges de conflits de juridictions en matière de réparation des accidents de la circulation routière*, R.G.A.R., 1976, nr. 9613.

(8) Zie COUSY, H., *Problemen van produktenaansprakelijkheid*, Brussel, 1978.

katastrofe bij ons voordoen. Dit scheidt zware problemen voor de verzekeraars. Men kan zelfs bevreesd zijn voor rampen die in omvang met atoomrampen kunnen vergeleken worden, bv. indien de inwoners van een ganse streek vergiftigd stadswater drinken of brood eten dat voor consumptie ongeschikt is, zoals dit reeds in een ander land is gebeurd, met het gevolg dat een groot aantal doden te betreuren vielen.

Hoe moet men deze reusachtige risico's dekken? Door dezelfde technieken als de atoomrisico's? Dit zijn misschien toekomstproblemen, doch de produktenaansprakelijkheid stelt reeds nu moeilijke vragen. In het buitenland zijn reeds vele problemen ontstaan in verband met het hetgeen men de „development risks” of „ontwikkelingsrisico's” heeft genoemd, d. w. z. risico's die niet konden voorzien worden wanneer het produkt werd ontworpen(9). De fabrikant heeft alle mogelijke voorzorgsmaatregelen genomen; pas later, nadat het produkt in het verkeer is gebracht, wordt vastgesteld dat een eigenschap ervan schade veroorzaakt, die rekening houdend met de stand van de wetenschap en de techniek op het ogenblik van het op de markt brengen niet te voorzien was. Dan rijzen delicate vragen: is de fabrikant hiervoor aansprakelijk? Op welke basis? Op het eerste zicht niet op basis van schuld. Mogelijks op basis van het scheppen van een risico'? Is deze aansprakelijkheid verzekeraar(10)? Men verstaat dat het probleem van de produktenaansprakelijkheid en de wettelijke basis voor de vergoeding van de slachtoffers overal besproken wordt, dat een ontwerp van Verdrag door de Raad van Europa werd opgesteld, en dat de Commissie van de E.E.G. een ontwerp van richtlijn in dit verband onderzoekt(11).

4. Een derde aspect van het internationaliseren van de verzekering is de hervorming van ons controlerecht. Ten gevolge van het in werking treden van twee richtlijnen van de Raad in zake het directe verzekeringsbedrijf (met uitzondering van de levensverzekeringsbranche) dd. 14 juli 1973(12), werd door de wet van 9 juli 1975(13) in België een veral-

(9) Cf. SCHUT, *Produktenaansprakelijkheid*, nr. 21.

(10) De bezwaren tegen verzekering en ontwikkelingsrisico's houden enerzijds verband met het feit dat de beperkte aansprakelijkheid gesteund is op de fout en het bestaan van een fout hier twijfelachtig is anderzijds en dat de fabrikant of de verzekeraar deze risico's uiteraard niet kunnen becijferen. Zie COUSY, *o.c.*, nr. 268.

(11) *Publ.*, C 241/9 van 14 oktober 1976 en supplement II/76. Zie ook „Convention européenne sur la responsabilité du fait des produits en cas de lésions corporelles ou de décès” in brochurevorm uitgegeven door de Raad van Europa. Het concept-verdrag is sedert 27 januari 1977 voor ondertekening opengesteld; het werd door België ondertekend. Zie voor deze beide ontwerpen COUSY, *o.c.*, nr. 253 e.v.

(12) Nrs. 73/239/E.E.G. (*Publ.*, nr. L 228/3 van 16 augustus 1973) en 73/240/E.E.G. (*Publ.*, nr. L 228/20 van 16 augustus 1973).

(13) *Staatsbl.*, 29 juli 1975. Zie eveneens het K.B. van 12 maart 1976 houdende algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen (*Staatsbl.*, 23.3.1976).

gemeende controle ingevoerd. Vroeger waren in België alleen de levensverzekering en de motorrijtuigenverzekering(14) gecontroleerd. Daar in andere landen van de E.E.G. alle verzekeringstakken onder controle stonden, en de buitenlandse controle-overheden niet aanvaarden dat een niet gecontroleerde Belgische onderneming in hun land in concurrentie zou komen met de eigen verzekeringsmaatschappijen die deze last moeten dragen, moest noodzakelijk in het kader van de E.E.G. een controle worden ingevoerd die op alle takken van de verzekeringsactiviteit zou slaan.

