

Chambre des Représentants

SESSION 1955-1956.

1^{er} DÉCEMBRE 1955.

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas, relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'opinion publique en Belgique souhaite depuis longtemps la généralisation de l'obligation d'assurance déjà imposée à certains usagers de la voie publique par véhicules automoteurs en cas de transport rémunéré de personnes (autobus, autocars, taxis) et de transport de choses pour compte d'autrui ou pour compte propre.

Divers projets et propositions de loi ont été déposés à cet effet, depuis 1932, devant les Chambres législatives. Ils furent frappés de caducité par suite de dissolutions successives des Chambres.

Parallèlement aux travaux parlementaires qui étaient déjà en cours en Belgique, la question de l'assurance obligatoire des usagers de véhicules automoteurs a fait l'objet d'une étude approfondie dans le cadre de Benelux.

La Commission d'Etude belgo-néerlando-luxembourgeoise pour l'Unification du Droit, instituée par Protocole du 17 avril 1948 portant la signature des Ministres de la Justice des trois pays, et qui a pour tâche de chercher à réaliser l'uniformité dans les principes et les solutions juridiques, s'efforça de la faire prévaloir dans la matière de l'assurance obligatoire contre les accidents d'automobiles.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1955-1956.

1 DECEMBER 1955.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen, ondertekend op 7 januari 1955, te Brussel.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Sedert lang wenst de openbare opinie in België dat de verplichting tot verzekering, welke reeds bestaat voor sommigen die van de openbare weg gebruik maken door middel van motorrijtuigen in het geval dat het gaat om het bezoldigd vervoer van personen (autobussen, autocars, taxi's) en om het vervoer van zaken voor rekening van anderen of voor eigen rekening, zou veralgemeend worden.

Verscheidene wetsontwerpen en -voorstellen werden met dat doel sedert 1932 in de Wetgevende Kamers ter tafel gelegd. Zij vervielen telkens ingevolge de opeenvolgende Kamerontbindingen.

Tegelijk met de parlementaire werkzaamheden die in België reeds aan de gang waren werd in het kader van Benelux een grondige studie gemaakt van de kwestie van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering wat betreft de gebruikers van motorrijtuigen.

De Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Studiecommissie tot Eenmaking van het Recht, ingesteld bij het op 17 april 1948 door de Ministers van Justitie van de drie landen ondertekend Protocol, wier taak het is de eenvormigheid na te streven op het gebied van de rechtsbeginselen en de juridische oplossingen, heeft zich ingespannen om die eenvormigheid in de eerste plaats te verwezenlijken op het gebied van de verplichte verzekering tegen auto-ongevallen.

La Commission, présidée successivement par M. E. Van Dievoet, ancien ministre, professeur à l'université de Louvain et par feu M. M. Meijers, professeur à l'université de Leyde, et ayant pour vice-président M. Welter, procureur général près la cour supérieure de justice de Luxembourg, déposa le 7 juin 1952, un premier avant-projet de traité relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et de dispositions communes ainsi qu'un rapport justificatif.

Ces documents furent communiqués par les Ministres de la Justice des Pays-Bas et de Belgique à leurs Parlements respectifs et par celui du Grand-Duché de Luxembourg au Conseil d'Etat grand-ducal. Ils furent ensuite publiés et soumis à l'appréciation du public. A la suite de ces communications, des avis et observations furent recueillis dans les trois pays.

La Commission procéda à un nouvel examen de la question et, se ralliant à un grand nombre des suggestions émises, modifia, en conséquence, son premier projet qui devint le traité signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955.

Le rapport de la Commission belgo-néerlando-luxembourgeoise pour l'Etude de l'Unification du Droit qui est annexé au présent projet de loi, s'est étendu sur la pensée qui a présidé à l'élaboration tant du texte du Traité que des dispositions communes; il en constitue le commentaire autorisé et il y a lieu de s'y référer pour leur interprétation.

Il importe de remarquer que le Traité n'a pas pour objet d'introduire, dans chacun des trois pays, une loi uniforme. La seule obligation qu'il impose à chacune des Parties contractantes, aux termes de son article premier, est d'introduire dans les six mois, à dater de son entrée en vigueur, une loi réglant l'assurance obligatoire, loi qui doit, en principe, répondre aux dispositions annexées au Traité mais qui ne doit pas nécessairement en respecter les termes et qui peut même y substituer des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées. Un cadre est donc simplement tracé au législateur de chacun des trois pays.

