

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967.

30 NOVEMBRE 1966.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, des dispositions communes annexées à cette Convention et du Protocole de signature, signés à Luxembourg le 24 mai 1966.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS.

Le Parlement a déjà été saisi, il y a plusieurs années d'un projet de loi portant approbation d'un Traité Benelux relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles le 7 janvier 1955, et issu des travaux de la Commission Benelux pour l'étude de l'unification du droit.

Ce projet fut voté par la Chambre le 22 mars 1956 et adopté par le Sénat le 4 juillet 1957 après toutefois qu'il eut été amendé par une première Convention additionnelle. Il ne fut plus soumis à l'approbation de la Chambre, les trois Gouvernements estimant que le traité devait encore subir certaines adaptations mises notamment en lumière par l'entrée en vigueur de la loi du 10 juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Une deuxième Convention additionnelle fut établie, puis un nouveau Traité dans lequel étaient incorporés les deux conventions additionnelles, lequel fut soumis en 1960 à l'avis du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux.

Les trois Gouvernements viennent le 24 mai 1966 de signer une nouvelle Convention Benelux qui s'écarte aussi peu que possible des textes précédents tout en tenant compte de l'évolution qui s'est produite depuis dix ans, et de certaines remarques formulées par le Conseil interparlementaire.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967.

30 NOVEMBER 1966.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, van de gerneenschappelijke bepalingen behorende bij deze Overeenkomst en van het Protocol van ondertekening, ondertekend te Luxemburg op 24 mei 1966.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een ontwerp van wet tot goedkeuring van een Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die op 7 januari 1955 te Brussel werd ondertekend en tot stand is gekomen uit de werkzaamheden van de Benelux-Studiecommissie tot eenmaking van het recht, werd reeds verschillende jaren geleden bij het Parlement aanhangig gemaakt.

Het werd door de Kamer goedgekeurd op 22 maart 1956 en door de Senaat aangenomen op 1 juli 1957, nadat het evenwel door een eerste Aanvullende Overeenkomst was geamendeerd. Het werd niet opnieuw aan de Kamer ter goedkeuring voorgelegd, daar de drie Regeringen van oordeel waren dat de Overeenkomst op sommige punten een aanpassing behoeft, wat inzonderheid aan het licht was gekomen door de inwerkingstelling van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Een tweede Aanvullende Overeenkomst werd opgesteld en vervolgens een nieuwe Overeenkomst, waarin beide Aanvullende Overeenkomsten werden verwerkt. Die Overeenkomst werd in 1960 voor advies aan de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad onderworpen.

De drie Regeringen hebben op 24 mei 1966 de nieuwe Benelux-Overeenkomst onderschreven, die zich zo weinig mogelijk van de vorige teksten verwijderd, maar waarin rekening wordt gehouden met de evolutie die zich sedert tien jaar heeft voltrokken en ook met enkele opmerkingen van de Interparlementaire Raad.

Elle permet d'autre part d'atteindre un objectif important: la suppression du contrôle de l'assurance aux frontières intérieures du Benelux. A cette fin, elle comporte une disposition prescrivant l'obligation à charge des propriétaires de véhicules automoteurs des trois pays de souscrire une assurance de responsabilité, couvrant les dommages survenus sur tout le territoire de Benelux.

La suppression du contrôle est destinée à faciliter le trafic entre les trois pays et répond aux buts poursuivis par l'Union,

Les trois pays ont tous actuellement adopté une législation imposant l'assurance obligatoire de la responsabilité aux propriétaires de véhicules automoteurs. Au Luxembourg, elle existe depuis la loi du 10 juin 1932, aux Pays-Bas depuis celle du 30 mai 1963. Ces lois et notre propre loi du 1^{er} juillet 1956 ne sont pas identiques; et c'est pourquoi un des objets de la Convention est de les harmoniser d'une manière durable,

La Convention de 1966 s'écartant très peu de celle de 1960 et son entrée en vigueur présentant un certain caractère d'urgence, les trois Gouvernements n'ont pas cru devoir solliciter à nouveau l'avis du Conseil interparlementaire,

D'autre part, ils se sont engagés à soumettre d'urgence aux parlements nationaux la loi d'approbation de la nouvelle Convention car ils estiment souhaitable que le contrôle de l'assurance aux frontières intérieures du Benelux puisse être supprimé le 1^{er} janvier 1967 date à laquelle les principales entraves économiques et financières à la libre circulation des personnes et des biens auront disparu à la suite d'une décision du Comité des Ministres,

Il est à noter que la forme du Traité de 1955 a été respectée et que les dispositions communes annexées à la Convention ne sont pas « self executing », les trois Gouvernements s'engageant seulement à adapter leur législation nationale auxdites dispositions communes,

En ce qui concerne la Belgique, cette adaptation ne modifie pas d'une manière sensible la législation en vigueur. Les seuls points qui nécessitent une adaptation législative sont les suivants:

Article 4, 1 et 2 de la Convention.

Exemption de l'obligation d'assurance des véhicules appartenant aux Etats contractants et aux organismes publics relevant de ceux-ci.

Article 7 § 1, 4 de la Convention,

Obligation d'intervention du Fonds de garantie en cas d'insolvabilité de l'assureur.

Article 2, § 2, dernier alinéa des dispositions communes.

Obligation du Bureau d'intervenir, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, lorsqu'il s'agit d'un véhicule stationné dans un des autres pays du Benelux.

Article 3, § 1 des dispositions communes,

L'assurance doit couvrir la responsabilité des personnes transportées,

Article 3, § 2 des dispositions communes.

L'assurance doit comprendre les dommages causés par des faits survenus sur le territoire du Benelux.

De nieuwe Overeenkomst: wtl ook een belangrijk doel verwezenlijken: de afschaffing van de controle op de verzekering aan de binnengrenzen van Benelux. Te dien einde schrijft zij voor dat de eigenaars van motorrijtuigen uit de drie landen verplicht zijn een aansprakelijkheidsverzekering aan te gaan die de in het ganse Benelux-gebied veroorzaakte schade dekt.

De afschaffing van de controle moet het verkeer tussen de drie landen vergemakkelijken en ze sluit aan bij de doeleinden die door de Unie worden nagestreefd.

Op dit ogenblik bestaat in al onze drie landen het wetsvoorschrift dat de eigenaars van motorrijtuigen verplicht zijn hun aansprakelijkheid te verzekeren: in Luxemburg sedert de wet van 10 juni 1932, in Nederland sedert de wet van 30 mei 1963. Deze wetten en onze eigen wet van 1 juli 1956 zijn niet eenvormig. Het is een van de doelstellingen van de Overeenkomst ze duurzaam op elkaar af te stemmen.

Daar de Overeenkomst van 1966 weinig afwijkt van die van 1960 en haar spoedige inwerkingtreding gewenst wordt, hebben de drie Regeringen gemeend niet opnieuw de Interparlementaire Raad om advies te moeten verzoeken.

Voorts hebben zij op zich genomen de wet tot goedkeuring van de nieuwe Overeenkomst dringend aan de nationale parlementen voor te leggen. Het was immers in hun ogen wettelijk de controle op de verzekering aan de binnengrenzen van Benelux af te schaffen op 1 januari 1967, op welke datum de blz onderste economische en financiële hindernissen voor het vrije verkeer van personen en goederen ingevolge een beslissing van het Comité van Ministers zullen weggeruimd zijn.

Er valt op te merken dat de vorm van de Overeenkomst van 1955 werd geëerbiedigd en dat de gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Overeenkomst niet zonder meer toepasselijk zijn: de drie Regeringen hebben er zich slechts toe verbonden hun eigen wetten met die gemeenschappelijke bepalingen in overeenstemming te brengen.

Voor België zal zulks geen ingrijpende wijziging in de bestaande wetgeving tot gevolg hebben. Enkel de punten hierna vergen een aanpassing van de wet,

Artikel 4, 1 en 2 van de Overeenkomst,

Vrijstelling van de verzekeringsplicht voor voertuigen die aan de Verdragsluitende Staten of aan overheidsinstanties van die Staten toebehoren.

Artikel 7, § 1, 4 van de Overeenkomst,

Verplichte tussenkomst van het Waarborgfonds in geval van onvermogen van de verzekeraar.

Artikel 2, § 2, laatste lid van de gemeenschappelijke bepalingen.

Verplichte tussenkomst van het Bureau wanneer het voertuigen betreft, die in een ander van de Beneluxlanden zijn gestald, zelfs indien de verzekeringsplicht niet werd nagekomen.

Artikel 3, § 1 van de gemeenschappelijke bepalingen,

De verzekering moet de aansprakelijkheid van de verzekerde personen dekken.

Artikel 3, § 2 van de gemeenschappelijke bepalingen,

In de verzekering moet begrepen zijn de schade die haar oorzaak heeft in feiten die zich op het grondgebied van de Beneluxlanden hebben voorgedaan.

Des dispositions exécutant ces obligations sont insérées dans le projet déposé par le Gouvernement le 6 juillet 1964 (Doc. Ch. n° 851/1) tendant à reviser la loi du 1^{er} juillet 1956 et dans les amendements du Gouvernement.

Un commentaire détaillé de la Convention figure en annexe de celle-ci reprenant dans ses grandes lignes celui, établi antérieurement par la Commission Benelux pour l'Etude de l'Unification du droit, à l'occasion du Traité de 1955.

Ce Traité a servi de document de travail au Comité d'experts qui rédigea la Convention européenne du 20 avril 1959 relative à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automoteurs.

Si cette Convention n'est pas encore en vigueur elle a néanmoins exercé une influence déterminante sur la législation de certains pays européens.

Le Protocole de signature prévoit la suppression du contrôle de l'assurance aux frontières intérieures du Benelux.

La détermination de la compétence de la Cour de Justice Benelux en ce qui concerne l'interprétation de la Convention, des dispositions communes et du Protocole de signature, fera l'objet d'un Protocole additionnel.

*Pour le Ministre des Affaires étrangères abs.,
Le Ministre des Affaires européennes
et de la Culture néerlandaise.*

De uitvoeringsbepalingen voor deze verplichtingen zijn opgenomen in het ontwerp dat op 6 juli 1964 door de Regering werd ingediend (Doc. Kamer n° 851/1) tot herziening van de wet van 1 juli 1956 en in de amendementen van de Regering.

In de bijlage van de Overeenkomst wordt deze tot in haar bijzonderheden toeelicht. Men vindt daarin, in grote trekken, de commentaar terug die de Benelux-Studtecommissie tot Eenmaking van het Recht op de Overeenkomst van 1955 heeft gemaakt.

Deze Overeenkomst was eveneens een werkdokument voor het Comité van deskundigen dat de Europese Overeenkomst van 20 april 1959 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen heeft opgesteld.

Al is die Overeenkomst nog niet in werking getreden, toch heeft zij een beslissende invloed gehad op de wetgeving van sommige Europese landen.

Het Protocol van ondertekening schaft de controle van de verzekering aan de binnengrenzen van de Beneluxlanden af.

De bevoegdheid van het Benelux-Gerechtshof met betrekking tot de uitlegging van de Overeenkomst, van de Gemeenschappelijke bepalingen en van het Protocol van ondertekening zal in een aanvullend protocol worden geregeld.

*Voor de Minister van Buitenlandse Zaken, afw.,
De Minister van Europese Zaken
en van de Nederlandse Cultuur.*

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre de la Justice.

De Minister van Justitie.

P. WIGNY.

ANNEXE

A

**L'EXPOSE DES MOTIFS.
COMMENTAIRE COMMUN
DE LA CONVENTION BENELUX
RELATIVE A L'ASSURANCE OBLIGATOIRE
DE LA RESPONSABILITE CIVILE
EN MATIERE
DE VEHICULES AUTOMOTEURS.**

1. — LA CONVENTION.

A. - Partie générale.

La nécessité d'une réglementation légale de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des automobilistes, parmi lesquels sont compris les conducteurs d'autres véhicules automoteurs, est incontestable. Chacun des trois pays du Benelux a déjà introduit pareille réglementation. Au Luxembourg, elle existe depuis la loi du 10 juin 1932, en Belgique depuis celle du 1^{er} juillet 1956 et aux Pays-Bas depuis celle du 30 mai 1963.

L'harmonisation ou l'unification dans un cadre international, des règles concernant l'assurance obligatoire présente également un intérêt certain. La circulation des véhicules automoteurs a, par excellence, un caractère international; en effet, tant les automobilistes que les personnes lésées ont intérêt à ce que dans les différents pays les régies sur l'assurance de la responsabilité civile soient identiques dans la mesure du possible. Elle présente un intérêt particulier pour un territoire comme celui des pays du Benelux où la circulation motorisée est intense et où, en raison de l'extensité de la superficie de chacun des trois pays, les passages des frontières communes sont très fréquents.

Aussi, n'est-il pas étonnant qu'un des premiers sujets, dont s'est occupé la Commission Benelux pour l'étude de l'unification du droit, a été de rechercher une réglementation uniforme pour l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des automobilistes. A l'époque, c'était d'autant plus important que, ni en Belgique ni aux Pays-Bas, il n'existait dans ce domaine de réglementation générale. Les travaux de la Commission précitée ont mené à la conclusion du Traité Benelux du 7 janvier 1955, suivi en 1956 d'une Convention additionnelle. Comme, peu de temps après, il s'avérait nécessaire de conclure une deuxième Convention additionnelle, les Gouvernements des trois pays décidèrent d'incorporer dans un seul nouvel instrument, les dispositions du Traité, de la Convention additionnelle ainsi que celle de la deuxième Convention additionnelle projetée. Ce nouveau projet fut soumis en 1960 au Conseil interparlementaire consultatif de Benelux, qui l'a discuté en 1961. Dans la suite, les Ministres de la Justice des trois pays ont donné mission à un Groupe de travail d'adapter ce texte en tenant compte des modifications proposées par le Conseil interparlementaire, auxquelles les Gouvernements ont pu se rallier. Dans un stade ultérieur, les Ministres de la Justice ont chargé le Groupe de travail de formuler le nouveau texte de façon à permettre la suppression du contrôle de l'assurance aux frontières intérieures du Benelux.

Comme actuellement il existe dans les trois pays une législation en cette matière et que ces législations répondent aux principes énoncés dans le Traité Benelux de 1955, il ne paraît pas nécessaire d'en donner des commentaires très détaillés, les mêmes principes étant repris par la présente Convention.

Il y a lieu de relever que la nouvelle Convention, " l'Instar du Traité de 1955, comporte en annexe des dispositions communes. Les Parties Contractantes s'engagent à introduire dans leur législation des prescriptions répondant aux dispositions annexées. Le fait que tel est déjà le cas sans qu'il y ait d'obligation conventionnelle, ne diminue en rien l'utilité de conclure une Convention en cette matière; celle-ci donne la garantie que les législations des trois pays, qui sont concordantes actuellement dans leurs grandes lignes, ne divergeraient pas à l'avenir.

BIJLAGE

BIJ DE

**MEMORIE VAN TOELICHTING.
GEMEENSCHAPPELIJKE TOELICHTING
BIJ DE BENELUX-OVEREENKOMST
BETREFFENDE DE VERPLICHTE
AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING
INZAKE
MOTORRIJTUIGEN.**

1. - DE OVEREENKOMST.

A. - Algemeen.

Aan de wenselijkheid van een wettelijke regeling omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van automobilisten -- daaronder begrepen berijders van andere gemotoriseerde voertuigen dan auto's -- kan geen twijfel bestaan. Elk der drie Beneluxlanden heeft, reeds een zodanige regeling ingevoerd. In Luxemburg bestaat zij sedert de wet van 10 juni 1932, in België sedert de wet van 1 juli 1956 en in Nederland sedert de wet van 30 mei 1963.

Evenmin kan worden ontkend de wenselijkheid om, indien mogelijk, de regelingen omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering, in internationaal verband te harmoniseren of te unificeren. Het verkeer met motorrijtuigen is een bij uitstek internationale aangelegenheid; zowel de automobilisten als de verkeersslachtoffers hebben er belang bij, dat de regelingen omtrent de aansprakelijkheidsverzekering, in de verschillende landen zoveel mogelijk parallel lopen. Dit is met name van belang met betrekking tot een gebied als dat der Benelux landen, waar een druk verkeer met motorrijtuigen bestaat dat, mede in verband met de relatief geringe oppervlakte van ieder der drie landen, zeer frequent de binnen grenzen dezer landen overschrijdt.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat een der eerste onderwerpen, waarmede de Benelux-Studiecommissie tot eenmaking van het recht zich is gaan bezighouden, is geweest een uniforme regeling betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van automobilisten. Dit was destijds nog te meer van belang, omdat er toen in België en in Nederland nog geen algemene wettelijke regeling op dit gebied bestond. De werkzaamheden van genoemde Studiecommissie hebben geleid tot het sluiten van het Benelux-Verdrag van 7 januari 1955, in 1956 gevolgd door een Aanvullende Overeenkomst. Aangezien het reeds, spoedig daarna noodzakelijk bleek een tweede Aanvullende Overeenkomst aan te gaan besluten de Regeringen van de drie landen de inhoud van het Verdrag, de Aanvullende Overeenkomst en de voorgenomen tweede Aanvullende Overeenkomst nader te leggen in een nieuw ontwerp. Dit is in 1960 gezonden aan de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, en is door deze in 1961 behandeld. Vervolgens hebben de Ministers van Justitie der drie landen een Werkgroep ingesteld, ter einde de tekst bij te werken, rekening houdende met de wijzigingen, waartoe de Interparlementaire Raad had geadviseerd, voor zover de Regeringen daarmede instemden. In een later stadium hebben de Ministers van Justitie aan de Werkgroep de opdracht gegeven de nieuwe tekst zo te formuleren, dat deze het mogelijk zou maken de controle op de verzekering aan de binnen grenzen van Benelux op te heffen.