Waar de verzekeringsactiviteit in de E.E.G. onder controle staat, heeft dit tot gevolg dat het Hof van Justitie te Luxemburg thans bevoegd is om uit te maken wat onder verzekeringen moet verstaan worden, en waar de grens moet getrokken worden tussen verzekering en aanverwante begrippen.

## II. HET VERZEKERINGSRECHT NAAR BELGISCH RECHT

### A. *Algemeen*

5. Wat het verzekeringscontract in het algemeen betreft, moet eerst gewezen worden op het verschil tussen de sommen- en de schadeverzekering en het hiermee gepaard gaande probleem van de subrogatie(15). Het gaat om een technisch mechanisme dat echter van overwegend praktisch belang is. Zoals men weet wordt in de schadeverzekering, die tot doel heeft een werkelijk geleden schade te vergoeden, de verzekeraar die de schadelijder heeft uitbetaald, gesubrogeerd in zijn rechten tegen de derde die aansprakelijk is voor de schade. Deze subrogatie bestaat niet in de personen- of sommenverzekering die geen vergoedend karakter heeft en waarin het verzekeringskapitaal mag gecumuleerd worden met de schadevergoeding uit het gemeen recht. Soms is het moeilijk uit te maken of men voor een schadeverzekering dan wel voor een sommenverzekering staat (in het laatste geval is het slachtoffer in een veel betere situatie, daar hij over de cumulatiemogelijkheid beschikt).

Meerdere arresten van het Hof van Cassatie(16), gewezen met betrekking tot de collectieve verzekering tegen lichamelijke ongevallen, hebben er aan herinnerd dat men telkens de bepalingen van het contract moet ontleden om het karakter ervan, en dus ook de mogelijkheid tot cumulatie

(14) De verzekering tegen arbeidsongevallen, die gewoonlijk tot het sociaal recht wordt gerekend, valt onder de controle van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.

(15) Zie hierover: FREDERICQ, L. & S., *Handboek*, d. II (1978), nrs. 1013 en 1014.

(16) Cass., 14 mei 1954, *Pas.*, 1954, I, 823; Cass., 9 november 1959, *Pas.*, 1960, I, 290; Cass., 19 september 1960, *Bull. Ass.*, 1962, 383.

vast te stellen. Doorgaans heeft deze verzekering het karakter van een sommenverzekering (17).

6. Ook het begrip „oorlogsrisico” heeft aanleiding gegeven tot rechtspraak (18). Artikel 19 van onze wet van 11 juni 1874 bepaalt dat risico’s van oorlog en oproer in principe (19) niet gedekt zijn door de verzekering.

Hoewel doorgaans aangenomen wordt dat de oorlog niet beperkt is tot de gevallen waar er een oorlogsverklaring is geweest, en zich kan uitstrekken tot de „feitelijke oorlog”, zoals de oorlogen in Korea en Algerije, hebben de verzekeraars en de controleautoriteit aanvaard dat de gebeurtenissen in Shaba in 1978 het karakter niet hadden van „oorlogsdaden”, zodat de verzekeraars de slachtoffers hebben vergoed. Evenmin valt onder het begrip „oorlog” de geïsoleerde daad van een gewapende macht buiten de hostiliteiten, zoals het neerschieten van een lijnvliegtuig door Bulgaarse piloten tijdens de koude oorlog: koude oorlog is juist geen „oorlog” (20).

Bij de uitbreiding van het internationaal terrorisme met politiek karakter heeft men zich afgevraagd of bij terreuracties door leden van Palestijnse organisaties, en meer bepaald bomaanslagen (o.m. op een reisagentschap van een Israëlische maatschappij) de verzekeraars moesten betalen. Hun verweermiddelen werden door de rechtbanken (21) afgewezen.