L'article 2 du Traité permet aux Etats contractants de déroger aux dispositions communes :

1° en remplaçant l'assurance par le dépôt d'un cautionnement pour certaines personnes à déterminer par Eux. Cette disposition a été introduite dans le Traité pour satisfaire au vœu de certains milieux étrangers opposés pour des motifs d'ordre religieux, au principe même de l'assurance;

2° en exemptant de l'obligation de l'assurance certains véhicules automoteurs qui seraient considérés comme ne présentant guère de danger;

3° en exemptant de l'obligation de l'assurance, les véhicules automoteurs appartenant aux autorités publiques ou à certaines personnes juridiques d'utilité publique à déterminer par Eux;

4° en déterminant les montants pour lesquels l'assurance devra être prise;

5° en apportant des dérogations à l'article 11 des dispositions annexées au traité quant aux nullités, exceptions et déchéances.

L'article 3 est relatif aux courses et concours de vitesse, de régularité ou d'adresse, au moyen de véhicules automoteurs.

En vertu de l'article 4, les véhicules appartenant aux deux autres Etats contractants sont exemptés de l'assurance obligatoire.

De Commissie die achtereenvolgens was voorgezeten door de heer E. Van Dievoet, oud-minister, professor aan de universiteit te Leuven, en door wijlen de heer M. Meijers, professor aan de universiteit te Leiden, en waarvan de heer Welter, procureur-generaal bij het opperste gerechtshof te Luxemburg, ondervoorzitter was, diende op 7 juni 1952 een eerste voorontwerp van verdrag in betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen, samen met gemeenschappelijke bepalingen en een toelichting.

Die stukken werden door de Ministers van Justitie van Nederland en van België aan hun respectieve Parlementen medegedeeld en door de Minister van Justitie van het Groot-hertogdom Luxemburg aan de Groothertogelijke Raad van State overgemaakt. Zij werden vervolgens openbaar gemaakt en aan het oordeel van het publiek voorgelegd. Ingevolge die mededelingen werden in de drie landen adviezen en opmerkingen verstrekt.

De Commissie heeft de kwestie dan opnieuw onderzocht en, met inachtneming van een groot aantal uitgebrachte suggesties, haar eerste ontwerp dienvolgens gewijzigd om aldus te komen tot de tekst van het verdrag dat op 7 januari 1955 te Brussel werd ondertekend.

In het verslag van de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Studiecommissie tot Eenmaking van het Recht dat bij onderhavig wetsontwerp is gevoegd wordt uitgebreid over de gedachte die zowel bij het uitwerken van de tekst van het Verdrag als van die van de gemeenschappelijke bepalingen de geesten heeft geleid; het vormt er aldus de geautoriseerde toelichting van en dient tevens als basis voor interpretatie.

Er dient op gewezen dat het Verdrag er niet toe strekt in elk van de drie landen een eenvormige wet in te voeren. De enige verplichting die het, naar luid van zijn eerste artikel, aan ieder van de Verdragsluitende Partijen oplegt bestaat er in dat ze, binnen zes maanden te rekenen van de datum van het in werking treden van het Verdrag een wet in hun wetgeving dienen in te voeren die de verplichte verzekering regelt. Die wet moet in principe beantwoorden aan de bij het Verdrag behorende bepalingen maar moet er niet noodzakelijk de bewoordingen van overnemen en kan er zelfs bepalingen in veranderen door de dekking ten gunste van de benadeelde personen te verhogen. Het is dus eenvoudigweg een kader getrokken ten gebruike van de wetgever van elk der drie landen.

Artikel 2 van het Verdrag laat de Verdragsluitende Partijen toe van de gemeenschappelijke bepalingen af te wijken :

1° door de verzekering te vervangen door een zekerheidsstelling voor bepaalde door Hen aan te wijzen personen. Die bepaling werd in het Verdrag opgenomen om tegemoet te komen aan de wens van bepaalde buitenlandse kringen die zich om godsdienstige redenen verzetten tegen het principe zelf van de verzekering;

2° door bepaalde motorrijtuigen, welke zouden worden geacht nauwelijks gevaar op te leveren, vrij te stellen van de verplichting tot verzekering;

3° door de motorrijtuigen toebehorende aan de overheid en aan bepaalde door Hen aan te wijzen rechtspersonen van openbaar nut, van de verplichting tot verzekering vrij te stellen;

4° door de sommen vast te stellen waarvoor de verzekering moet worden gesloten;

5° door af te wijken van artikel 11 van de bij het Verdrag behorende bepalingen wat betreft de aldaar bedoelde nietigheden, excepties en verval.