Nu er in de drie landen reeds een wetgeving op dit gebied bestaat en deze wetgeving beantwoordt aan het Beneluxverdrag van 1955, schijnt het niet nodig thans opnieuw in te gaan op de bevestiging van dat Verdrag, die ook aan de nieuwe Overeenkomst ten grondslag liggen.

Gerelevend wordt slechts dat het nieuwe Verdrag, evenals dat van 1955, als bijlage een aantal Gemeenschappelijke bepalingen bevat. De Verdragsluitende Partijen verbinden zich in hun wetgeving voorschriften in te voeren, welke aan die Gemeenschappelijke bepalingen beantwoorden. De omstandigheid dat dit, zonder dat een Verdrag daartoe verplichtte, in feite reeds is geschied, vermindert niet de wenselijkheid te dez er zake een verdrag te sluiten: door het Verdrag wordt de waarborg geschapen dat de wetgeving der drie landen niet slechts thans in hoofdzaken overeenkomt, maar ook dat zij die overeenstemming in hoofdzaak blijft behouden.

Une deuxième raison non moins importante est que la conclusion d'une Convention permet de supprimer le contrôle de l'assurance des véhicules automoteurs aux frontières intérieures des pays du Benelux. La suppression de ce contrôle facilitera le trafic entre les trois pays et répond aux objectifs poursuivis par l'Union économique. Cette suppression de contrôle est prévue par le Protocole à la signature annexé à la Convention.

Il faut tenir compte des conséquences pratiques qu'entraîne pareille évolution. En Belgique, l'automobiliste doit être couvert par une assurance à garantie illimitée; au Luxembourg, l'assurance peut être restreinte à une garantie de Frs. L. 6 millions; aux Pays-Bas, l'assurance ne doit couvrir qu'un montant de f. 250.000. D'autre part, il est à noter qu'actuellement, si la plupart des automobilistes belges et luxembourgeois sont couverts par une assurance valable pour tout le territoire du Benelux, une grande partie des automobilistes néerlandais ne sont assurés que pour le territoire national. Pour ces raisons, la Belgique a un intérêt réel à contrôler les automobilistes, notamment ceux venant des Pays-Bas. S'ils causaient un accident en Belgique sans être couverts par une assurance suffisante, ce serait le fonds de garantie belge qui devrait intervenir. Une situation analogue pourrait se présenter si un automobiliste belge non assuré circulait dans l'un des deux autres pays, mais dans ce cas, les dommages que les fonds de garantie néerlandais ou luxembourgeois devraient payer, seraient limités selon les lois en vigueur dans ces pays. Pour parvenir à une suppression du contrôle de l'assurance aux frontières internes du Benelux, les trois Gouvernements ont convenu de mettre sur pied un système permettant de faire supporter par la collectivité du pays de l'origine de l'automobiliste, les dommages occasionnés par celui-ci, même en cas de non-assurance.

En outre, chacun des trois pays devra prescrire dans sa législation que tout automobiliste devra être assuré non seulement pour l'intérieur de son pays, mais pour tout le territoire des pays du Benelux et conformément à la loi du pays parcouru.

Il découle de ce système, que les lois des trois pays doivent prescrire que tous les assureurs, agréés pour conclure des polices d'assurance de la responsabilité civile des automobilistes, doivent contribuer au Bureau national des assureurs.

En outre, ce système implique que chacun des trois pays exercera aux frontières extérieures du Benelux un contrôle de l'assurance automobile également pour le compte de deux autres pays. C'est le système pratiqué depuis quelques années pour le contrôle de personnes, en vertu de la Convention du 11 avril 1960 concernant le transfert du contrôle des personnes vers les frontières extérieures du territoire du Benelux.

B. - Commentaire des articles,

Article 1^{er},

Les Etats contractants s'engagent à conformer, à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention, leur législation nationale en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile aux dispositions annexées à la Convention. Mais ils conservent le droit d'édicter des dispositions plus sévères. Si une législation plus sévère intervient dans l'un des Etats contractants, les automobilistes venant des autres Etats contractants y seront soumis, en vertu de la règle que leur assurance doit satisfaire à la loi du pays parcouru.

Article 2.

Les Etats contractants gardent la faculté de s'écarter, sur certains points, de ces dispositions, dans le sens d'une rigueur moindre. Mais les lois et règlements dérogoles, promulgués par un Etat, en vertu de cette faculté, ne vaudront que pour le territoire de cet Etat. Dès lors on a pu admettre certaines facultés dont les législateurs nationaux pourront faire usage.

C'est ainsi que la loi nationale pourra dispenser certaines catégories de personnes de l'obligation de contracter une assurance et leur imposer le dépôt d'un cautionnement qui servira sous la garantie de l'Etat à l'indemnisation des personnes lésées. On a voulu viser ici le cas prévu dans la législation néerlandaise, des objecteurs de conscience qui, pour des raisons de conviction religieuse, refusent de contracter une assurance.

Selon l'alinéa 1^{er} de l'article, peuvent être exemptés de l'assurance, de l'accord du Comité de Ministres de l'Union, les véhicules jugés dangereux, de caractère dangereux; quoique jusqu'à présent dans l'un des (mis p'y une telle mesure d'exemption n'ait été prise, il est possible néanmoins d'utiliser cette possibilité pour réserver tout en l'honneur

Een tweede, niet minder belangrijke reden om het Verdrag te sluiten, is daar in zekere mate dat hierdoor de mogelijkheid wordt geschapen tot afschaffing van de controle op het verzekerd zijn van motorrijtuigen aan de binnengrenzen der Beneluxlanden. De afschaffing van die controle zal het verkeer tussen de drie landen vergemakkelijken en daarmee bijdragen tot het bereiken van de doeleinden der Economische Unie. De afschaffing der controle is neergelegd in het Protocol van ondertekening, dat aan het Verdrag is toegevoegd.

Rekening moet worden gehouden met de praktische gevolgen van een dergelijke afschaffing. In België moet de automobilist gedekt zijn door een verzekering tot een onbeperkt bedrag; in Luxemburg kan de verzekering beperkt worden tot een bedrag van L. Frs 6 miljoen; in Nederland behoort de assurantie slechts dekking te geven voor een bedrag van f. 250.000. Voorts zij opgemerkt, dat terwijl in feite de meerderheid van de automobilisten in België en in Luxemburg gedekt zijn door een verzekering die geldig is voor het gehele Beneluxgebied, een groot deel van de Nederlandse automobilisten slechts verzekerd is voor het nationale grondgebied. België heeft er derhalve een wezenlijk belang bij de automobilisten te controleren, vooral die uit Nederland komen. Indien een van hen in België een ongeval zou veroorzaken, zonder gedekt te zijn door een voldoende verzekering, zal het Belgische waarborgfonds aansprakelijk zijn. Weliswaar zou zich een dergelijke situatie kunnen voordoen als een Belgische automobilist onverzekerd in een van de beide andere landen zou rijden, maar in dat geval zou de schade welke de waarborgfondsen in Nederland of in Luxemburg zouden moeten betalen, beperkt zijn krachtens de in die landen geldende wetten. Om te komen tot de opheffing van de controle op de verzekering aan de binnengrenzen van Benelux zijn de drie Regeringen overeengekomen een stelsel op te zetten, waarbij de gemeenschap van het land waar de automobilist thuis hoort, de schade, door hem veroorzaakt, moet dragen, zelfs in geval hij niet verzekerd is.

Voorts zal ieder der drie landen in zijn wetgeving moeten voorschrijven, dat iedere automobilist verzekerd moet zijn niet alleen voor het gebied van zijn eigen land, maar voor het gehele Beneluxgebied, en zulks in overeenstemming met de wet van het land waar hij rijdt.

Uit dit stelsel vloeit voort, dat de wetten der drie landen moeten voorschrijven, dat alle verzekeraars, welke zijn toegelaten tot het sluiten van wettelijke aansprakelijkheidsverzekeringen van automobilisten, moeten bijdragen aan het nationale Bureau van de verzekeraars.

Voorts volgt uit dit stelsel, dat ieder der drie landen aan de buitengrenzen van het Beneluxgebied een controle op de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van automobilisten uitoefent mede ten behoeve van de beide andere landen. Dit is ook het systeem dat sedert enige jaren bij de personencontrole wordt toegepast op grond van de Overeenkomst van 11 april 1960 inzake de verlening van de personencontrole voor de buitengrenzen van het Beneluxgebied.

B. -- Toelichting op de artikelen.

Artikel 1.

De Verdragsluitende Staten verbinden zich met ingang van de dan van inwerkingtreding van de Overeenkomst hun nationale wetgeving op de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid aan te passen aan de bij de Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen. Zij behouden evenwel het recht strengere voorschriften uit te vaardigen. Indien in een der Verdragsluitende Staten een strengere wetgeving wordt ingevoerd, geldt deze automatisch ook voor automobilisten uit de andere Verdragsluitende Staten, zulks uit hoofde van de regel dat hun verzekering dient te beantwoorden aan de wet van het land op welks grondgebied wordt gereden.

Artikel 2.

De Verdragsluitende Staten behouden de bevoegdheid om op bepaalde punten van deze bepalingen af te wijken in die mate dat zij minder streng zullen zijn. Dit door een Staat met gebruikmaking van deze bevoegdheid uitgevaardigde afwijkende wetten en voorschriften gelden echter uitsluitend voor het grondgebied van die Staat. Op grond van dit principe kon aan de nationale wetgever in een beperkt aantal gevallen de bevoegdheid tot afwijking worden verleend.

Zo kan b.v. de nationale wet bepaalde categorieën personen vrijstellen van de verzekeringsplicht, mits hun een verplichting tot zekerheidsstelling wordt opgelegd, welke onvoorwaardelijke garantie van de Staat tot schade-loosstelling der slachtoffers dient. Men bedoelt hiermee het door de Nederlandse wetgeving voorziene geval van de gewetensbezwaarden, die op grond van hun godsdienstige overtuiging weigeren een verzekering te sluiten.

Krachtens de tweede bevoegdheid kunnen met toestemming van het Comité van Ministers van de Economische Unie ongewoonlijk voortvloeiende wettelijke verzekeringsplicht worden vrijgesteld; hoewel tot nu toe in geen van de drie landen een dergelijke vrijstelling is verleend, heeft men het niettemin nuttig geacht deze mogelijkheid voor de toekom-

donnant il raccord du Comité de Ministres. Les véhicules appartenant à l'un des Etats contractants ou à des services publics, peuvent être dispensés de l'obligation d'assurance sous les conditions prévues à l'article 1 de la Convention. La loi nationale déterminera les montants des sommes assurées et pourra prévoir des règles différentes de celles contenues aux dispositions communes pour les nullités, exceptions et déchéances.

D'autre part, la question de savoir si en cas de transfert de la propriété du véhicule, les droits et obligations découlant du contrat d'assurance doivent passer au non au nouveau propriétaire, reste abandonnée à la réglementation nationale.

La faculté est reconnue à chaque Etat de prévoir dans sa législation que le contrat d'assurance pourra stipuler que les dommages de minime importance restent à charge de l'assuré.

Si normalement l'obligation d'assurance pèse sur le propriétaire du véhicule, chaque Etat contractant reste toutefois libre d'imposer cette obligation à une autre personne. L'hypothèse vise notamment le cas de la vente à tempérament où l'acheteur à la suite d'une clause de réserve de propriété, ne devient propriétaire de la voiture qu'après versement de la dernière mensualité.

Une dernière faculté permet aux Etats, de ne pas assujettir à l'obligation d'assurance auprès d'une compagnie agréée dans le pays, les véhicules immatriculés temporairement dans leur pays. Dans l'hypothèse envisagée, il s'agit de véhicules achetés dans le Benelux par des étrangers qui ont l'intention de quitter le pays à bref délai et qui prennent une assurance dans leur pays d'origine ou dans les pays dans lequel ils se rendent. Leur séjour sur le territoire du pays d'immatriculation provisoire étant de très courte durée, ils pourront être autorisés à circuler sous le couvert d'un certificat international d'assurance.

Article 3.

L'article 1, § 2 des dispositions communes permettant d'exclure de l'assurance les dommages causés à l'occasion de courses de vitesse, de régularité ou d'adresse, l'article 3 du traité oblige les Etats de subordonner l'organisation de pareilles épreuves à une autorisation administrative qui ne pourra être accordée que si une assurance conforme aux dispositions annexées couvre la responsabilité civile des organisateurs ou des propriétaires, détenteurs ou conducteurs des véhicules. Les Etats contractants pourront prévoir dans leur législation que les dommages causés aux véhicules et occupants du véhicule et les dégâts causés aux véhicules eux-mêmes ne doivent pas être couverts par l'assurance. En effet, les risques exceptionnels qui sont librement acceptés par ceux qui participent à de telles épreuves peuvent entraîner des primes d'assurances prohibitives et créer de grandes difficultés de réassurance.

Article 4.

Les véhicules appartenant à un Etat contractant sont admis sur le territoire des autres Etats contractants sans être couverts par une assurance. Il en est de même pour les véhicules appartenant à des autorités publiques ou personnes juridiques d'intérêt public relevant de cet Etat et dispensés par lui de l'obligation d'assurance.

Pour éviter que les victimes des accidents causés par ces véhicules ne se trouvent dans une situation juridique défavorisée par suite de la qualité du propriétaire du véhicule, les Parties Contractantes, d'une part, reconnaissent la juridiction des tribunaux du pays parcouru et, d'autre part, s'engagent à réparer les dommages dans les conditions où l'Etat dont le territoire est parcouru, serait tenu s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Il s'ensuit qu'un Etat contractant renonce, dans les hypothèses visées, à invoquer devant les tribunaux des deux autres Etats le principe de l'immunité de juridiction.

De plus, les tribunaux de ces derniers Etats statueront à l'égard de l'Etat étranger tout comme ils statueront à l'égard de leur propre Etat, tant en ce qui concerne l'obligation de réparer qu'en ce qui concerne la détermination de l'indemnité accordée à la personne lésée.

Le troisième alinéa prévoit la possibilité de régler par décision du Comité de Ministres les modalités d'application et d'exécution des dispositions de l'article 1 de la Convention.

Article 5.

Les Etats contractants déclarent reconnaître la compétence des juridictions des Etats cocontractants, saisis conformément à l'article 7 des dispositions mentionnées de la Convention. Ce dernier article confère à la personne lésée la faculté de poursuivre l'assureur à son choix devant

le tribunal de son domicile ou celui de la résidence habituelle, ou celui du lieu où le véhicule a été utilisé, ou celui du lieu où l'accident s'est produit, ou celui du lieu où l'assureur a son siège social ou son principal établissement. La Convention ne s'applique pas aux véhicules appartenant à des services publics ou à des véhicules appartenant à des services publics ou à des véhicules appartenant à des services publics.

De kwestie of in geval van overdracht van de eigendom van het voertuig de uit het verzekeringsovereenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen al dan niet op de nieuwe eigenaar dienen over te gaan, wordt in de nationale wetgeving geregeld.

Elke Staat heeft, de bevoegdheid in zijn wetgeving te bepalen, dat het verzekeringsovereenkomst een bepaling mag behelzen, dat schade van zeer gering belang ten laste van de verzekerde blijft.

Ofschoon de verzekeringsovereenkomst normaliter bij de eigenaar van het voertuig berust, heeft elke Staat de bevoegdheid deze verplichting op een ander dan de eigenaar te doen rusten. Deze bevoegdheid doelt met name op gevallen van koop op afbetaling, waarbij de koper ingevolge een clause van eigendomsvoorbehoud pas eigenaar van het voertuig wordt nadat de laatste maandelijkse termijn is afbetaald.

Ten slotte zijn de Staten bevoegd om tijdelijk in hun land gereguleerde voertuigen van de verplichting tot het afsluiten van een verzekering bij een in hun land toegelaten verzekeringsmaatschappij te ontheffen. Gedoeld wordt hiermede op voertuigen die in het Beneluxgebied zijn gekocht door vreemdelingen die voornemens zijn het land op km te termijn te verlaten en een verzekering te sluiten in hun eigen land of in het land waarheen zij zich begeven. Daar hun verblijf op het grondgebied van het land van tijdelijke registratie van zeer korte duur is, kan hun worden toegestaan aldaar te rijden onder dekking van een internationale verzekeringskaart.