7. In verband met het begrip „zware fout” als grond van rechtsverval bestaat een menigvuldige rechtspraak (22). Zoals men weet, heerst er verwarring in verband met dit begrip. Men vindt zeer uiteenlopende beslissingen. Wel heeft het Hof van Cassatie (23) beslist dat de „zware fout” deze is, die gelijk te stellen is met de intentionele fout, doch daarmee zijn de rechters over de grond van de zaak niet veel gediend. In elk geval moet het oorzakelijk verband tussen de zware fout en het ongeval (24) bewezen worden, zo de verzekeraar het rechtsverval wil inroepen. Hierop zal teruggekomen worden bij de behandeling van de materie van de motorrijtuigenverzekering.

(17) FREDERICQ, L. & S., *Handboek*, d. II (1978), nr. 1259; zie ook SCHUERMANS, L., e.a., *Overzicht van rechtspraak. Onrechtmatige daad. Schade en schadeloosstelling* (1969-1976), *T.P.R.*, 1977, blz. 433 e.v., en meer bepaald nr. 67 e.v.

(18) Nl. tenzij het tegendeel bedongen is. Zie FREDERICQ, L. & S., *Handboek*, d. II, nr. 1073.

(19) Arbrb. Brussel, 17 januari 1975, *J.T.*, 1975, 265; Arbh., 25 oktober 1976, *Pas.*, 1977, II, 124.

(20) Rb. Brussel, 30 juni 1958, *Pas.*, 1960, III, 46.

(21) Zie *Les Nouvelles*, d. V. Vol. I, *Assurances terrestres*, nr. 941.

(22) Zie de voorbeelden aangehaald in FREDERICQ, S., *L'assurance de la faute lourde*, *R.C.J.B.*, 1971, 13 (noot onder Cass., 2 juni 1967).

(23) Cass., 29 januari 1953, *Pas.*, 1953, I, 415; Cass., 6 juni 1958, *R.G.A.R.*, 1959, 6392; Cass., 2 juni 1967, *R.C.J.B.*, 1971, 13; noot FREDERICQ, S., Cass., 6 oktober 1972, *R.G.A.R.*, 1974, 9186.

(24) Cass., 2 mei 1957, *Pas.*, 1957, I, 1044; Cass., 20 april 1961, *Pas.*, 1961, I, 892.

8. Steeds in het verband met het algemeen gedeelte van de wet van 11 juni 1874, moet een recent arrest van het Hof van Cassatie(25) worden vermeld in verband met de kosten van preventie. Artikel 17 van de wet voorziet dat de verzekerde alles in het werk moet stellen om de schade te voorkomen of te beperken (lid 1) en dat de kosten, door de verzekerde gemaakt om de schade te verminderen, ten laste komen van de verzekeraar (lid 2).

Het volgend geval had zich voorgedaan: spankabels van een televisieantenne waren gebroken ten gevolge van een zware storm; de antenne zelf was geplooid, en rustte op de spankabels van de televisieantennes van burens; er bestond dus gevaar dat bij hevige wind deze antennes zelf zouden breken. De aansprakelijkheid van de eigenaar van de beschadigde antenne was verzekerd. Hij liet alles herstellen, en vorderde de kosten 17.555 Fr. terug van zijn verzekeraar, omdat zij gedaan werden om de schade aan derden te voorkomen. Het Hof van Cassatie keurde die redenering goed. Volgens het arrest kunnen bij dreigend gevaar de kosten van preventie worden gelijkgesteld met de kosten van beperking van de schade, die zich uiteraard enkel kunnen voordoen nadat het schadegeval zich heeft voorgedaan. Dit arrest heeft heel wat opspraak verwekt, niet alleen in België, doch in West-Europa in het algemeen(26): de verzekeraars hebben steeds geweigerd de kosten van preventie te dragen.

Men kan er zich aan verwachten dat de polissen de grenzen van de verplichtingen van de verzekeraar nauwkeuriger zullen bepalen(27). Misschien zal het risico van een te grote uitbreiding van deze rechtspraak beperkt worden door een stricte interpretatie van het begrip „dreigende schade” dat door het Hof van Cassatie werd gebruikt. Weze opgemerkt dat in andere wetgevingen uitdrukkelijk bepaald wordt dat de verplichting om de schade te voorkomen en te beperken slechts bestaat nadat het schadegeval zelf zich heeft voorgedaan(28).

(25) Cass., 22 januari 1976, *R.G.A.R.*, 1977, 9751: *Pas.*, 1976, I, 582.