Artikel 3 heeft betrekking op de snelheids-, regelmatigheids- of behendighedsritten en wedstrijden met motorrijtuigen.

Krachtens artikel 4 zijn de rijtuigen welke aan de twee andere Verdragsluitende Staten toebehoren van de verplichte verzekering vrijgesteld.

Il résulte de l'article 5, qu'un tribunal belge ne pourrait, par exemple, refuser l'exequatur d'un jugement rendu au Grand-Duché de Luxembourg pour le seul motif que le défendeur aurait été assigné devant le juge du lieu du domicile du demandeur, ce for étant reconnu par l'article 7 des dispositions communes.

Les articles 6 et 7 concernent la constitution des bureaux et d'un fonds de garantie.

L'article 8 est relatif à l'introduction de dispositions pénales.

Les articles 9, 10 et 11 correspondent sensiblement aux articles 2, 3 et 4 du Traité entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas, relatif au droit international privé, signé à La Haye le 11 mai 1951 (*Doc. n° 132, Sénat de Belgique, session 1953-1954, séance du 19 janvier 1954*).

L'article 12 est la clause-type relative à la ratification et à l'entrée en vigueur d'un traité.

Le Gouvernement belge déposera un projet de loi dont les quatorze premiers articles comprendront les dispositions communes annexées au traité et qui, en ce qui concerne les prescriptions particulières à la Belgique, s'inspirera très largement de la proposition de loi déposée à la Chambre le 11 mai 1954 (*Doc. n° 16, sess. extraord. 1954, n° 1*), reprenant elle-même le texte adopté par la Commission de la Justice de la Chambre le 4 mars 1954 (*Doc. n° 379, 1953-1954*).

Telles sont, Mesdames, Messieurs, les données principales du Traité que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation; celui-ci répond à un besoin de protection et de garanties qu'une circulation de plus en plus intense des véhicules automoteurs rend de jour en jour plus nécessaire. Aussi avons-nous le ferme espoir que vous y réserverez un accueil favorable.

Le Ministre des Affaires Etrangères.

P.-H. SPAAK.

Le Ministre de la Justice.

A. LILAR.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires Etrangères, le 9 mars 1955, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas, relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955 », a donné le 22 juin 1955 l'avis suivant :

L'avant-projet ne fait, ni dans l'intitulé, ni dans son article unique, allusion à l'approbation des dispositions communes annexées au Traité relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Ces annexes sont partie intégrante du Traité en tant qu'elles énoncent les dispositions que les Hautes Parties contractantes se sont, au moins, engagées à prendre au profit des personnes qui ont subi un dommage causé par des véhicules automoteurs.

Uit artikel 5 vloeit voort dat een Belgische rechtbank bijvoorbeeld niet het exequatur van een in het Groothertogdom Luxemburg gewezen vonnis zou kunnen weigeren op de enige grond dat verweerder voor de rechter van de woonplaats van de eiser werd gedagvaard, aangezien aan deze door artikel 7 van de gemeenschappelijke bepalingen rechtsmacht werd toegekend.

In de artikelen 6 en 7 gaat het om de instelling van de bureau's en om de oprichting van een waarborgfonds.

Artikel 8 betreft de invoering van strafbepalingen.

De artikelen 9, 10 en 11 sluiten nauw aan bij de artikelen 2, 3 en 4 van het op 11 Mei 1951 te Den Haag tussen België, het Groothertogdom Luxemburg en Nederland ondertekend Verdrag betreffende het internationaal privaatrecht (*Besch. n° 132, Belgische Senaat, zitting 1953-1954, vergadering van 19 januari 1954*).

Artikel 12 is de gewone formule betreffende de bekrachtiging en het in werking treden van een verdrag.

De Belgische Regering zal een ontwerp van wet indienen waarvan de veertien eerste artikelen de bij het Verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen zullen bevatten en dat, wat betreft de alleen voor België geldende voorschriften, in ruime mate zal aanleunen bij het wetsvoorstel dat op 11 Mei 1954 in de Kamer werd ter tafel gelegd (*Besch. n° 16, buitengew. zitt. 1954, n° 1*), waarvan de tekst zelf ontleend werd aan die welke op 4 Maart 1954 door de Commissie voor Justitie van de Kamer werd aangenomen (*Besch. n° 379, 1953-1954*).

Ziedaar, Mevrouwen, Mijne Heren, de voornaamste gegevens van het Verdrag dat we de eer hebben U ter goedkeuring voor te leggen; dit verdrag beantwoordt aan een behoefte aan bescherming en waarborgen welke het steeds drukker wordend verkeer met motorrijtuigen met de dag noodzakelijker maakt. We hopen dan ook stellig dat U het gunstig zult onthalen.