Artikel 3.

Daar op grond van artikel 4, § 2, van de Gemeenschappelijke bepalingen van de verzekering kan worden uitgesloten de schade die wordt veroorzaakt bij snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten, zijn de Staten op grond van artikel 3 van het Verdrag verplicht het organiseren van dergelijke ritten afhankelijk te stellen van een vergunning van overheidswegen, die slechts kan worden verleend indien een verzekering, welke aan de bij dit Verdrag behorende Gemeenschappelijke bepalingen beantwoordt, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisatoren of van de eigenaren, gebruikers of bestuurders der voertuigen dekt. De Verdragsluitende Staten kunnen in hun wetgeving voorschrijven, dat schade veroorzaakt aan de bestuurders en inzittenden van het voertuig en de schade toegebracht aan de voertuigen zelf niet gedekt hoeven te zijn door een verzekering. De buitengewone risico's die aan dergelijke ritten zijn verbonden en door de deelnemers vrijwillig worden aanvaard, kunnen namelijk aanleiding geven tot prohibitieve verzekeringsovereenkomsten en hiervoor verzekering uitermate bemoeilijken.

Artikel 4.

Aan een Verdragsluitende Staat toebehorende voertuigen worden tot het grondgebied van de andere Verdragsluitende Staat toegelaten zonder door een verzekering te zijn gedekt. Ditzelfde geldt t.a.v. voertuigen welke toebehoren aan overheidsinstanties of "aan rechtspersonen van openbaar nut van die Staat en door hem vrijgesteld van de verzekeringsplicht".

Ten einde te voorkomen, dat slachtoffers van door deze voertuigen veroorzaakte ongevallen ten gevolge van de hoedanigheid van de eigenaar van het voertuig in een minder gunstige rechtspositie zouden komen te verkeren, erkennen de Verdragsluitende Partijen de rechtsmacht van de rechtscolleges van het land waar wordt gereden en verplichten zij zich eventuele schade te vergoeden op dezelfde voorwaarden waarop de Staat, op wiens grondgebied wordt gereden, daartoe verplicht zou zijn indien het zijn eigen voertuigen betrof.

Hieruit volgt dat een Verdragsluitende Staat in bedoelde gevallen voor de rechtbanken van de beide andere Staten afzet van een beroep op immuniteit.

De rechtscolleges van laatstbedoelde Staten zullen t.a.v. de andere Staat kennis geven op dezelfde wijze als zij zouden doen ten aanzien van hun eigen Staat, zulks zowel wat betreft de verplichting tot schadevergoeding als wat betreft de vaststelling van de aan de benadeelde persoon uit te keren vergoeding.

In de derde alinea wordt de mogelijkheids geschapen bij beschrinking van het Comité van Ministers de wijze van toepassing en uitvoering van de bepalingen van artikel 4 van de Overeenkomst te regelen.

Artikel 5.

De Verdragsluitende Staten verklaren de bevoegdheid te erkennen van de rechtscolleges der andere Verdragsluitende Staten, bij wie overeenkomstig artikel 7 van de bij de Overeenkomst behorende bepalingen een verzoek aanhangig wordt gemaakt. Op grond van bedoeld artikel

trois tribunaux du pays où l'accident s'est produit. Il se peut que cette attribution de juridiction ne concorde pas avec les règles de compétence des autres Etats contractants. Cette circonstance ne pourra pas être invoquée dans ces Etats, pour refuser aux jugements rendus conformément à l'article 7, l'autorité de la chose jugée ou l'exécutat, alors même que leur loi attribuerait, pour ce cas, compétence à leurs tribunaux nationaux. Cette disposition est conforme à la Convention néerlandaise-luxembourgeoise du 28 mars 1925, qui réserve «les exceptions et modifications établies ou a été établie» par l'une des deux législations nationales, ainsi que par les conventions internationales ».

Article 6,

Le règlement des sinistres causés en dehors de l'Etat d'immatriculation, par un véhicule assuré dans un des pays du Benelux, et ceux occasionnés par des véhicules ayant leur stationnement habituel dans un pays tiers devant se faire par l'intermédiaire d'un bureau international agréé, les Gouvernements assument l'obligation de prévoir et de réglementer dans leur législation interne le fonctionnement de ces bureaux.

Article 7,

Dans chaque Etat, un fonds de garantie devra permettre d'indemniser dans une certaine mesure les victimes d'accidents qui ne peuvent se retourner contre un assureur, soit qu'il y ait non-assurance ou que l'assureur est insolvable, soit que l'auteur de l'accident est resté inconnu. Les conditions d'octroi et l'étendue de l'indemnité sont déterminées par la loi interne.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un véhicule identifié ayant son stationnement habituel dans un des autres pays du Benelux, ce n'est pas le fonds de garantie qui devra intervenir, mais bien le bureau, conformément à l'article 2, § 2, alinéa 3 des Dispositions communes.

Article 8,

Les Etats contractants s'engagent à prendre les mesures appropriées en vue d'assurer sur leur territoire le respect des obligations dérivant du traité. Ils s'engagent notamment à introduire dans leur législation des dispositions pénales tout d'abord contre le propriétaire qui met en circulation ou tolère la mise en circulation d'un véhicule non assuré et contre le conducteur de semblable véhicule: dans l'esprit du texte, le simple fait de la non-assurance doit suffire pour constituer le délit, sans que le dol soit exigé de la part de celui qui contrevient à la loi.

Article 9,

Cet article règle les formes et délais de la dénonciation. Il permet à chaque Etat de demander la modification de la Convention. A défaut (raccord sur l'amendement proposé, l'Etat qui l'a demandé pourra modifier sa législation dans le sens proposé. Les autres Etats seront alors libres de dénoncer la Convention.

Article 10.

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 11,

Afin de ne pas entraver le fonctionnement normal des règles communes, il est prévu qu'aucune convention ayant des répercussions sur le régime d'assurance ne pourra être conclue par une des Parties Contractantes sans l'accord des deux autres. Il y a lieu de s'attendre à ce qu'à l'avenir de telles conventions seront conclues de commun accord par les trois pays du Benelux.

Article 12,

Aux termes de l'article 12 des dispositions annexées, les obligations de l'assureur ne cessent que 16 jours après la notification faite au Gouvernement de l'expiration du contrat. Les bureaux nationaux faisant fonction d'assureurs à l'égard des véhicules ayant leur stationnement à l'étranger et admis à circuler sur le territoire national sous la garantie de ces bureaux, les mêmes formalités devraient donc leur être imposées. Comme, toutefois, l'organisation actuelle de ces bureaux ne leur permet pas de notifier au Gouvernement chaque cas d'expiration d'un certificat international d'assurance, les Etats gardent provisoirement la faculté, jusqu'à une date à fixer par le Comité de Ministres, de libérer les bureaux de toute obligation dès l'expiration du délai de validité des certificats.

Article 13.

CCI article n'appelle pas de commentaire particulier.

hccft de bcnadecldc de keuze de verccckraar in reelire te vervolgcn VOOrdre rechtscollcqs van het land waar het onqevnl zich hccft voorgedaan. De mogcllykheid bestaat dat deze bevoegdheid niet in overeenstemming is met de competentiecrccls van de andere Verdragsluitende Staten. In bedoelde Staten mag deze omstandigheid echter niet worden ingrocpen om aan de conformi artikel 7 uitgesproken vonnissen het gevaar te ontvrijden of het exequat te ontvrijden, zelfs indien in bedoelde gevallen de nationale rechtscollcqs wettelijk bevoegd zouden zijn. Deze bepaling is in overeenstemming met het Nederlands-Belgische Verdrag van 28 maart 1925, waarin «bestaande of toekomstige wijzigingen en uitzonderingen uit hoofde van de twee nationale wetgevingen of van internationale verdragen worden voorbehouden ».

Artikel 6,

Daar de regeling der schade, die buiten de Staat van registratie worden veroorzaakt door een voertuig dat in een der Beneluxlanden is verzekerd, en van de schade die door een in een derde land thuisbehorend voertuig worden veroorzaakt, dient te geschieden door tussenkomst van een erkend internationaal bureau, nemen de regeringen de verplichting op zich in hun interne wetgeving bepalingen op te nemen aangaande de werking van deze bureau's.

Artikel 7.

In elk der Staten moet een waarborgfonds worden opgericht voor de schadeclaims - tot op zekere hoogte - van slachtoffers van ongevallen die geen verhaal hebben op een verzekeraar, hetzij omdat er geen verzekering was afgesloten, of omdat de verzekeraar insolvent is, hetzij omdat degene die het ongeval heeft veroorzaakt onbekend is gebleven. De voorwaarden waarop de schadeclaim wordt toegerekend alsmede de omvang daarvan worden in de nationale wet geregeld.

Indien het echter een voertuig betreft, waarvan vaststaat dat het gewoonlijk in een van de andere Beneluxlanden gestald wordt, is het niet het waarborgfonds dat moet optreden, maar wel het Bureau, zulks op grond van artikel 2, § 2, alinea 3 van de Gemeenschappelijke bepalingen.

Artikel 8.

De Verdragsluitende Staten verbinden zich alle geëigende maatregelen te nemen opdat op hun grondgebied de uit het Verdrag voortvloeiende verplichtingen worden nagekomen. Zij verplichten zich o.a. in hun wetgeving strafbepalingen op te nemen tegen de eigenaar die met een niet-verzekerd voertuig aan het verkeer deelneemt of doet deelnemen en tegen de bestuurder van een zodanig voertuig. Volgens de opzet van de tekst is het simpele feit dat het voertuig niet verzekerd is op zichzelf reeds een strafbaar feit zonder dat opzet van de zijde van de overtreder aangetoond behoeft te worden.

Artikel 9,

In dit artikel worden de wijze en de termijn van opzegging geregeld. Elke Staat kan wijzigingen op het Verdrag voorstellen. Indien over de voorgestelde wijziging geen overeenstemming wordt bereikt, kan de Staat die de wijziging heeft verzocht, zijn eigen wetgeving in de voorgestelde zin wijzigen. De andere Staten zijn alsdan bevoegd het Verdrag op te zeggen.

Artikel 10,

Dit artikel behoeft geen toelichting.

Artikel 11.

Ter einde het normaal functioneren der gemeenschappelijke regels niet te belemmeren is bepaald, dat geen der Verdragsluitende Partijen zonder toestemming van de beide andere het Verdrag mag sluiten dat het overeengekomen verzekeringssysteem kan aantasten. Men mag verwachten dat in de toekomst dergelijke overeenkomsten door de drie Beneluxlanden in gezamenlijk overleg worden gesloten.

Artikel 12,

Volgens artikel 12 van de bij de Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen komen de verplichtingen van de verzekeraar eerst te vervallen 16 dagen na kennisgeving aan de regering van de beëindiging van het contract. Daar de nationale bureaus, t.a.v. voertuigen die zich gewoonlijk in het buitenland bevinden en onder zekerheidsstelling van die bureaus op het nationale grondgebied mogen rijden, als verzekeraar optreden, dienen voor deze bureaus dezelfde formaliteiten te gelden. Daar het bij de huidige opzet van deze bureaus echter niet mogelijk is dat zij de registratie in kennis stellen van elk geval van afloop van een internationale verzekeringskaart, behouden de Staten tot een door het Comité van Ministers vast te stellen datum de bevoegdheid hun bureaus van alle verplichtingen te ontslaan met ingang van de datum waarop de geldigheidsduur van deze verzekeringskaarten verstrijkt.

Artikel 13.

Dit artikel behoeft geen toelichting.

II, -- DISPOSITIONS COMMUNES ANNEXEES A LA CONVENTION.

Article 1^{er}.

A l'exemple de la plupart des législations sur la matière, le projet définit le véhicule, automateur. Il se sert à cet effet des termes du projet de l'Institut International de Rome, repris dans la Convention européenne du 20 septembre 1959,

Le rapport qui accompagnait le Projet de Rome expliquait comme suit, pourquoi on s'est servi des termes très larges «véhicules actionnés par une force mécanique» : «on a considéré que remploi du terme «moteur» ou des termes «traction» ou «propulsion» pour indiquer le mode de transmission du mouvement, pouvait donner à la loi une portée trop restreinte, en raison de nouveaux systèmes pouvant éventuellement permettre la production et la transmission d'énergie mécanique sans la présence d'un moteur, ou sans que soit exercé un effort de traction ou de propulsion. L'expression «force mécanique» peut s'appliquer tant à l'énergie produite par un moteur, qu'à celle qui est produite par un autre moyen mécanique, à l'exclusion de la seule force musculaire ».

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

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

La garantie de l'assurance est accordée aux assurés, sans stipulation spéciale, quant aux objets remorqués, quels qu'ils soient, lorsqu'ils sont attelés aux véhicules automateurs. S'il n'en était pas ainsi et si l'assurance pouvait ne pas s'appliquer à l'objet attelé, il faudrait déterminer, lors de chaque accident, si le dommage était causé par le fait du véhicule automateur comme tel ou par le fait de l'objet attelé. Le texte écarte cette complication.

Le point de savoir si l'assurance couvre le dommage causé par la remorque, soit au moment où on l'attelle ou la détache, soit par suite d'une rupture d'attelage, soit encore lorsqu'elle est laissée momentanément détachée du véhicule pour l'exécution d'une manœuvre, est réservé à l'appréciation des tribunaux ou sera réglé, le cas échéant, par la législation interne. Quant aux dommages causés par la remorque abandonnée sur la voie publique, il a été estimé que ces risques sont étrangers à l'objet du Traité qui est d'assurer l'indemnisation des victimes des véhicules automateurs. Il appartient aux législations nationales d'envisager l'opportunité d'étendre l'obligation d'assurance à ces autres risques.

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

Il a paru opportun, pour une raison de simplification, de déterminer la notion de «personne lésée». Elle s'entend de toutes personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la loi, quelle que soit la nature de ce dommage, dommage à la personne ou dommage matériel; elle comprend non seulement la personne directement lésée par l'accident, mais toutes celles qui, en vertu de la loi applicable, peuvent invoquer un droit de leur propre chef, soit du chef de la victime.

La définition de l'assureur sera expliquée ci-après à propos de l'article 2,

En ce qui concerne la compétence du «bureau», le projet précise que les véhicules automateurs immatriculés dans un Etat déterminé sont réputés y avoir leur stationnement habituel. Cette précision vise à compléter le critère du stationnement habituel à l'étranger qui dans certains cas peut ne pas être suffisant. En raison de la suppression du contrôle aux frontières intérieures, il a été jugé nécessaire de déterminer le plus clairement possible pour quels véhicules automateurs les ressortissants sont responsables. La règle ne peut évidemment s'appliquer qu'aux véhicules automateurs immatriculés. Pour les véhicules allomoteurs non immatriculés ou non soumis à immatriculation, seul le critère du stationnement habituel à l'étranger est applicable,

IL -- GEMEENSCHAPPELJKE BEPALINGEN BEHOEVENDE BIJ DE OVEREENKOMST.

Artikel 1.

Naar het voorbeeld van de meeste wetgevingen betreffende dit onderwerp geeft het ontwerp een definitie van het begrip motorrijtuig. Het ontwerp nceert daartoe tot uitgangspunt de terminologie van het voorontwerp van het Internationaal Instituut te Rome, zoals, dit is overgenomen in de Europees Conventie van 20 september 1959,

In de toelichting op het ontwerp van Rome werd de volgende verklaring gegeven van het gebruik van de zeer ruime begripsomschrijving «rij- of voertuigen, welke door een mechanische kracht worden voortbewogen»: «Het gebruik van het woord «motor» ter aanduiding van de voortbewegende kracht of van de woorden «tractie» of «voortdrijving» ter aanduiding van de wijze van overbrenging van die kracht, zou een te beperkte strekking aan de wet kunnen geven, zulks wegens nieuwe systemen, welke de voortbrenging en de overbrenging van de mechanische kracht mogelijk zouden maken zonder aanwezigheid van een motor of zonder uitoefening van een trek- of voortdrijvingskracht. De uitdrukking «mechanische kracht» oruvt die kracht, welke door een motor wordt voortgebracht en de kracht, welke voortgebracht wordt langs andere mechanische weg met uitzondering van de enkele spierkracht ».

Het ontwerp spreekt van: «rij- of voertuigen bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven». Er bestaan namelijk rij- of voertuigen, die van een motor zijn voorzien en die door die motor of door spierkracht kunnen worden voortbewogen, waarbij de keuze van het middel van voortbeweging afhangt van de wijze die het rij- of voertuig gebruikt, zoals rijwielen met hulpmotor. Deze worden ook aan de verplichte verzekering onderworpen,

Evenals genoemd ontwerp van Rome en de meeste nationale wetgevingen sluit de tekst «rij- en voertuigen die langs spoorstaven worden voortbewogen». uit.