(26) Zie noot VERNIMMEN, G., *Obligation de prévention et de sauvetage et prise en charge des frais par l'assureur* (article 17 de la loi du 11 juin 1874), *R.G.A.R.*, 1977, 9473. In Frankrijk heeft het Hof van Cassatie bij arrest dd. 30 juni 1976 (*Revue générale des assurances terrestres*, 1977, 203) eveneens aanvaard dat in sommige omstandigheden de kosten van preventie, zelfs kosten aan een goed van de verzekerde zelf, ten laste kunnen vallen van de verzekeraar. Zie: Rapport de la Cour de Cassation présenté à Mr. le Garde des Sceaux en exécution des articles 12 et 13 du décret de 22 décembre 1967 - Année 1976 et 1977, Paris 1978, 99: „La prévention d'un risque entre désormais dans le domaine de l'assurance de responsabilité”. Zie ook in dezelfde zin, over hetzelfde probleem (instorting van een muur): Cass., 18 oktober 1977, *Rev. gen. Ass. terr.*, 1978, 538, noot A. Besson.

(27) Hier rijst echter de vraag of de contractuele vrijheid in deze aangelegenheid wel onbeperkt is, daar het arrest van 22 januari 1976 bepaalt dat artikel 17 van openbare orde is.

(28) Zie § 62, Abs. Versicherungsvertragsgesetz van 30 mei 1908; VERNIMMEN, o.c., noot 19.

## B. Diverse takken

**9. BRANDVERZEKERING.** De brandverzekeringpolis 1936/1960 bepaalt in artikel 15 dat de schade soeverein en onherroepelijk vastgesteld wordt door „schatters”. Men heeft zich afgevraagd welke hun bevoegdheid was. Deze kan vergeleken worden met deze van scheidsrechters; hun aanstelling sluit deze van een gerechtelijke deskundige uit, in verband met de bepaling van de schade (29).

**10. VERZEKERING VAN HET BEDRIJFSRISICO.** Deze verzekering die een steeds grotere uitbreiding neemt, en die soms gekend is onder de naam „verzekering winstverlies en blijvende algemene onkosten” geeft aanleiding tot gecompliceerde polissen, waarbij, uitgaande van de vermindering van het omzetcijfer, bepaald wordt hoe de vergoeding moet worden vastgesteld.

**11. AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING.** Het is in deze tak van verzekering dat veruit de meeste problemen zijn gerezen.

**12. BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID „EXPLOITATIE”.** Hier moet gewezen worden op moeilijkheden met betrekking tot het begrip schadegeval. In de oude polissen was een „ongeval” vereist. Maar wat is een „ongeval”? Bestaat er een „ongeval” wanneer de schadeverwekkende feiten zich over een zekere duur uitstrekken, zoals bij pollutie?

Wegens de dubbelzinnigheid van het begrip „ongeval” wordt het gebruik van dit woord, dat doet denken aan een plotse gebeurtenis, thans vermeden om het te vervangen door de „schade”, het „schadeverwekkend feit”, het „voorval” enz.

Soms kan men zich ook afvragen of een bepaald schadegeval, veroorzaakt door een motorrijtuig, ten laste komt van de verzekeraar „exploitatie” of van de „motorrijtuigenverzekeraar”. Gewoonlijk wordt geacht dat, zo een motorwerktuig (bijv. een kraan of een dorsmachine) zich op de openbare weg verplaatst en hierbij schade veroorzaakt, men voor een risico staat, dat valt onder de wet van 1 juli 1956, doch dat de schade veroorzaakt door het gebruik van het tuig als machine, en niet meer als voertuig ten laste komt van de aansprakelijkheidsverzekeraar „exploitatie”. Hierbij moet niet uit het oog verloren worden dat, telkens een risico onder het zeer breed toepassingsgebied van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering „motorrijtuigen” valt, het conventioneel uitgesloten wordt uit de polis „exploitatie”.

---

(29) FREDERICQ, L. & S., *Handboek*, d. II, nr. 1125; R.P.D.B., Complément III, Tw. Assurances terrestres (Contrats particuliers), nr. 404.