Voor zover niet anders is bepaald, geldt de verzekering tevens voor aanhangwagens, ongeacht hun aard, voor zover zij met het motorrijtuig verbonden zijn. Indien deze bepaling niet zou zijn gemaakt en de verzekering niet voor aanhangwagens zou gelden, zou voor ieder ongeval uitzonderlijk beslist moeten worden of de schade is veroorzaakt door het motorrijtuig als zodanig dan wel door de aanhangwagen. De tekst stelt deze moeilijkheid ter zijde,

De vraag of de verzekering de schade dekt die door de aanhangwagen wordt veroorzaakt, hetzij op het moment dat deze wordt aan- of afgekoppeld, hetzij ten gevolge van een breuk in de koppeling, dan wel wanneer de aanhangwagen even van het voertuig wordt afgekoppeld omdat dit een bepaalde manoeuvre moet uitvoeren, wordt ter beoordeling aan de rechter overgelaten of zal voor zover nodig in de nationale wetgeving worden geregeld. Ten aanzien van de schade die wordt veroorzaakt door een op de openbare weg achter gelaten aanhangwagen was men van oordeel, dat dit risico buiten de werkingssfeer van het Verdrag valt, daar dit tot doel heeft, de schadeloosstelling van slachtoffers van motorrijtuigen te regelen. De nationale wetgevers zullen moeten overwegen of het gewenst is de verzekeringplicht mede tot dit risico uit te breiden,

In de tweede plaats bleek het noodzakelijk een definitie te geven van het begrip «verzekerde». In het ontwerp wordt hieronder verstaan een ieder, wiens aansprakelijkheid is gedekt, ongeacht in welke hoedanigheid, dus als eigenaar, als gebruiker of als bestuurder, en ongeacht wie de verzekeringnemer is. Zie hiervoor in het bijzonder ook artikel 3.

Ter vereenvoudiging bleek het tevens nuttig de betekenis van het begrip «benaddeeld» te omschrijven. Daaronder wordt verstaan een ieder die schade heeft geleden welke grond oplevert voor toepassing van de wet, van welke aard die schade ook is, onverschillig of het schade aan personen of aan goederen betreft; er valt onder niet alleen de persoon die rechtstreeks letsel heeft opgelopen bij het ongeval, doch een ieder die krachtens de toepasselijke wet hetzij uit eigen hoofde, hetzij uit hoofde van zijn betrekking tot het slachtoffer, beroep kan doen op een recht.

De definitie van het begrip «verzekeraar» zal in het navolgende worden toegelicht naar aanleiding van artikel 2.

Ten aanzien van de bevoegdheid van het «bureau» wordt in het ontwerp nader aangeduid, dat de in een bepaald land geregistreerde motorrijtuigen geacht worden zich gewoontlijk in dat land te bevinden. Deze nadere aanduiding is bedoeld als aanvulling op het criterium «zich gewoonlijk in het buitenland bevinden», dat in bepaalde gevallen niet bevredigend kan zijn. In verband met de afschaffing van de controle aan de binnengrenzen is het nodig geoordeeld zo duidelijk mogelijk aan te geven voor welke motorrijtuigen de verzekeraars verantwoordelijk zijn. Deze regel kan uiteraard slechts worden toegepast op geregistreerde motorrijtuigen. Voor niet-geregistreerde of niet-registratieplichtige motorrijtuigen geldt alleen het criterium «zich gewoonlijk in het buitenland bevinden».

Article 2.

§ 1^{er}. L'assurance obligatoire.

Une loi d'assurance obligatoire vise à la protection du public. Elle s'impose avant tout pour les véhicules qui empruntent les voies publiques. Mais il a été jugé nécessaire de soumettre aussi à l'assurance le véhicule qui ne circulerait que sur des terrains qui ne sont pas des voies ouvertes au public ou même seulement à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, par exemple les ports, les gares de marchandises, les cours intérieures des usines.

La loi portant obligation de s'assurer doit déterminer d'une manière précise les personnes qui sont soumises à ces prescriptions. L'obligation incombe en principe au propriétaire; mais celui-ci s'en trouve exempté si une autre personne a contracté l'assurance. Il ne semble pas que cette latitude puisse présenter des inconvénients sérieux, puisque l'assurance doit couvrir la responsabilité de tous (article 3), que la personne lésée a un droit propre contre l'assureur (article 6) et que celui-ci ne peut lui opposer aucune exception ni déchéance (article 11).

La sanction du défaut d'assurance est double. D'abord le véhicule automobile ne sera pas admis à la circulation, à ce point de vue il y a lieu de remarquer que le véhicule ne pourra circuler que tant que l'assurance restera en vigueur; on reviendra sur cette question à propos de l'article 12. Ensuite, le propriétaire du véhicule et le conducteur s'exposent à des poursuites répressives.

§ 2. Les organismes assureurs.

Le contrat d'assurance obligatoire ne peut être conclu qu'après des seules entreprises d'assurances agréées, qui doivent satisfaire à certaines conditions juridiques et financières (constitution d'un cautionnement, de réserves techniques, etc.) et qui sont soumises au contrôle du Gouvernement.

Les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger, qui ne sont pas couverts par une assurance contractée auprès d'un assureur agréé, sont admis à la circulation à condition qu'un bureau d'assurance agréé à cet effet par le Gouvernement, assume le règlement des dommages, conformément aux dispositions légales du pays où l'accident est survenu.

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

Bien entendu, l'intervention du bureau belge, luxembourgeois ou néerlandais n'a pas pour effet d'éteindre par novation la dette de l'assureur effectif, ni à l'égard de son assuré, ni le cas échéant, à l'égard de la personne lésée. Il n'y a pas substitution d'un débiteur à un autre. Le projet vise à conférer à la personne lésée, victime d'un accident survenu dans un des pays du Benelux, la garantie de la loi d'assurance obligatoire de ce pays, tant au point de vue du montant et des conditions de l'assurance prescrite par cette loi, qu'au point de vue de la compétence des tribunaux du pays.

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

Article 3.

L'assurance a une portée très étendue. Le présent article précise d'abord quelles sont les personnes dont la responsabilité est obligatoirement garantie par le contrat. Celui-ci ne doit pas seulement couvrir la responsabilité du propriétaire, (responsabilité personnelle, responsabilité du chef de personnes dont il répond et des choses dont il a la garde), il doit couvrir en plus celle de tout détenteur autre que le propriétaire (p. ex. le locataire, l'emprunteur, le dépositaire); il doit couvrir enfin celle de tout conducteur, quel qu'il soit; il doit même couvrir la responsabilité de toute personne transportée qui serait engagée à l'occasion de l'utilisation du véhicule.

Artikel 2.

§ 1. De verplichte verzekering.

Een wet op de verplichte verzekering dient ter bescherming van het publiek. Zij is in de eerste plaats nodig voor motorrijtuigen die van de openbare wegen gebruik maken. Het is echter noodzakelijk geoordeeld de verzekering eveneens verplicht te stellen voor motorrijtuigen, die slechts worden gebruikt op plaatsen die niet als openbare weg zijn aan te merken doch wel voor het publiek toegankelijk zijn, zelfs al hebben slechts bepaalde personen het recht deze plaatsen te betreden. Daartoe behoren bv. haven terreinen, goederenstations en fabrieks-terreinen.

Een wet die een verplichting tot het sluiten van een verzekering oplegt, moet een nauwkeurige aanduiding bevatten van de personen die aan haar voorschriften zijn onderworpen. De verplichting rust in beginsel op de eigenaar, doch deze is van de verplichting ontheven indien iemand anders de verzekering heeft gesloten. Deze ruime opzet behoeft geen ernstige bezwaren op te leveren aangezien de verzekering de aansprakelijkheid van allen moet dekken [artikel 3], de benadeelde een eigen recht heeft tegen de verzekeraar (artikel 6) en de verzekeraar de benadeelde geen exceptie of verval kan tegenwerpen (artikel 11).

Op het ontbreken van een verzekering staan twee sancties: In de eerste plaats zal het motorrijtuig niet tot deelnemen aan het verkeer worden toegelaten, waarbij wordt aangetekend dat het motorrijtuig slechts aan het verkeer zal mogen deelnemen zolang de verzekering van kracht blijft; hierop wordt bij de bespreking van artikel 12 teruggekomen. In de tweede plaats stellen zowel de eigenaar als de bestuurder van het motorrijtuig zich bloot aan strafvervolgning.

§ 2. De verzekeringsorganen.

De verplichte verzekering mag slechts worden gesloten bij erkende verzekeringsmaatschappijen die aan bepaalde juridische en financiële voorwaarden moeten beantwoorden (borgstelling, technische reserves, enz.) en die onder toezicht van overheidswege staan.

Motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald en die niet gedekt zijn door een verzekering gesloten bij een toegelaten verzekeraar, worden slechts tot het verkeer toegelaten indien een bureau, tot dat doel door de regering toegelaten, de afwikkeling van de schade op zich neemt, overeenkomstig de wettelijke bepalingen van het land waar het ongeval heeft plaats gehad.

Uit deze teksten en uit de aan het slot van artikel 1 voorkomende definitie van het begrip verzekeraar volgt, dat de rechten van de benadeelde worden gewaarborgd door een verzekeringsmaatschappij die in het betrokken land is gevestigd en door de regering van dat land is erkend, in het hierboven aangehaalde geval, door een bureau. In het land zelf dat eveneens door de regering is erkend. Nimmer zal de benadeelde tegen een in een ander Beneluxland gevestigde verzekeraar behoeven op te treden aangezien deze, in het belang van de benadeelde, voor de vergoeding van de schade overeenkomstig de bepalingen van de Belgische, Luxemburgse of Nederlandse wet wordt vervangen door het Belgische, Luxemburgse, of Nederlandse bureau.

De inschakeling van het Belgische, Luxemburgse of Nederlandse bureau heeft ulteraard niet tot gevolg dat de verbintenissen van de werkelijke verzekeraar door schuldvernieuwing teniet gaat, hetzij ten opzichte van zijn verzekerde, hetzij eventueel ten opzichte van de benadeelde. Er heeft geen verwisseling van schuldenaar plaats. Het ontwerp heeft ten doel aan de benadeelde, die het slachtoffer is van een ongeval in een der Beneluxlanden, alle waarborgen te verlenen van de in dat land geldende wet op de verplichte verzekering zowel wat betreft het bedrag en de voorwaarden van de krachtens die wet voorgescreven verzekering als wat betreft de bevoegdheid van de rechters van dat land.

Uit hetgeen hierboven is uiteengezet en vloeit voort, dat het nationale bureau ter oprichting van de benadeelde de rol van verzekeraar vervult. Het bureau kan door de regering slechts worden erkend wanneer het rechtspersoonlijkheid bezit en alle waarborgen biedt voor het nakomen van de zeer zware verplichtingen welke op het bureau rusten tegenover personen die het slachtoffer zijn van ongevallen welke zijn veroorzaakt door motorrijtuigen die zich gewoonlijk in het buitenland bevinden.

Artikel 3.

De verzekering heeft een zeer ruime strekking. In dit artikel wordt in de eerste plaats een nauwkeurige omschrijving gegeven van de personen wier aansprakelijkheid door de overeenkomst moet worden dekkt. De overeenkomst moet niet alleen de aansprakelijkheid van de eigenaar dekken (persoonlijke aansprakelijkheid, aansprakelijkheid voor degenen voor wie hij verantwoordelijk is en voor de zaken die hij onder zijn toezicht heeft), zij moet bovendien de aansprakelijkheid dekken van ledere gebruiker, die een ander is dan de eigenaar (bv. de huurder, de lener, de bewaarnaar) en tenslotte van iedere bestuurder; zij moet zelfs van iedere vervoerde persoon de aansprakelijkheid dekken die mocht ontstaan ter gelegenheid van het gebruik van het voertuig.

L'assurance obligatoire concerne non seulement les accidents survenus sur le territoire national, mais également sur le territoire des deux autres pays; dans chacun de ces pays, la couverture devra être conforme aux exigences de la loi locale. Il y a lieu de rappeler qu'il s'agit en fait de la clé de voûte du système permettant la suppression du contrôle de l'assurance aux frontières internes du Benelux.

Est seule exclue de l'assurance, la responsabilité civile de celui qui se serait rendu maître du véhicule par vol ou violence ainsi que de celui qui, sans motif légitime, utiliserait le véhicule, sachant qu'il a été volé. L'usage du véhicule par le conducteur abusant de sa fonction est compris dans l'assurance.

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

Que faut-il entendre par la responsabilité civile qui fera l'objet de l'assurance? C'est celle « à laquelle les véhicules automoteurs peuvent donner lieu » (article 2, § 1) du chef de « dommages causés aux personnes et aux biens » (article 3, § 2).

L'assurance ne peut être limitée aux seuls dommages causés par le véhicule en état de circulation ou par l'usage du véhicule: les dommages causés par un véhicule à l'arrêt ou abandonné par son conducteur seront obligatoirement compris dans la garantie.

Au surplus, la responsabilité de l'assuré sera couverte quelle que soit son origine: contrat, quasi-délit, ou délit. Aux termes du projet, la garantie devra comprendre le fait dolo ou de l'assuré, puisque le texte ne porte aucune restriction quant à l'origine de la responsabilité de celui-ci. Mais il est entendu que pour ce cas, la police pourra stipuler que l'assuré disposera d'un droit de recours contre l'assuré coupable (voir le commentaire de l'article 11).

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

Enfin, le 3^e paragraphe de l'article 3 spécifie que l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable. Le risque de responsabilité civile diffère de pays à pays, quant à son principe et quant à la réparation du dommage causé. Dès lors, l'assurance doit garantir les obligations de l'assuré aux termes de la loi applicable, quel que soit le pays où l'accident est survenu. Ce sera généralement la loi du lieu de l'accident, mais pas nécessairement. En effet, il n'est pas exclu que l'entrepreneur de voyage soit tenu à l'égard des personnes transportées d'après la loi du lieu de la formation du contrat intervenu entre ses clients et lui, alors que l'accident est survenu dans un pays étranger.

Article 4.

Le texte restreint la liberté des contractants et détermine limitativement les risques pouvant être exclus de la garantie.

Le premier paragraphe vise les personnes pouvant être exclues du bénéfice de l'assurance. Le deuxième paragraphe concerne les dommages pouvant être exclus de l'assurance. En effet, les courses et concours de vitesse, de régularité et d'adresse créent un risque tel qu'il ne paraît pas possible de le considérer comme couvert par une assurance de responsabilité, contractée aux conditions ordinaires. D'ailleurs, selon l'article 3, § 1 de la Convention, l'organisation de ces courses et concours est subordonnée à une autorisation administrative, qui ne peut être accordée par l'autorité compétente qu'à la condition qu'il soit justifié de l'existence d'une assurance répondant à des exigences spéciales.

Article 5.

Certaines Jois d'assurance obligatoire imputent aux contractants une clause portant que l'assuré devra contribuer personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage causé. Les proportions et les

L'it de qchle opzct van het ontwcrp vloeit voort, dat de vcrplichte verzekering niet alleen ongevallen op het nationale grondgebied dekt: revens ongevallen op het grondgebied van de bide aridere landen dckt. In elk van die landen dient de dekking te beantwoorden aan de voorschrijft van de plaatselijke wet. Er wordt op gewezen dat dit voorschrijft als het ware de sluitsteen vormt van het systeem op grond waarvan de controle op de verzekering aan de Beneluxbinnenorganen kan worden afgeschafte.

Van de verzekering is slechts uitgesloten de burgerrechtelijke aansprake lijkhekl van degene die zich door diefstal of geweldpleging van het motorrijtuig meester heeft gemaakt en van degene die zonder wettelijk motief van het voertuig gebruik maakt in de wetenschap dat het gestolen is. Het gebruik van het motorrijtuig door een bestuurder die zijn bevoegdheid overschrijdt, is in de verzekering begrepen.

Er wordt op gewezen, dat in het ontwerp niet de aansprakelijkheid als zodanig doch alleen de verzekering ervan wordt geregeld. Derhalve zal, evenals tot nu toe, door de wet of de jurisprudentie uitgemerkt moeten worden of de eigenaar, de gebruiker of de bestuurder aansprakelijk gesteld kunnen worden voor ongevallen die zijn veroorzaakt door degene die het motorrijtuig heeft gestolen. Vast staat echter, dat deze aansprakelijkheid, indien zij bestaat, door de verzekering zal zijn gedekt.

Wat moet worden verstaan onder de burgerrechtelijke aansprakelijkheid die door de verzekering wordt gedekt? Dit is de burgerrechtelijke aansprakelijkheid « waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven » (artikel 2, § 1) wegens « schade welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht » (artikel 3, § 2).

De verzekering kan niet worden beperkt tot de schade die door het motorrijtuig wordt veroorzaakt terwijl daarmee aan het verkeer wordt deelgenomen of door het gebruik van het motorrijtuig. De verzekering moet zich mede uitstrekken tot de schade die wordt veroorzaakt door een stilstaand of een door de bestuurder verlaten motorrijtuig.

Bovendien zal de aansprakelijkheid van de verzekerde zijn gedekt ongeacht de bron der aansprakelijkheid: overeenkomst of onrechtmatige daad (of strafbaar feit: België). Volgens de tekst van het ontwerp moet de verzekering ook dekking geven in geval van opzet van de verzekerde, aangezien de tekst geen enkele beperking bevat wat betreft de grond van diens aansprakelijkheid. Wel zal voor dit geval in de polis het beding kunnen worden gemaakt, dat de verzekeraar recht van verhaal heeft tegen de verzekerde die schuld heeft. (zie de toelichting op artikel 11).

De rechtspraak is onzeker wat betreft de aard van de rechtsbetrekkingen die worden geschapen door vervoer dat « om niet » geschiedt. In ieder geval zal volgens het ontwerp de aansprakelijkheid, die op de vervoerder « om niet » kan rusten, gedekt zijn. De verzekering moet zich immers uitstrekken tot « personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd ». De in het motorrijtuig vervoerde goederen kunnen van de verzekering worden uitgesloten.

Ten slotte wordt in paragraaf 3 van artikel 3 bepaald, dat de verzekering de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade moet dekken zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet. De burgerrechtelijke aansprakelijkheid verschilt namelijk van land tot land, zowel wat betreft de grondslagen als wat betreft de verhouding van de toegebrachte schade. Daarom moet de verzekering de aansprakelijkheid van de verzekerde dekken overeenkomstig de toepasselijke wet, ongeacht het land waar het ongeval heeft plaats gehad. Dit zal als regel de wet van de plaats van het ongeval zijn, doch niet noodzakelijk. Het is namelijk niet uitgesloten, dat een ondernemer die reizen organiseert, tegenover de vervoerde personen gebonden is overeenkomstig de wet van de plaats waar de overeenkomst tussen hem en zijn cliënten is gesloten, ook al heeft het ongeval in het buitenland plaats gehad.

Artikel 4.

Het ontwerp beperkt de contactsvrijheid en bevat een limitatieve opsomming van de risico's die uitgesloten kunnen worden.

De eerste paragraaf heeft betrekking op de personen die van de verzekering kunnen worden uitgesloten. De tweede paragraaf betreft de schade die van de verzekering kan worden uitgesloten. Snelheids-, regelmatigheids- en behendigheidswedstrijden en wedstrijden schepen en risico dat onmogelijk kan worden beschouwd als te zijn gedekt door een op de gebruikelijke voorwaarden afgesloten aansprakelijkheidsverzekering. Het organiseren van dergelijkeritten en wedstrijden is trouwens volgens artikel 3, § 1 van de Overeenkomst onderworpen aan een toestemming van overheidswege die door het bevoegde gezag slechts kan worden verleend indien wordt aangetoond dat een verzekering is gesloten die aan bijzondere voorwaarden voldoet.

Artikel 5.

In sommige wetten op de verplichte verzekering wordt de contracterende partijen het opnemen van een beding voorgeschreven volgens hetwelk de verzekerde verplicht is tot op zekere hoogte persoonlijk in

limites de cette" franchise » ou « risque propre » sont déterminées par les règlements. Le but de ces dispositions est d'inciter l'assurée à la prudence dans la conduite de sa voiture et dans le choix de ses conducteurs.

Il est bien entendu que, sauf le cas où la loi interne d'un des Etats contractants lait usage de la faculté prévue par l'article 2, § 1, 7 de la Convention pour exclure les dommages d'un faible montant, la « franchise » ou « risque propre » ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée; vis-à-vis de celle-ci l'assureur est tenu pour toute la somme assurée, sans déduction. Cette disposition s'impose pour la sauvegarde des droits de la personne lésée.

Article 6.

L'assurance obligatoire de la responsabilité de l'automobiliste ne vise pas, en premier chef, la sauvegarde du patrimoine de l'assuré; elle constitue avant tout une mesure de protection des droits des personnes lésées. C'est pourquoi la disposition précise que l'assurance fait naître au profit de la personne lésée, un droit propre contre l'assureur qui devient son débiteur. Un paiement fait par l'assureur entre les mains de l'assuré ne saurait être libératoire à l'égard de la personne lésée, le paiement ne pouvant être fait valablement qu'au créancier (article 1239 des Codes civils belge et luxembourgeois -- article 1421 du Code civil néerlandais).

Dans l'économie du projet, l'existence d'un droit d'action de la personne lésée contre l'assureur va de soi; elle constitue le prolongement, sur le terrain de la procédure, du droit propre qui lui est conféré. Les conditions pour intenter cette action sont organisées par les articles 7 et suivants du projet.

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

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

En Belgique, la disposition de ce § 2 ne trouvera d'application qu'en cas de dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, si ces dommages dépassent 5.000.000 F. Dans tous les autres cas, la garantie est illimitée.

Article 7.

Le présent article détermine les tribunaux auxquels la personne lésée par un accident survenu en Belgique, au Luxembourg ou aux Pays-Bas peut s'adresser, dans le pays même, pour faire valoir ses droits contre l'assureur.

Le but de la disposition est de lui faciliter la poursuite de ses droits en lui conférant un choix entre trois tribunaux: celui du lieu de l'accident, celui de son propre domicile et celui du siège de l'assureur.

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

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

Ni l'assureur agréé, ni le bureau ne peuvent décliner la compétence des tribunaux belge, luxembourgeois ou néerlandais pour connaître des contestations qui dérivent de la loi. La faculté d'assigner, devant l'un des trois tribunaux visés au texte, ne peut être enlevée par convention à la personne lésée. Voir l'article 11.

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

de recourir van de vcrvoorzaakte schade bij te draagen. De wouue en de qrcnzn van deze « franchise » of van dit « eigen risico » zijn vast-geseld in de uttvoctngsvoorschr. iftcn. Deze bepalingcn hebben ten doel de vcrzckerde tot voorzichtigheid aan te sporen bij het beslur en van zijn motorrijtuig en bij de keuze van zijn bestuurders.

Bcholve in het (leval waartn. de interne wet van een der Verdrag-sluitende Staten gebruik maakt van de bevoegdheden van artikel 2, § 1, sub 7 van de Ovcrenkomst - uitsluiting van de schade tot een zeer gering bedrag --- kan de « franchise » of het « eigen risico » door de vcrzckeraar niet aan de benadeelde worden teqengworpcn. Tcqnovcr deze is de verzckeraar gebonden ten belope van de gehele verzckerde som, zonder korting. Een dergelijke rcqclinq is noodzakelijk ter bcschr-ming van de rechten van de benadeelde.

Artikel 6.

De verplichte verzekering tegen aansprakelijkheid van de automobilist heeft niet in de eerste plaats de bescherming van het vermogen van de verzckerde tot doel; zij is voor alles een maatregel ter bescherming van de benadeelden. Derhalve wordt in de bcpluig uitdrukkelijk gezegd dat de verzckering aan de benadeelde een recht geeft tegen de vcrzckeraar, die zijn schuldenaar wordt. Derhalve kan een betaling door de verzckeraar aan de verzckerde geen bevrijdende werking hebben ten opzichte van de benadeelde, daar de betaling slechts geldig kan worden gedaan aan de schuldeiser zelf (artikel 1239 van het Belgische en het Luxemburgse B.W. - artikel 1421 van het Nedcr-landse B.W.).

In de opzet van het ontwerp spreekt het bestaan van een rechtsvor-dering van de benadeelde tegen de verzckeraar vanzelf: zij is de noodzakelijke consequentie, op het terrein van het procesrecht, van het eigen recht dat aan de benadeelde is toegekend. De voorwaarden voor het instellen van deze rechtsvordering zijn in de artikelen 7 e.v. van het ontwerp geregeld.

In paragraaf 2 wordt uitgegaan van een verzekering tot een bepaald bedrag. Het kan echter gebeuren, dat de geleden schade het verzckerde bedrag te boven gaat. Indien er slechts een benadeelde is zal dit geen moeilijkheden opleveren, daar het recht van de benadeelde beperkt is tot het bedrag van de verzekering.

De situatie ligt echter anders indien er meerdere slachtoffers zijn of zelfs indien er slechts een slachtoffer is doch meerdere personen een recht op vergoeding kunnen doen gelden, hetzij persoonlijk, hetzij als rechtverkrijgenden van het slachtoffer. In dat geval zal de verzckeraar ieders aandeel in het totaal van de verzckerde som naar evenredigheid moeten vaststellen. Niettemin zal hij tegenover de benadeelden, wier vorderingen hij niet heeft gekend, rechtsgeldig van zijn verplichting zijn ontslagen voor zover hij de anderen te goeder trouw zal hebben voldaan.

In België zal het bepaalde in deze tweede paragraaf slechts worden toegepast in geval van materiële schade ten gevolge van brand of ontploffing en wanneer de schade een bedrag van F 5.000.000 te boven gaat. In alle andere gevallen is de verzekering ongelimiteerd.

Artikel 7.

In dit artikel worden de rechters aangewezen tot wie degene, die door een ongeval dat in België in Luxemburg of in Nederland heeft plaats gehad is benadeeld, zich in het land zelf kan wenden om zijn recht ten tegen de verzckeraar te doen gelden.

Deze bepaling heeft tot doel het de benadeelde bij het doen gelden van zijn rechten gemakkelijker te maken door hem de keuze te laten tussen drie rechters: die van de plaats van het ongeval, die van zijn eigen woonplaats en die van de zetel van de verzckeraar.

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

De buitenlandse verzckeraar die de verzckeringspolla heeft afgecvcn, behoeft door de benadeelde niet als partij of op andere wijze in het geding te worden geroepen. Het Belgische, Luxemburgse of Nederlandse bureau is de verzckerde som verschuldigd, zulks op de voorwaarden en voor de bedragen die door de toepasselijke wet worden voor-geschreven.

Noch de erkende verzckeraar, noch het bureau kunnen de bevoegdheid ontkennen van de Belgische, Luxemburgse of Nederlandse rechters om kennis te nemen van de vorderingen die uit de wet voortvloeien. De bevoegdheid om voor een van de drie in de tekst genoemde rechters te daqvaarden, kan niet bij overeenkomst aan de benadeelde worden ontnomen. Zie artikel 14.

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

L'article 7 ne fixe la compétence que pour le Benelux; les autres pays ne sont pas tenus de reconnaître ces règles, en l'absence de toute convention avec le pays légiférant. Mais entre les Etats contractants, la question est réglée par l'article 5 de la Convention.

Article 8.

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

Article 9.

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

Le premier paragraphe du présent article constitue une simple application du droit commun; il ne peut y avoir chose jugée à l'égard de quelqu'un qui n'a pas été en procès (article 1351 des Codes civils belge et luxembourgeois et article 1954 du Code civil néerlandais).

En Belgique et au Luxembourg, lorsque le fait dommageable constitue un délit ou une contravention, la partie lésée se porte fréquemment partie civile dans le procès pénal intenté au prévenu par le ministère public. Aux Pays-Bas, il n'est guère fait usage de cette procédure. Si, en pareil cas, l'assureur n'était pas au procès devant la juridiction répressive, la décision rendue par celle-ci serait opposable à l'assureur quant à l'existence de l'infraction, mais non quant aux intérêts civils. Aussi la législation belge a prévu (article 9 de la loi du 1.7.1956) que l'assuré et la partie lésée peuvent citer l'assureur devant la juridiction répressive de manière à leur rendre opposable le jugement réglant les intérêts civils.

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

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

Le dernier paragraphe porte que «l'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée». L'assureur trouvera dans cette procédure une arme contre la fraude. C'est la raison pour laquelle ce droit de l'assureur doit subsister, alors même que l'action du lésé contre l'assuré serait prescrite (voir article 10).

Article 10.

La prescription en matière d'assurance est réglée par les lois nationales et il ne semble pas nécessaire d'apporter des modifications à ces lois. En Belgique et au Luxembourg, l'action de l'assuré contre l'assureur se prescrit par trois ans, mais le délai ne prend cours qu'à compter de l'événement qui donne ouverture à l'action. L'article 31 de la loi luxembourgeoise du 16 mai 1891 sur le contrat d'assurance est rédigé dans les mêmes termes que l'article 32 de la loi belge du 11 juin 1874. D'autre part, aux Pays-Bas, aucune prescription spéciale ne figure parmi les dispositions du code de commerce, relatives aux assurances terrestres. C'est la prescription ordinaire qui s'applique à ces assurances.

Les actions entre le preneur ou l'assuré, bénéficiaire du contrat, d'une part, et l'assureur d'autre part, restent soumises aux règles en vigueur.

Le premier paragraphe de l'article 10 concerne uniquement la prescription de l'action directe de la personne lésée contre l'assureur. Il a été jugé équitable de limiter, dans le temps, l'avantage que la personne lésée retire de cette action. C'est pourquoi, l'action de la personne lésée contre l'assureur se prescrit par trois ans à partir du jour où l'accident s'est produit. Il en sera ainsi alors même que la personne lésée conserve le droit d'agir contre l'assuré au-delà de ce terme. La disposition est sans influence sur les droits que l'assuré tient du contrat d'assurance.

De regeling van de rechterlijke bevoegdheid wordt in artikel 7 alleen voor Benelux gegeven. Andere landen zijn bij het ontbreken van een verdrag met het land dat een dergelijke regeling heeft, niet verplicht die regeling te erkennen. Voor de Verdragsluitende Staten is deze kwestie echter geregeld in artikel 5 van de Overeenkomst.

Artikel 8.

De verzekeraar moet bij zijn verweer tegen de benadeelde niet alleen kunnen rekenen op de medewerking van de verzekertnemer, hetgeen vanzelf spreekt, doch tevens op de medewerking van alle andere verzekerden.

Artikel 9.

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

De eerste paragraaf van dit artikel is gebaseerd op de toepassing van het gemeene recht. Het gezag van gewijsde kan niet worden ingeroepen tegen iemand die in het proces geen partij is geweest (artikel 1351 van het Belgische en het Luxemburgse B.W., artikel 1954 van het Nederlandse B.V.V.).

In België en Luxemburg stelt de benadeelde, wanneer het schade-toebrennende feit een misdrijf of een overtreding vormt, zich veelvuldig civiele partij in het strafgeding. In Nederland maakt men vrijwel noot van deze procedure gebruik. Indien in een dergelijk geval de verzekeraar niet in het strafgeding verschenen is, zal het daarin gewezen vonnis aan de verzekeraar kunnen worden tegengeworpen voor zover het betreft het bestaan van het strafbare feit doch niet ten aanzien van de burgerrechtelijke aanspraken. In de Belgische wet is dan ook bepaald (artikel 9 van de wet van 1.7.1956) dat de verzekerde en de benadeelde de verzekeraar in het strafgeding kunnen roepen, opdat het strafvonnis voor het burgerrechtelijke gedeelte daarvan hem kan worden tegengeworpen.

De tweede paragraaf doelt op een algemene gevolgtrekking: de verzekerling tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid omvat de kosten, die de verzekerde zal moeten maken om zich tegen de benadeelde te verweren. De verzekeraar belast zich met dit verweer en behoudt zich zelfs de leiding van de procesvoering voor, zonder dat hij [juridisch gesproken partij] is. Het zou niet billijk zijn, indien de verzekeraar onder dergelijke omstandigheden zou kunnen stellen dat hij buiten het geding staat en dat tegenover hem geen beroep op het vonnis kan worden gedaan. Een dergelijke houding zou bovendien in strijd zijn met de goede trouw.

De wijze waarop de verzekeraar de verdediging van de verzekerde op zich heeft, genomen is niet van belang. Het is voldoende dat de verzekeraar «in feite» heelt deelgenomen aan het tegen de verzekerde gevoerde geding.

In de laatste paragraaf wordt gesteld dat «de verzekeraar de verzekerde in het geding kan roepen dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld». Hiermede wordt de verzekeraar een wapen tegen bedrog in handen gegeven. Om deze reden behoort dit recht van de verzekeraar te blijven bestaan, zelfs wanneer de vordering van de benadeelde tegen de verzekerde is verjaard (zie artikel 10).

Artikel 10.

De verjaring in zaken van verzekering wordt in de nationale wetten geregeld en het lijkt niet noodzakelijk in deze wetten wijzigingen aan te brengen. In België en Luxemburg verjaart de rechtsvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar na drie jaar, doch deze termijn begint eerst te lopen vanaf het oogenblik van de gebeurtenis waaruit de rechtsvordering voortvloeit. Artikel 31 van de Luxemburgse wet van 16 mei 1891 op de overeenkomst van verzekering is in dezelfde zin gereedigeerd als artikel 32 van de Belgische wet van 11 juni 1874. In Nederland daarentegen bevatten de bepalingen inzake verzekering van het Wetboek van Koophandel geen bijzondere voorschriften aangaande verjaring. Hier is dus de gewone verjaring van toepassing, ook op verzekeringen.