**13. DE MOTORRIJTUIGENVERZEKERING - UITGESLOTEN SCHADELIJDERS.** Wat het toepassingsgebied van de wet van 1 juli 1956 betreft, is er thans betwisting in verband met de schadelijders die van ieder recht op vergoeding uitgesloten worden. Artikel 4, § 1, lid 2 van de wet laat toe sommige familieleden van de bestuurder en van de verzekerde uit het recht op vergoeding te sluiten, namelijk hun echtgenoot, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits zij bij hen inwonen en door hen worden onderhouden. Doel van deze bepaling was het gevaar om collusie te vermijden. Artikel 7 van de modelpolis heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt en de rechtspraak heeft beslist dat de uitsluiting toepasselijk was zelfs zo collusie uitgesloten was (30).

Familieleden van de bestuurder en van de verzekerde die zware letsels hebben ondergaan lopen dus gevaar zonder vergoeding te blijven. De rechtspraak heeft tegen deze onbillijke toestand in de mate van het mogelijke gereageerd, en meer bepaald door aan de woorden „en door hem onderhouden worden” een restrictieve interpretatie te geven (31). De vrouw die over haar eigen inkomen beschikt, is niet ten laste van haar man, en kan dus haar schade verhalen op zijn verzekeraar. Thans bestaat een tendens om verder te gaan, door de vrouw die in haar huishouden werkt te beschouwen als iemand die haar werkcapaciteit ter beschikking stelt van haar gezin en dus niet „onderhouden” wordt; ze heeft een economische waarde en kan dus vergoeding genieten (32).

Deze rechtspraak is vanzelfsprekend sociaal verantwoord. België is blijkbaar één der laatste landen in West-Europa waar de naaste verwanten van de verzekerde uit het recht op vergoeding zijn gesloten. Men zou artikel 7 van de modelpolis moeten afschaffen (33).

**14. RECHTSTREEKSE VORDERING EN REGRES.** Met het oog op de bescherming van de slachtoffers hebben deze een directe actie op de verzekeraar, die tegen hem geen enkele nietigheid, exceptie of reden van verval kan inroepen. Zo de verzekerde schuld draagt voor een aanrijding, moet de verzekeraar dus eerst uitbetalen, om vervolgens, zo hiertoe aanleiding

(30) Cass., 26 oktober 1962, *Pas.*, 1963, I, 259; *R.W.*, 1962-1963, 1813; *R.G.A.R.*, 1964, 7320, met noot ROUFFY; Brussel 11 januari 1967, *Bull. ass.*, 1967, 350, met noot R.V.G.

(31) Cass., 22 september 1972, *Pas.*, 1973, I, 80; *Bull. ass.*, *Verz.*, 1973, 115. De echtgenote kan slechts uitgesloten worden zo zij bij verzekerde inwoont en door hem onderhouden wordt.

(32) Brussel, 13 november 1975, *R.G.A.R.*, 1977, 9717, bevestigd door Cass., 18 juni 1976, *R.G.A.R.*, 1978, 9905 en 1977, 9759, met noot BONHEURE-FAGNART. *Corr. Namen*, 5 oktober 1975, *J. Liège*, 1975-1976, 51.

(33) In het verslag 1977-1978 van de Beroepsvereniging der verzekeringsondernemingen wordt voorgesteld de uitsluiting van de naaste familieleden af te schaffen of te milderen. Zie De verzekering in België (jaarverslag van de B.V.V.O.) 1977-1978, blz. 30.



bestaat, regres uit te oefenen op zijn verzekerde met het oog op de recuperatie van hetgeen hij gestort heeft.

Een belangrijk cassatiearrest van 28 november 1975 (34) heeft beslist dat dit verhaal kan uitgeoefend worden zelfs tegen de bestuurder die de eigenaar-verzekeringnemer niet is, hoewel bij het verzekeringscontract niet heeft ondertekend. De veroordeling steunt op de overweging dat de „feitelijke bestuurder” tot het contract toegetreden is door het nemen van het stuur; hij kent het bestaan van de polis en onderwerpt zich aan alle bepalingen ervan, zowel diegene die hem tot voordeel strekken, en die betrekking hebben op de uitbetaling van de slachtoffers, als de nadelige, te weten diegene die de verzekeraar een regresrecht toekennen. Dit is anders dan in Nederland, waar de Hoge Raad de tegenovergestelde oplossing heeft aanvaard (35).