De rechtsvorderingen tussen de verzekertnemer of de verzekerde te wens behoeve de verzekering is gesloten enerzijds en de verzekeraar anderzijds blijven aan de geldende regelen onderworpen.

Artikel 10 § 1 heeft uitsluitend betrekking op verjaring van de rechtstreekse vordering van de benadeelde tegen de verzekeraar. Men heeft het billijk geacht het voordeel dat de benadeelde aan deze actie ontleent, in de tijd te beperken. Derhalve wordt bepaald, dat de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart door verloop van drie jaar, te rekenen van de dag van het ongeval. Dit zal ook het geval zijn wanneer de benadeelde het recht behoudt tegen de verzekerd een vordering in te stellen na verloop van die termijn. De bepaling heeft geen invloed op de rechten die de verzekerde aan de verzekertnemer ontleent.

D'ailleurs, l'indépendance des deux actions que possède la personne lésée lui sera favorable, au cas où son action contre l'auteur du dommage est soumise à une prescription plus courte que trois années.

D'après le paragraphe 2, les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assuré, interrompent la prescription à l'égard de l'assureur. En effet, la personne qui a subi le dommage peut, si elle le désire, agir contre l'auteur de l'accident, son débiteur originaire.

L'obligation de l'assureur, lequel est en quelque sorte son second débiteur, ne peut se prescrire pendant ce temps (comparer l'article 2250 des Codes civils belge et luxembourgeois et l'article 2021 du Code civil néerlandais). Il suffit que la prescription soit interrompue à l'égard de l'un des assurés (propriétaire, détenteur, conducteur), pour que l'interdiction existe à l'égard de l'assureur. Inversement, l'interdiction de la prescription à l'égard de l'assureur doit, agir à l'égard de tous les assurés.

Le troisième paragraphe répond à une nécessité pratique. Le terme «pourparlers» doit être pris dans un sens large: il comprend toutes correspondances et toutes négociations verbales au sujet des droits du lésé. Le dernier membre de phrase de l'article 10 a pour but d'éviter, à la personne lésée, la désagréable surprise de se voir opposer la prescription, alors qu'elle pouvait croire que les pourparlers étaient toujours en cours. Pour que l'effet des négociations sur l'interdiction de la prescription vienne à cesser, il faut que l'une des parties ait notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers. A ce moment, un nouveau délai de trois ans prendra cours.

Article 11.

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

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

La disposition qui figure dans les lois des Etats contractants sur le contrat d'assurance, et qui porte qu'aucune perte ou dommage causé par le fait dolo ou la faute grave de l'assuré n'est à charge de l'assureur (loi belge, article 16; loi luxembourgeoise, article 15; comparer le Code commercial néerlandais, article 276), ne s'appliquera pas dans les rapports de l'assureur avec la personne lésée.

De même, l'assureur devra la garantie au lésé, au cas de réticence ou de fausse déclaration, comme au cas d'aggravation du risque au cours de la période d'assurance. Les dispositions existant actuellement sur cet objet dans les lois des trois pays ne pourront être invoquées que contre le preneur en défaut (loi belge, articles 9 et 31; loi luxembourgeoise, articles 8 et 32; Code commercial néerlandais, article 251). Ceci résulte, au surplus, de l'article 12.

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

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

Article 12.

Cet article précise que tout fait quelconque d'où résulte la cessation ou la suspension de la garantie, doit être porté par l'assureur à la connaissance de l'instance administrative qui sera déclarée compétente à cet effet.

Overigens zal de onafhankelijkheid van de twee rechtsvorderingen welke de benadeelde heeft, voor hem voordelig zijn, indien de verjaringstermijn van zijn vordering tegen degene die de schade heeft toegebracht, minder dan drie jaar bedraagt.

Volgens paragraaf 2 stuiten de handelingen die de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde stulten, ook de verjaring tegen de verzekeraar. Hij die schade heeft geleden kan namelijk desgewenst een rechtsvordering instellen tegen degene die het ongeval heeft veroorzaakt en dus zijn oorspronkelijke schuldenaar is,

De verplichting van de verzekeraar, die in zeker opzicht zijn tweede schuldenaar is, kan gedurende die tijd niet door verjaring teniet gaan (vergelyk artikel 2250 van het Belgische en het Luxemburgse B.Vv.-en artikel 2021 van het Nederlandse B.W.). Voor het stuiten van de verjaring van de vordering tegen de verzekeraar is het voldoende dat de verjaring wordt gestuit tegen een der verzekerden (eigenaar, bestuurder, bestuurder). Omgekeerd moet stuiting van de verjaring ten opzichte van de verzekeraar tegenover alle verzekerden werken.

Het derde lid voorziet in een praktische behoefte. De termijn «onderhandelingen» moet in ruime zin worden opgevat en omvat elke briefwisseling en elke mondelinge bespreking over de rechten van de benadeelde. Het laatste zinsdeel van artikel 10 heeft tot doel de benadeelde de onaangename verrassing te besparen dat hem verjaring wordt tegenovergesteld terwijl hij kon aannemen dat de onderhandelingen nog gaande waren. Om te bereiken dat het afbreken van de onderhandelingen een einde maakt aan de stuiting van de verjaring, is het noodzakelijk dat een van de partijen bij de onderhandelingen of per aangetekend schrijven aan de andere partij heeft kennis gegeven van het afbreken van de onderhandelingen. Vanaf dat moment begint een nieuwe termijn van drie jaar te lopen.

Artikel 11.

De waarborgen die een wet op de verplichte verzekering aan verkeersslachtoffers biedt, zouden niet ten volle doel treffen indien de excepties, die de verzekeraar aan zijn verzekerde kan tegenwerpen, ook aan de slachtoffers zouden kunnen worden tegenovergesteld.

Uit de in de Conventie opgenomen formulering vloeit voort, dat aan de benadeelde niet kan worden tegenovergesteld dat de verzekerde de bepalingen van de verzekeringsovereenkomst niet in acht heeft genomen. Zo zal de verplichting van de verzekeraar tegenover de benadeelde zelfs dan bestaan, indien de verzekeringnemer de premie niet op de vervaldag heeft voldaan, indien het verzekerde motorrijtuig voor een ander doel is gebruikt, dan in de Overeenkomst was bepaald of indien het ongeval is veroorzaakt ten gevolge van dronkenschap van de bestuurder of door iemand die wettelijk niet het recht had een motorrijtuig te besturen.

De in de wetten van de Verdragsluitende Staten op de overeenkomst van verzekering voorkomende bepalingen, dat verlies of schade die door opzet of grove schuld van de verzekerde is veroorzaakt, niet ten laste van de verzekeraar zal komen (Belgische wet, artikel 16; Luxemburgse wet, artikel 15; vergelijk Nederlands Wetboek van Koophandel, artikel 276) zal niet van toepassing zijn op de verhouding tussen de verzekeraar en de benadeelde.

De verplichting van de verzekeraar tegenover de benadeelde zal eveneens bestaan in geval van verzwijgingen of valse verklaringen of in geval van verzwaring van het risico gedurende het tijdvak waarover de verzekering loopt. Op de bepalingen die thans hieromtrent in de wetten van de drie landen bestaan, zal slechts tegenover de nalatige verzekeringnemer een beroep kunnen worden gedaan (Belgische wet, artikelen 9 en 11; Luxemburgse wet, artikelen 8 en 32; Nederlands Wetboek van Koophandel, artikel 251). Een ander vloeit bovendien voort uit artikel 12.

De benadeelde zal recht op schadevergoeding hebben zodra het schade toebringende feit binnen het kader van de Overeenkomst valt. De verzekeraar zal zijn aansprakelijkheid slechts kunnen afwijzen indien het feit geen verband houdt met het verzekerde risico, b.v. Indien een verzekerde een ongeval heeft veroorzaakt met een motorrijtuig dat niet door de verzekering was gedekt, of indien de benadeelde van het recht op uitkering is uitgesloten op grond van artikel 4.

Uitdrukkelijk wordt bepaald, dat de verzekeraar zich een verhaalsrecht tegen de verzekeringnemer kan voorbehouden voor het geval hij tot schadecloosstelling zou moeten overgaan terwijl hij volgens de wet of de Overeenkomst zijn verplichting tegenover de verzekerde niet gestand zou hebben doen. Een recht van verhaal kan ook worden bedongen tegen een andere verzekerde dan de verzekeringnemer, voor het geval dat deze verzekerde de verplichtingen die voor hem uit zijn hoedanigheid van begunstigde der Overeenkomst voortvloeien, niet nakomt.

Artikel 12.

Dit artikel bepaalt dat elk feit dat beëindiging of schorsing van de verzekering tot gevolg zou kunnen hebben, door de verzekeraar ter kennis dient te worden gebracht van de administratieve instantie die te dien einde bevoegd zal worden verklaard.

La cessation de garantie ne pourra être invoquée par lui contre le lésé qu'à l'expiration d'un délai de seize jours suivant la date de la notification. Ce délai doit permettre à l'autorité compétente de prendre toutes mesures en vue d'empêcher le détenteur du véhicule, de continuer à faire usage de celui-ci. Le texte permet à chacun des trois Gouvernements de déterminer la procédure de notification.

D'autre part, deux dérogations à l'obligation de notifier le fait qui met fin au contrat sont prévues. La première concerne le cas où un contrat d'assurance succède à un autre contrat. Les intérêts de la victime étant pleinement sauvegardés par la conclusion d'une nouvelle police, il a semblé indiqué de décharger de la garantie le premier assureur, de plein droit et sans formalités.

La deuxième dérogation concerne les véhicules qui ont leur stationnement habituel à l'étranger. On a estimé que l'obligation de notifier la cessation d'un contrat d'assurance, conclu auprès d'un assureur agréé dans le territoire d'un des Etats Contractants, constituait une charge administrative excessive et sans portée pratique lorsqu'il s'agissait de véhicules ayant leur stationnement habituel sur un autre territoire. Il y a toutefois lieu, en pareil cas, de maintenir la garantie en faveur de la personne lésée pendant les seize jours qui suivent l'expiration de ces contrats.

Article 13.

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

Il y a lieu de noter que le présent article n'empêche nullement l'assureur de se réserver le droit de recours contre le preneur et même contre les assurés autres que le preneur, en défaut de remplir leurs obligations à son égard: ce droit lui est d'ailleurs formellement reconnu par l'article II, paragraphe 2 (voir le commentaire de cet article).

III. - PROTOCOLE DE SIGNATURE,

Le Protocole de signature souligne qu'à partir de la date de l'entrée en vigueur de la Convention, les Etats contractants renoncent à exercer, aux frontières internes du Benelux, le contrôle de l'assurance de tous les véhicules automobiles,

Les véhicules entrant dans le territoire du Benelux ne sont contrôlés qu'à la frontière extérieure quant à l'existence d'une assurance conforme à celle exigée par la Convention,

D'autre part, chaque Etat contractant contrôle, à l'occasion de l'agrément du Bureau national, si celui-ci assume effectivement l'indemnisation des personnes lésées par les véhicules stationnés habituellement sur le territoire d'un des deux autres Etats contractants. et cc, suite à des accords intervenus avec les deux autres Bureaux, Les accords devront prévoir que les trois Bureaux interviennent même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, chaque fois qu'il est établi que le véhicule automobile en cause est stationné habituellement dans un des autres pays du Benelux. Le Bureau qui a réglé le dommage est remboursé de ses débours par le Bureau du pays où le véhicule est stationné habituellement.

IV. -- COMPETENCE DE LA COUR DE JUSTICE BENELUX.

Les gouvernements ont l'intention de déterminer la compétence de la Cour de Justice Benelux en ce qui concerne l'interprétation de la Convention, des Dispositions communes et du Protocole de signature par un Protocole additionnel, qui sera soumis en temps opportun à l'approbation des parlements nationaux. Il va de soi que cette attribution de compétence ne pourra avoir d'effet qu'après l'institution de ladite Cour.

Beëindiging van de verzekering kan door de verzekeraar slechts tegen de benadeelde worden ingeroepen na verloop van een termijn van zestien dagen, te rekenen vanaf de datum der kennisgeving. De bedoeling van deze termijn is de bevoegde instantie in de gelegenheid te stellen alle maatregelen te treffen ten einde de gebruiker van het motorrijtuig te beletten daarvan verder gebruik te maken. Op grond van de tekst kan elk der drie rederingen de procedure der kennisgeving zelf regelen.

Op de verplichting tot kennisgeving van het feit, dat beëindiging van de Overeenkomst tot gevolg heeft, worden twee uitzonderingen gemaakt. De eerste betreft het geval waarbij een verzekeringsovereenkomst in de plaats treedt van een andere. Daar de belangen van het slachtoffer door het afsluiten van een nieuwe polis volledig zijn gedekt, leek het gewenst de eerste verzekeraar van rechtswege van zijn verplichtingen te ontslaan, zonder dat daarvoor formele vereisten worden gesteld.

De tweede uitzondering betreft motorrijtuigen die zich gewoonlijk in het buitenland bevinden. Men was van mening, dat verplichte kennisgeving van de beëindiging van een erkende verzekeraar op het grondgebied van een der Verdragsluitende Staten afgesloten verzekeringsovereenkomst grote administratieve besloemeningen met zich mede zou brengen en zonder praktisch nut zou zijn wanneer het motorrijtuig betreft die zich gewoonlijk op een ander grondgebied bevinden. Wel dient echter in dat geval de waarborg ten gunste van de benadeelde gedurende de zestien dagen, volgende op de beëindiging van deze overeenkomsten gehandhaafd te blijven.

Artikel 11.

De bepalingen van de bijlagen zijn, behalve voor zover uit de tekst het tegendeel blijkt, van dwingend recht, zodat de partijen er niet van kunnen afwijken. Bedingen in een verzekeringsspolis, die ten doele mochten hebben de rechten van degen te beknotten, kunnen aan benudeelden niet worden tegenoverstaan.

Opgemerkt wordt dat het onderhavige artikel de verzekeraar geenszins belet zich een verhaalsrecht voor te behouden tegen de verzekeringnemer en tegen de verzekerden die geen verzekeringnemer zijn, voor het geval dezen in gebreke zijn hun verplichtingen tegenover hem na te komen. Dit recht wordt de verzekeraar trouwens uitdrukkelijk toegekend in artikel II, par. 2 (zie de toelichting op dat artikel).

III. - PROTOCOL VAN ONDERTEKENING

Het Protocol van Ondertekening bepaalt, dat vanaf de dag van het in werking treden der Overeenkomst de Verdragsluitende Staten ervan afzien aan de binnen grenzen van Benelux controle uit te oefenen op de verzekering van alle motorrijtuigen.

De motorrijtuigen die in het Beneluxgebied binnenkomen worden op het bestaan van een verzekering, die aan de eisen van de Overeenkomst voldoet, slechts aan de buitengrenzen gecontroleerd.

Elke Verdragsluitende Staat controleert echter bij de toelating van het nationale Bureau of dit daadwerkelijk, de schadeaanspraak op zich neemt van de personen die benadeeld zijn door motorrijtuigen die gewoonlijk gestald zijn op het grondgebied van een der andere Verdragsluitende Staten, zulks ingevolge de met de beide andere Bureaus getroffen regelingen. Deze regelingen moeten bepalen dat, wanneer vaststaat dat het betrokken motorrijtuig gestald wordt in een der andere Beneluxlanden, de drie Bureaus optreden, zelfs als de verplichting tot verzekering niet is nagekomen. Het Bureau dat de schade heeft geregeld ontvangt van de door hem uitgegeven bedragen terugbetaling van het Bureau van het land, waar het motorrijtuig gewoonlijk gestald wordt.

IV. - BEVOEGDHEID VAN HET BENELUX-GERECHTSHOF,

Het ligt in de bedoeling van de regeringen de rechtsmacht van het Benelux-Gerechtshof met betrekking tot de uitleg van de onderhavige Overeenkomst, de Gemeenschappelijke Bepalingen en het Protocol van Ondertekening nader vast te stellen bij een Aanvullend Protocol, dat t.z.t. aan de goedkeuring der nationale parlements zal worden onderworpen. Het spreekt vanzelf dat die attributie van rechtsmacht pas in werking zal kunnen treden nadat het Benelux-Gerechtshof zal zijn ingesteld.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 17 octobre 1966, d'une demande d'avis sur un projet de loi «portant approbation de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, des dispositions communes annexées à cette Convention et du Protocole de signature, signés à Luxembourg, le 24 mai 1966», a donné le 7 novembre 1966, l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM.:

G. VAN BUNNEN, conseil/er d'Etat, président;
J. MASQUELIN,

Madame:

G. CISELET, conseillers d'Etat;

MM.:

P. DE VISSCHER,
R. PIRSON, assesseurs de la section de législation;
G. DE LEUZE, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. W. LAHAYE, auditeur général adjoint.

Le Greffier,

(5.) G. DE LEUZE.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 17 oktober 1966 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet «houdende goedkeuring van de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, van de gemeenschappelijke bepalingen behorende bij deze Overeenkomst en van het Protocol van ondertekening, ondertekend te Luxemburg op 24 mei 1966», heeft de 7 november 1966 het volgende advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH.:

G. VAN BUNNEN, Staatsraad, voorzitter;
J. MASQUELIN,

Mevrouw :

G. CISELET, Staatsraden;

de HH.:

P. DE VISSCHER,
R. PIRSON, bijzitters van de afdeling wetgeving;
G. DE LEUZE, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. LAHAYE, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre de la Justice,

Nous AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Ministre des Affaires étrangères et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit:

Article unique.

La Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les dispositions communes annexées à cette Convention et le Protocole de signature, signés à Luxembourg le 24 mai 1966 sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 28 novembre 1966.

BAUDOUIN,

PAR LE ROI:

Pour le Ministre des Affaires étrangères abs.,
Le Ministre des Affaires européennes
et de la Culture néerlandaise,

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre de la Justice,

p, WIGNY,

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hietne wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN ~~wij~~ BESLOTEN EN BESLUITEN ~~Wij~~ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en Onze Minister van Justitie zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Enig artikel.

De Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de gemeenschappelijke bepalingen behorende bij deze Overeenkomst en het Protocol van ondertekening, ondertekend te Luxemburg op 24 mei 1966 zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 28 november 1966.

VAN KONINGSWEGE:

Voor de Minister van Buitenlandse Zaken, nfw",
De Minister van Europese Zaken
en van de Nederlandse Cultuur,

De Minister van Justitie,

CONVENTION BENELUX
RELATIVE A L'ASSURANCE OBLIGATOIRE
DE LA RESPONSABILITE CIVILE
EN MATIERE DE VEHICULES AUTOMOTEURS.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique,

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Animés du désir de réaliser l'uniformité des principes du droit et la concordance des solutions juridiques dans leurs pays,

Estimant qu'il y a lieu de garantir, par un régime d'assurance obligatoire, les droits des personnes lésées par des accidents causés sur leurs territoires par les véhicules automoteurs,

Estimant d'autre part, qu'en cette matière la réalisation de l'unification intégrale du droit apparaît comme malaisée et que, au surplus, il suffit que les règles essentielles estimées indispensables soient communes aux trois pays, chacun d'eux conservant la liberté de promulguer pour son territoire des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées.

Estimant enfin que l'adoption par les trois pays d'un régime semblable en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile permet, conformément aux objectifs du Traité d'Union Benelux, de contribuer à la réalisation de la libre circulation des personnes et des biens dans le Benelux en supprimant aux frontières internes des trois pays le contrôle de l'assurance des véhicules automoteurs,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1er,

§ 1. Les Parties Contractantes s'engagent à adapter au plus tard à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, leur législation nationale sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules automoteurs, aux Dispositions communes annexées à la présente Convention.

§ 2. Chacune des Parties Contractantes conserve le pouvoir de remplacer les Dispositions communes annexées à la présente Convention par des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées.

Article 2,

§ 1. Chacune des Parties Contractantes conserve le pouvoir;

1. de remplacer l'assurance par le dépôt d'un cautionnement pour certaines personnes à déterminer par elle;
2. d'exempter de l'obligation de l'assurance, certains véhicules automoteurs qui seraient considérés par elle comme ne présentant guère de danger; cette faculté est subordonnée à l'accord du Comité de Ministres institué par l'article 15 du Traité d'Union Benelux;
3. d'exempter de l'obligation de l'assurance les véhicules automoteurs appartenant aux autorités publiques ou à certaines personnes juridiques d'intérêt public à déterminer par elle;
4. de déterminer les montants pour lesquels l'assurance devra être prise;
5. d'apporter les dérogations à l'article II des Dispositions communes annexées à la présente Convention, quant aux nullités, exceptions et déchéances;
6. de déterminer les effets du transfert de propriété sur l'assurance des véhicules automoteurs;
7. d'apporter des dérogations à l'article 5 des Dispositions communes annexées à la présente Convention quant aux dommages d'un faible montant, subis par des personnes ayant leur résidence sur son territoire;
8. d'imposer l'obligation de contracter l'assurance à une personne autre que le propriétaire dans le cas qu'elle détermine;
9. de considérer également comme ayant leur stationnement habituel à l'étranger les véhicules automoteurs qu'elles immatriculent temporairement et qui sont destinés à quitter le pays à bref délai.

§ 2. Toutefois les dérogations légales ou réglementaires promulguées par l'une des Parties Contractantes conformément aux réserves mentionnées au présent article ne vaudront que pour le territoire de cet Etat et

BENELUX-OVEREENKOMST
BETREFFENDE DE VERPLICHTE
AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING
INZAKE MOTORRIJTUIGEN.

De Regering van het Koninkrijk België

De Regering van het Groothertogdom Luxemburg,

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Bezielde door het verlangen naar gelijkvormigheid in de rechtsbeginselen en de overeenstemming in de juridische oplossingen voor hun landen,

Van mening zijnde, dat er aanleiding bestaat om de rechten van de slachtoffers van ongevallen, welke door motorrijtuigen op hun grondgebied worden veroorzaakt, door de invoering van een stelsel van verplichte verzekering te waarborgen,

Overwegende anderzijds, dat volkomen eenmaking van het recht voor dit orderwerp bezwaren blijkt op te leveren en dat voorts er mede kan worden volstaan, dat de voornaamste, onmisbaar te achten regelen gemeenschappelijk zijn voor de drie landen, met dien verstande dat ieder der landen de vrijheid behoudt voor zijn grondgebied bepalingen af te kondigen, die de waarborg ten behoeve van de benadeelden vergroten,

Overwegende tenslotte, dat de aanvaarding door de drie landen van een gelijksoortig stelsel met betrekking tot de verplichte verzekering inzake de wettelijke aansprakelijkheid de mogelijkheid biedt om overeenkomstig de doelstellingen van het Benelux-Linieverdrag bij te dragen tot de verwezenlijking van het vrije verkeer van personen en goederen in Benelux door aan de binnengrenzen der drie landen de controle op de verzekering van motorrijtuigen af te schaffen,

Zijn de volgende bepalingen overeengekomen :

Artikel 1.

§ 1. De Verdragsluitende Partijen verbinden zich uiterlijk op de dag van het in werking treden van deze Overeenkomst hun nationale wetgeving op de verplichte verzekering tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven, aan te passen aan de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen.

§ 2. Ieder der Verdragsluitende Partijen behoudt de bevoegdheid, de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen te vervangen door bepalingen, die grotere waarborgen geven aan de benadeelden,

Artikel 2.

§ 1. Ieder der Verdragsluitende Partijen behoudt de bevoegdheid :

1. de verzekering te vervangen door een zekerheidsstelling of voor wat betreft bepaalde door haar aan te wijzen personen;
2. bepaalde motorrijtuigen, welke naar haar oordeel nauwelijks gevaar opleveren, vrij te stellen van de verplichting tot verzekering; van deze bevoegdheid kan slechts gebruik worden gemaakt met instemming van het Comité van Ministers, ingesteld bij artikel 15 van het Benelux-Linie-verdrag;
3. de motorrijtuigen, toebehorende aan overheidslichamen en aan bepaalde door haar aan te wijzen rechtspersonen van openbaar nut, vrij te stellen van de verplichting tot verzekering;
4. de sommen vast te stellen, waarvoor de verzekering moet worden gesloten;
5. af te wijken van artikel 11 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen, voor wat betreft schade tot een bedoelde nietigheden, excepties en verval;
6. de gevolgen te bepalen welke de overdracht van de eigendom van motorrijtuigen zal hebben met betrekking tot de verzekering;
7. af te wijken van artikel 5 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen, wat betreft schade tot een gering bedrag, geleden door personen die hun haar grondgebied hun verblijfplaats hebben;
8. de verplichting tot het sluiten van de verzekering in door haar te bepalen gevallen te doen rusten op een ander dan de eigenaar;
9. eveneens in het buitenland gesteld te achten de motorrijtuigen die zij tijdelijk registreren en die bestemd zijn op korte termijn het land te verlaten,

§ 2. Evenwel zullen de afwijkingen, welke door een der Verdragsluitende Partijen bij wet of reglement overeenkomstig de in dit artikel vermelde voorbehouden worden uitgevaardigd, slechts gelden voor

ne pourront faire préjudice à l'application intégrale de la loi d'assurance obligatoire des autres Etats contractants, dont le territoire est parcouru.

Article 3.

1. Afin d'éviter que l'exclusion de l'assurance autorisée par le § 2 de l'article 1 des Dispositions communes annexées à la présente Convention ne nuise aux personnes lésées, les Parties Contractantes s'engagent à subordonner la faculté d'organiser des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs, à une autorisation d'une instance administrative.

Cette autorisation ne peut être accordée que si une assurance répondant aux Dispositions communes annexées à la présente Convention couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions.

2. Chacune des Parties Contractantes peut toutefois prévoir dans sa législation que les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent aux courses et concours visés à l'alinéa précédent ainsi que les dommages causés à ces véhicules sont exclus de cette assurance.

Article 4.

1. Les Parties Contractantes admettent à la circulation sur leurs territoires, sans qu'une assurance ait été conclue.

- les véhicules automoteurs munis d'une attestation du Gouvernement de l'un des Etats Contractants, constatant que le véhicule appartient à cet Etat;
- ceux appartenant à des autorités publiques ou à des personnes juridiques d'intérêt public relevant d'un autre Etat Contractant et dispensés par celui-ci de l'obligation d'assurance.

2. Les Parties Contractantes reconnaissent la juridiction des tribunaux du pays parcouru et assument la réparation des dommages causés par les véhicules visés à l'alinéa précédent, dans les conditions où l'Etat dont le territoire est parcouru serait tenu s'il s'agissait de ses propres véhicules.

3. Les modalités d'application et d'exécution des dispositions du présent article sont réglées, s'il y a lieu, par une Décision du Comité des Ministres, institué par l'article 15 du Traité d'Union Benelux.

Article 5.

Chacune des Parties Contractantes s'engage à reconnaître la compétence des juridictions des autres Etats, saisies conformément à l'article 7 des Dispositions communes annexées à la présente Convention.

Article 6.

Chacune des Parties Contractantes s'engage à prendre toutes mesures appropriées en vue de l'application de l'assurance obligatoire et en vue de la réparation des dommages par les bureaux dans les cas visés au § 2 de l'article 2 des Dispositions communes annexées à la présente Convention.

Article 7.

§ 1. Chacune des Parties Contractantes s'engage à prendre les mesures appropriées en vue de la constitution sur son territoire d'un fonds de garantie à l'égard duquel les personnes lésées pourront faire valoir un droit à une indemnité:

- lorsque le véhicule n'a pas été identifié;
- lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, sauf dans les cas visés au § 2, alinéa 3, de l'article 2 des Dispositions communes annexées à la présente Convention;
- lorsque l'on s'est emparé du véhicule par vol ou violence ou lorsque l'on utilise sciemment et sans motif légitime un tel véhicule;
- lorsque l'assureur agréé est insolvable. Toutefois, dans ce cas, chaque des Parties Contractantes peut remplacer l'intervention du fonds de garantie par toute autre mesure propre à assurer une indemnité aux personnes lésées.

§ 2. Chacune des Parties Contractantes détermine dans les cas où l'intervention du fonds de garantie est prévue, les conditions d'octroi et l'étendue de l'indemnité.

het grondgebied van die Staat en geen afbreuk doen aan de volledige toepassing van de wet op de verplichte verzekering van de andere Verdragsluitende Staten, op welker grondgebied wordt gereden.

Artikel 3.

1. Ten einde te voorkomen dat de benaddeelden schade lijden ten gevolge van een uitsluiting van de verzekering, zoals deze wordt te gestaan door § 2 van artikel 4 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen, verbinden de Verdragsluitende Partijen zich de bevoegdheid tot het organiseren van snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden voor motorrijtuigen afhankelijk te stellen van een vergunning van overheidswege.

Zodanige vergunning kan slechts worden verleend, indien een verzekering, welke aan de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen beantwoordt, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt van de organisatoren en van de personen bedoeld in artikel 3 van de genoemde bepalingen.

2. Ieder der Verdragsluitende Partijen kan echter in haar wetgeving bepalen, dat de schade, toegebracht aan bestuurders en andere inzittenden van motorrijtuigen die deelnemen aan de ritten of wedstrijden, bedoeld in het vorige lid, alsook de schade toegebracht aan die motorrijtuigen van deze verzekering worden uitgesloten.

Artikel 4.

1. De Verdragsluitende Partijen laten tot het verkeer op hun grondgebied toe, zonder dat een verzekering is gesloten,

- de motorrijtuigen, welke zijn voorzien van een bewijs van de Regering van een van de Verdragsluitende Staten, inhoudende dat het motorrijtuig aan die Staat toebehoort;
- de motorrijtuigen, toebehorende aan overheidsinstellingen of aan rechtspersonen van openbaar nut, behorende tot een andere Verdragsluitende Staat, welke door laatstgenoemde Staat zijn vrijgesteld van de verplichting tot verzekering.

2. De Verdragsluitende Partijen erkennen de rechtsmacht van de gerechten van het land waarin wordt gereden en nemen op zich de schade, toegebracht door motorrijtuigen, bedoeld in het vorige lid, te vergoeden onder de omstandigheden waarin de Staat, op wiens grondgebied wordt gereden, daartoe zou zijn gehouden indien het zijn eigen motorrijtuigen betrof.

3. De wijze van toepassing en uitvoering van de bepalingen van dit artikel wordt, indien daartoe aanleiding bestaat, geregeld bij Beschikking van het Comité van Ministers, ingesteld bij artikel 15 van het Benelux-Unieverdrag.

Artikel 5.

Ieder der Verdragsluitende Partijen verbindt zich de bevoegdheid te erkennen van de gerechten van de andere Staten, bij wie overeenkomstig artikel 7 Van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen een zaak wordt aanhangig gemaakt.

Artikel 6.

Ieder der Verdragsluitende Partijen verbindt zich alle nodige maatregelen te nemen, welke van belang zijn voor de toepassing van de verplichte verzekering en voor de vergoeding der schade door de bureaus in de gevallen, als bedoeld in § 2 van artikel 2 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen,

Artikel 7.

§ 1. Ieder der Verdragsluitende Partijen verbindt zich de nodige maatregelen te nemen met het oog op de oprichting op haar grondgebied van een waarborgfonds, waartegen de benadeelden een recht op een schadeloosstelling kunnen doen gelden:

- wanneer de identiteit van het motorrijtuig niet is vastgesteld;
- wanneer de verplichting tot verzekering niet is nagekomen, behalve in de gevallen, bedoeld in artikel 2, § 2, lid 3 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen;
- wanneer iemand zich door diefstal of geweldpleging van het motorrijtuig heeft meester gemaakt, of wanneer iemand dit wetende en zonder geldige reden een dergelijk motorrijtuig gebruikt;
- wanneer de toegelaten verzekeraar insolvent is. In dit geval kan echter ieder der Verdragsluitende Partijen de tussenkomst door het waarborgfonds vervangen door iedere andere maatregel, dienende tot het verzekeren van een schadeloosstelling aan de benadeelden.

§ 2. Ieder der Verdragsluitende Partijen bepaalt, voor de gevallen waarin de tussenkomst van het waarborgfonds voorziet in, de voorwaarden waaronder de schadeloosstelling wordt toegekend en de omvang daarvan.

Article 8.

§ 1. Chacune des Parties Contractantes s'engage à prendre les mesures appropriées en vue d'assurer le respect des obligations imposées par les Dispositions communes annexées à la présente Convention.

§ 2. Chacune d'elles s'engage à introduire dans sa législation des dispositions pénales contre:

1. la personne à qui incombe l'obligation de contracter l'assurance d'un véhicule automoteur qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler un véhicule sur la voie publique, sur des terrains ouverts au public ou sur des terrains non publics, mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, sans qu'une assurance répondant aux Dispositions communes annexées à la présente Convention ait été contractée ou après que la garantie de l'assurance aura pris fin;
2. Je conducteur d'un véhicule automoteur, qui fait circuler celui-ci dans les conditions visées au 1 du présent paragraphe.

Article 9.

§ 1. La présente Convention ne peut être dénoncée avant l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date de son entrée en vigueur. La dénonciation se fera par un avis de dénonciation écrit, notifié au Secrétariat général de l'Union économique Benelux, qui en informera immédiatement les deux autres Parties Contractantes. La dénonciation sortira ses effets un an après la date de notification faite au Secrétariat général.