Artikel 25 van de modelpolis, somt tien gevallen op, die soms een toepassing uitmaken van het principe dat zware fout een grond tot uitsluiting is, en soms een zuiver conventioneel karakter hebben. Het verschil is van het belang, daar er bij zware fout — bijv. dronkenschap aan het stuur — een oorzakelijk verband tussen fout en schade moet bestaan opdat de verzekeraar terugbetaling zou kunnen bekomen; dit verband is niet vereist bij een zuiver conventioneel regres, bijv. indien iemand niet over een rijbewijs beschikt of een rijtuig in het verkeer brengt zonder over het vereiste certificaat van de technische controle te beschikken (36). Herhaalde malen heeft het Hof van Cassatie aan dit verschil herinnerd.

**15. VOORSTELLEN TOT HERVORMING.** Waar ons stelsel van vergoeding van de verkeersslachtoffers bij lichamelijke letsels geen voldoening schenkt, omdat te veel schadelijders van iedere vergoeding verstoken blijven, zijn er een reeks voorstellen tot herziening, die er toe strekken onder de ene of andere vorm een „no-fault” verzekering in te voeren. Het zou ons echter te ver leiden deze ontwerpen hier te behandelen (37).

Wat de materiële schade betreft, wordt gepoogd de afhandeling der schadegevallen te bespoedigen. Diverse maatregelen werden ingevoerd, o.m. in 1972, de directe regeling (R.D.R.) naar Frans voorbeeld, waarbij

(34) *Pas.*, 1976, I, 396, met noot E.K., *R.W.*, 1975-1976, 1995, *R.C.J.B.*, 1978, 142, met noot FREDERICQ, S., *L'opposabilité des dispositions du contrat d'assurance 'RC automobile' aux assurés autres que le preneur, en cas de faute lourde du conducteur.*

(35) Arrest van 12 maart 1971, *N.J.*, 1971, nr. 247.

(36) Cass., 20 mei 1977, *Pas.*, 1977, I, 960.

(37) Zie SCHUERMANS, L.S., en SIMOENS, D., *Verkeersaansprakelijkheid en verzekering naar Belgisch recht*, *T.P.R.*, 1978, 1123-1132. Zie ook TUNC, A., *L'état actuel des lois et projets sur le règlement des accidents de la circulation*, *R.D.I.C.*, 1978, blz. 108 e.v.

de slachtoffers door hun eigen verzekeraar worden uitbetaald(38). De wettelijkheid van dit stelsel heeft nog niet het voorwerp uitgemaakt van een arrest van het Hof van Cassatie.

Ook moet worden vermeld dat de wet van 9 juli 1975 in de mogelijkheid voorziet om de tussenkomst van het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds tot de materiële schade uit te breiden (thans is alleen de lichamelijke schade ten laste van het fonds).

Het desbetreffende artikel(39) werd echter nog niet in werking gesteld.

Ten slotte kan de proliferatie worden vermeld van de verplichte verzekeringen, waarbij dikwijls op empirische wijze en niet systematisch werd gelegifereerd. Soms zijn deze teksten vrij onduidelijk, doch sommige besluiten voeren merkwaardige innovaties in. Aldus houdt het K.B. van 4 juli 1978(40), genomen in uitvoering van het decreet van de Nederlandstalige cultuurgemeenschap dd. 2 maart 1977(41) betreffende de verzekering van de professionele sportbeoefenaars, een weldoordachte regeling in.

De evolutie der laatste jaren heeft aangetoond welke de leemten waren in onze oude wet van 11 juni 1874, die enkele jaren geleden haar honderdjarig bestaan heeft gevierd. Thans is een commissie bezig met het opstellen van een tekst tot aanpassing ervan aan de nieuwe tijden. Laten wij hopen dat haar werkzaamheden spoedig met succes worden bekroond.

---

(38) Zie DE BEER DE LAER, B., *Le système de règlement rapide des sinistres 'dégâts matériels' en responsabilité civile des véhicules automoteurs*, R.G.A.R., 1975, 9432.

(39) Art. 49, §2.

(40) *Staatsbl.*, 28 juli 1978.

(41) *Staatsbl.*, 10 mei 1977.