§ 2. Chaque Etat peut, au lieu de dénoncer la présente Convention, formuler une proposition précise de modification d'un ou de plusieurs articles de la Convention ou des Dispositions communes annexées à la Convention: cette communication se fera aux deux autres Etats de la même manière qu'une dénonciation. Les trois Etats s'efforceront, dans ce cas, d'arriver à un accord. Si un an après la date de la communication faite aux deux autres Etats, aucun accord n'est intervenu, l'Etat qui a fait la proposition pourra modifier sa législation dans le sens proposé. La modification sera portée à la connaissance des deux autres Etats de la même manière que la proposition. Dès lors, chacun des deux Etats pourra dénoncer tout ou partie de la Convention. La dénonciation sortira ses effets à l'expiration d'un délai de trois mois après qu'elle aura été notifiée au Secrétariat général.

Article 10.

1. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, la présente Convention ne s'appliquera qu'au territoire situé en Europe,

2. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas pourra étendre l'application de la présente Convention au Surinam et aux Antilles néerlandaises par une déclaration à cet effet à adresser au Secrétariat général de l'Union économique Benelux, qui en informera immédiatement les deux autres Parties Contractantes. Cette communication aura plein effet six mois après la réception qui en est faite par le Secrétariat général.

Article 11.

Chacune des Parties Contractantes s'engage à ne conclure sans l'accord des deux autres Parties Contractantes, aucun traité pouvant avoir des incidences sur le régime instauré par la présente Convention.

Article 12.

Par dérogation à l'article 12 des Dispositions communes annexées à la présente Convention, et jusqu'à une date à déterminer par une Décision du Comité de Ministres institué par l'article 15 du Traité d'Union Benelux, chacune des Parties Contractantes peut décider que les obligations assumées par le bureau chargé du règlement des dommages en vertu de certificats internationaux d'assurance, cessent de plein droit à l'expiration du terme pour lequel ces certificats auront été émis.

Article 13.

1. La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétariat général de l'Union économique Benelux.

2. Elle entrera en vigueur le premier jour du mois qui suivra la date du dépôt du troisième instrument de ratification,

3. Sous réserve des dispositions de l'article 9, elle prendra fin en même temps que le Traité instituant l'Union économique Benelux,

Artikel 8.

§ 1. Ieder der Verdragsluitende Partijen verbindt zich passende maatregelen te nemen ter verzekering van de naleving van de verplichtingen, opgelegd bij de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen,

§ 2. Ieder van haar verbindt zich in haar wetgeving strafbepalingen op te nemen tegen:

1. de persoon op wie de verplichting rust de verzekering te sluiten, die een motorrijtuig doet deelnemen of toelaat dat het deelneemt aan het verkeer op de openbare weg of op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een beperkt aantal personen, die het recht hebben om er te komen, zonder dat een verzekering is gesloten, welke beantwoordt aan de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen, of wanneer de verzekering is vervallen;
2. de bestuurder van een motorrijtuig, die dit motorrijtuig doet deelnemen aan het verkeer onder de omstandigheden, als bedoeld onder 1 van deze paragraaf,

Artikel 9.

§ 1. Deze Overeenkomst kan niet worden opgezegd vóór het einde van een termijn van twee jaar te rekenen vanaf de datum van zijn inwerkingtreding. De opzegging zal geschieden door middel van een schriftelijke kennisgeving aan het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie, dat hiervan de beide andere Verdragsluitende Partijen onmiddellijk op de hoogte stelt. De opzegging zal van kracht worden één jaar na de dag van de kennisgeving aan het Secretariaat-Generaal.

§ 2. In plaats van deze Overeenkomst op te zeggen kan iedere Staat een bepaald geformuleerd voorstel tot wijziging van één of meer artikelen van de Overeenkomst of van, de bij de Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen doen en daarvan op dezelfde wijze als van een opzegging aan de beide andere Staten kennis geven. In dat geval zullen de drie Staten trachten tot overeenstemming te komen. Is een jaar verlopen na de dag van de kennisgeving aan de beide andere Staten zonder dat er overeenstemming is bereikt, dan kan de Staat, welke het voorstel gedaan heeft, zijn wetgeving in de voorgestelde zin wijzigen. Van de wijziging wordt op dezelfde wijze als van het voorstel aan de beide andere Staten kennis gegeven, ieder van deze beide Staten is alsdan bevoegd de Overeenkomst geheel of gedeeltelijk op te zeggen. De opzegging zal drie maanden nadat de kennisgeving daarvan aan het Secretariaat-Generaal is verricht, van kracht worden.

Artikel 10.

1. Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het in Europa gelegen grondgebied,

2. De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden kan de toepassing van deze Overeenkomst uitbreiden tot Suriname en de Nederlandse Antillen bij een daartoe strekkende verklaring, te richten tot het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie, dat hiervan de beide andere Verdragsluitende Partijen onmiddellijk op de hoogte stelt. Een dergelijke kennisgeving zal in werking treden zes maanden na de ontvangst daarvan door het Secretariaat-Generaal.

Artikel 11.

Ieder der Verdragsluitende Partijen verbindt zich geen verdrag te sluiten, dat invloed kan hebben op het door de onderhavige Overeenkomst ingevoerde stelsel zonder overeenstemming met de twee andere Verdragsluitende Partijen.

Artikel 12.

In afwijking van artikel 12 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen en tot een bij Beschikking van het Comité van Ministers, ingesteld bij artikel 15 van het Benelux Unieverdrag, vast te stellen datum, kan ieder der Verdragsluitende Partijen bepalen dat de verplichtingen, welke het bureau, dat belast is met de schade-afwikkeling op grond van internationale verzekeringsbewijzen, op zich heeft genomen, van rechtswege eindigen door het verloop van de termijn waarvoor die bewijzen zijn uitgegeven.

Artikel 13.

1. Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging worden neergelegd bij het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie.

2. De Overeenkomst zal in werking treden op de eerste dag van de maand, volgende op de datum van neerlegging van de derde akte van bekrachtiging.

3. Onverminderd het bepaalde in artikel 9, eindigt de Overeenkomst tegelijk met het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie,



En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Luxembourg, le 24 mai 1966. en triple exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

J. VANDEN BLOOCK.

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg:

P. WERNER.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

S. G. M. VAN VOORST TOT VOORST.



Ten blijk waarvan de ondertekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend,

Gedaan te Luxemburg, op 24 mei 1966. in drievoud in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk België:

J. VANDEN BLOOCK.

Voor de Regering van het Groothertogdom Luxemburg:

P. WERNER.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden:

S. G. M. VAN VOORST TOT VOORST.

DISPOSITIONS COMMUNES

annexées à la Convention relative à l'assurance obligatoire
de la responsabilité civile
en matière de véhicules automoteurs.

Article ter.

On entend dans la présente loi:

par véhicules automoteurs: les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée: tout ce qui est attaché au véhicule est considéré comme en faisant partie;

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

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

par assureur: l'entreprise d'assurance agréée par le Gouvernement aux termes de l'article 2, § 1^{er}, et dans le cas du § 2, le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique/au Luxembourg/aux Pays-Bas par des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger. Les véhicules automoteurs immatriculés dans un Etat sont considérés avoir leur stationnement habituel dans cet Etat.

Article 2.

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

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

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

Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation en Belgique/au Luxembourg/aux Pays-Bas, à la condition qu'un bureau reconnu à cette fin par le Gouvernement assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés par ces véhicules.

Cette obligation existe à charge du bureau, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée, lorsqu'il s'agit d'un véhicule automateur stationné habituellement dans un des deux autres pays du Benelux.

Article 3.

§ 1. L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur, de tout conducteur du véhicule assuré et de toute personne transportée, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence et de ceux qui sans motif légitime utiliseraient sciemment un tel véhicule.

§ 2. L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit, par le véhicule ayant occasionné le dommage; les biens transportés par ce véhicule peuvent être exclus de l'assurance,

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

Article 4.

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

1. le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage, ainsi que le preneur d'assurance et tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police;
2. le conjoint des personnes visées au numéro précédent, ainsi que leurs parents et alliés en ligne directe, à la condition qu'ils habitent SOUS leur toit et soient entretenus de leurs cimiers;

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

behorende bij de Overeenkomst
betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering
Inzake motorrijtuigen.

Artikel 1.

Voor de toepassing van deze wet worden verstaan:

onder motorrijtuigen: rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden: al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt;

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

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

onder verzekeraar: de verzekeringsonderneming, door de Regering toegelaten in de zin van artikel 2, § 1, en in het geval van § 2, het bureau, belast met de afwikkeling van de schade, welke in België/in Luxemburg/in Nederland is veroorzaakt door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald. De in een Staat gerequesteerde motorrijtuigen worden geacht gewoonlijk in die Staat te zijn gestald.

Artikel 2.

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

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

§ 2. De verzekering mocht worden gesloten bij een tot dat doel door de Regering toegelaten verzekeraar,

Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, tot het verkeer in België/in Luxemburg/in Nederland toegelaten, mits een bureau, voor dat doel erkend door de Regering, zelf tegenover de benadeelden de verplichting op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

Deze verplichting valt ten laste van het bureau, zelfs als de verplichting tot verzekering niet is nagekomen wanneer het een motorrijtuig betreft, dat gewoonlijk in een van de beide andere Benelux-landen is gestald,

Artikel 3.

§ 1. De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, van ieder houder, van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig en van iedere vervoerde persoon, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschafte en van hen die, dit wetende, een dergelijk motorrijtuig zonder geldige reden gebrutken,

§ 2. De verzekering moet de schade omvatten, welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door in België in Luxemburg en in Nederland voorgevallen feiten. Zij moet mede de schade omvatten, toegebracht aan personen, die onder welke titel ook, worden vervoerd door het motorrijtuig, dat de schade veroorzaakt: de goederen door dat motorrijtuig vervoerd, kunnen van de verzekering worden uitgesloten,

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

Artikel 4.

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

1. de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt, alsmede de verzekeringnemer en zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door de polis is gedekt;
2. de echtgenoot van de personen bedoeld in vorig nummer, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte lijn, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

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

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

Article 5.

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

Article 6.

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

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

Article 7.

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

Article 8.

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tout accident dans lequel le véhicule assuré est impliqué, dès qu'ils en ont connaissance. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur à la demande de celui-ci.

Article 9.

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

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

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

Article 10.

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

§ 2. Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré interrompent la prescription de son action contre l'assureur. Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur, interrompent la prescription de son action contre les assurés.

§ 3. La prescription est interrompue à l'égard de l'assureur par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée; un nouveau délai de trois ans prendra cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers.

Article 11.

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

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

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

Artikel 5.

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

Artikel 6.

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

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

Artikel 7.

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

Artikel 8.

De verzekerden moeten van ieder ongeval, waarbij het verzekerde motorrijtuig is betrokken, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekerde moet aan de verzekeraar alle door de verzekeringsovereenkomst voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

Artikel 9.

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

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

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

Artikel 10.

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

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

§ 3. De verjaring wordt ten opzichte van een verzekeraar gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van drie jaar begint te lopen te rekenen van het ogenblik waarop een van de partijen bij de onderhandeling of aangetekende brief van de andere partij heeft kennis gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt.

Artikel 11.

§ 1. Geen uit de wet of de Overeenkomst van verzekering voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval, kan door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen.

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

Article 12.

§ 1. L'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'assureur à l'autorité ou à la personne désignée par le gouvernement. Le gouvernement fixe le mode de notification, le moment à partir duquel elle peut être faite et le point de départ du délai visé au paragraphe 2 ci-après.

§ 2. Les obligations de l'assureur à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de 16 jours suivant la notification prévue au paragraphe précédent; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat ou de la garantie.

§ 3. Toutefois ces obligations cessent de plein droit, sans notification en ce qui concerne les sinistres survenant:

1. après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;
2. après l'expiration d'un délai de 16 jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément au paragraphe 1^{er} de l'article 2, couvrant la responsabilité civile à laquelle donne lieu un véhicule automoteur ayant son stationnement habituel à l'étranger.

Article 13.

On ne peut déroger aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même,

§ 2. Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te welken of te verminderen,

Artikel 12.

§ 1. De beëindiging, de nietigverklaring, de ontbinding, de schorsing van de Overeenkomst of van de dekking, door welke ooreenkomst ook, moeten door de verzekeraar worden medegedeeld aan het overheidsorgaan of aan de persoon door de regering aangewezen. De regering bepaalt op welke wijze de kennisgeving moet worden gedaan, sedert welk oogenblik zij kan worden gedaan en wanneer de termijn bedoeld in paragraaf 2 aanvangt,

§ 2. De verplichtingen van de verzekeraar jegens de benadeelde blijven bestaan voor ongevallen welke plaatsvinden binnen 16 dagen na de kennisgeving, bedoeld in de vorige paragraaf; deze termijn kan niet beginnen te lopen voor de dag, volgende op die waarop de Overeenkomst of de dekking eindigt,

§ 3. Deze verplichtingen eindigen echter van rechtswege, zonder kennisgeving, voor zover het betreft ongevallen die plaats vinden:

1. na het van kracht worden van een nieuwe verzekering welke hetzelfde risico dekt;
2. wanneer het betreft het dekken van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat gewoonlijk in het buitenland wordt gestald, aanleiding geeft, na verloop van een termijn van 16 dagen volgende op het einde van de tijd waarvoor een verzekeringsovereenkomst overeenkomstig paragraaf 1 van artikel 2 is aangegaan.

Artikel 13.

Van een bepaling van deze wet kan slechts worden afgeweken, indien de bevoegdheid daartoe uit de bepaling zelf blijkt.

PROTOCOLE DE SIGNATURE.

Les Parties Contractantes, en signant [a présente Convention, constatent que la protection des personnes lésées est assurée en ce qui concerne les accidents occasionnés sur le territoire de chacune d'elles par des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'une des deux autres Parties Contractantes, conformément à l'article 2, § 2 des Dispositions communes, de la façon suivante:

En ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'une des Parties Contractantes, un Bureau établi sur le territoire de chacune d'elles assume l'obligation d'indemniser les personnes lésées du fait de véhicules stationnés habituellement sur le territoire d'une des deux autres Parties Contractantes, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée dans les conditions prévues par la législation du pays parcouru; ce Bureau se retourne contre le Bureau du pays du stationnement habituel du véhicule pour obtenir le remboursement des sommes déboursées par lui.

Les véhicules ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire du Benelux, ne sont admis à la circulation dans le Benelux, conformément à l'article 3, § 2 des Dispositions communes, qu'à condition d'être couverts par une assurance répondant à la législation des trois pays.

Eu égard à cette situation, chacune des Parties Contractantes renonce, à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, à contrôler l'assurance des véhicules automoteurs lors de l'entrée de ceux-ci sur son territoire par une frontière intérieure du Benelux.

Fait à Luxembourg, le 24 mai 1966, en triple exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

J. VANDEN BLOOCK.

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg:

P. WERNER.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas ..

S. G. M. VAN VOORST TOT VOORST.

PROTOCOL VAN ONDERTEKENING,

Bij de ondertekening van deze Overeenkomst constateren de Verdragsluitende Partijen, dat, voor wat betreft ongevallen die op het grondgebied van ieder hunner veroorzaakt zijn door toedoen van motorrijtuigen welke gewoonlijk op het grondgebied van een der beide andere Verdragsluitende Partijen zijn gestald, de bescherming van de benadeelden is zeker gesteld overeenkomstig artikel 2, § 2, van de Gemeenschappelijke bepalingen en wel op de volgende wijze:

Wat betreft motorrijtuigen, welke gewoonlijk gestald zijn op het grondgebied van een der Verdragsluitende Partijen neemt een op het grondgebied van ieder hunner gevestigd Bureau de verplichting op zich om schadeloosstelling uit te keren aan hen, die schade hebben geleden door toedoen van motorrijtuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een der beide andere Verdragsluitende Partijen zijn gestald, zelfs indien de verplichting tot verzekering niet is nagekomen overeenkomstig de voorwaarden voorgeschreven door de wetgeving van het land waar nader gereden wordt: dit Bureau neemt voor de terugbetaling van door hem uitgegeven bedragen verhaal op het Bureau van het land waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald.

Motorrijtuigen welke gewoonlijk buiten het grondgebied van Benelux gestald zijn worden, overeenkomstig art. 3, § 2 van de Gemeenschappelijke bepalingen, slechts tot het verkeer in Benelux toegelaten, mits zij gedekt zijn door een verzekering welke aan de wetgeving der drie landen beantwoordt.

Op deze gronden ziet ieder der Verdragsluitende Partijen met inacht van de inwerkingtreding van deze Overeenkomst ervan af, controle uit te oefenen op de verzekering van motorrijtuigen bij het overschrijden door dezen van een der binnengrenzen van Benelux.

Gedaan te Luxembourg, op 24 mei 1966, in drievoud in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk België; :

J. VANDEN BLOOCK.

Voor de Regering van het Grootherzogdom Luxemburg ..

P. WERNER.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden :

S. G. M. VAN VOORST TOT VOORST, .

En remplacement de la proposition proprement dite \ Ter vervanging van het vroeger rondgedield eigenlijks wetsvoorstel.