De Minister van Buitenlandse Zaken.

De Minister van Justitie.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 9^e maart 1955 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen, ondertekend op 7 januari 1955, te Brussel », heeft de 22^e juni 1955 het volgende advies gegeven :

Het voorontwerp maakt noch in zijn opschrift, noch in zijn enig artikel gewag van de goedkeuring van de gemeenschappelijke bepalingen die gevoegd zijn bij het Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen.

Deze bijlagen maken deel uit van het Verdrag voor zover zij aangeven, tot het nemen van welke maatregelen althans de Hoge Verdragsluitende partijen de verbintenis hebben aangegaan ten behoeve van hen die een door motorrijtuigen aangerichte schade hebben geleden.

Elles devraient également être soumises à l'approbation des Chambres législatives et l'article unique du projet devrait être complété à cette fin.

Le Traité portant, dans le chef de la Belgique, obligation d'introduire dans sa législation, dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur du Traité, une loi réglant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules automoteurs, il serait expédient de soumettre le Traité à l'approbation des Chambres législatives en même temps que le projet de la loi que celui-ci prévoit.

On éviterait ainsi de s'exposer aux difficultés auxquelles a donné lieu, notamment, la matière de la lettre de change.

La chambre était composée de

MM. :

F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président;
J. COYETTE, conseiller d'Etat;
G. VAN BUNNEN, conseiller d'Etat;
A. BERNARD, assesseur de la section de législation;
C. VAN REEPINGHEN, assesseur de la section de législation;
G. PIQUET, greffier adjoint, greffier.

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

Le Greffier,

(s.) G. PIQUET.

Le Président,

(s.) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires Etrangères.

Le 25 juin 1955.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

Zij zouden eveneens aan de Wetgevende Kamers ter goedkeuring moeten worden voorgelegd en het enig artikel van het ontwerp zou met het oog daarop moeten worden aangevuld.

Daar het Verdrag voor België de verplichting inhoudt binnen zes maanden na de inwerkingtreding van het Verdrag een wet in zijn wetgeving in te voeren welke de verplichte verzekering regelt tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven, zou het een goede uitkomst zijn het Verdrag tegelijk met het daarin aangekondigde wetsontwerp aan de Wetgevende Kamers ter goedkeuring voor te leggen.

Aldus zou vermeden worden dat men voor dezelfde moeilijkheden komt te staan als die welke inzake wissel zijn gerezen.

De Kamer was samengesteld uit

de HH. :

F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter;
J. COYETTE, raadsheer van State;
G. VAN BUNNEN, raadsheer van State;
A. BERNARD, bijzitter van de afdeling wetgeving;
C. VAN REEPINGHEN, bijzitter van de afdeling wetgeving;
G. PIQUET, adjunct-griffier, griffier.

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

De Griffier,

(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,

(get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

De 25^e juni 1955.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMIJN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères 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.

Le Traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas, relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 27 juillet 1955.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Etrangères,

P.-H. SRAAK.

Le Ministre de la Justice,

A. LILAR.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

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.

Het Verdrag tussen het Koninkrijk België, het Groot-hertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen, ondertekend op 7 januari 1955, te Brussel, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 27 juli 1955.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Justitie,

TRAITÉ

RELATIF A L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN MATIÈRE DE VÉHICULES AUTOMOTEURS,
SIGNÉ A BRUXELLES. LE 7 JANVIER 1955.

Sa Majesté le Roi des Belges, Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas;

Animés du désir de rénover Leur législation et de réaliser l'uniformité des principes du droit et la concordance des solutions juridiques dans Leurs pays, conformément à l'esprit qui est à la base du Protocole instituant la Commission belgo-néerlando-luxembourgeoise pour l'étude de l'unification du droit, signé à Bruxelles le 17 avril 1948;

Estimant, qu'il y a lieu de garantir, par l'instauration d'un régime d'assurance obligatoire, les droits des victimes d'accidents causés par la circulation de véhicules automoteurs sur Leur territoire;

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, qu'il y a lieu de promouvoir, dans Leurs pays respectifs, l'organisation d'un bureau pour la délivrance de certificats internationaux d'assurance, ainsi que la création d'un fonds de garantie destiné à suppléer à la carence des personnes responsables ou de leurs assureurs;

Ont décidé, dans ce but, de conclure un traité visant à introduire en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas, une loi d'assurance obligatoire conférant aux personnes lésées par la circulation des véhicules automoteurs les garanties prévues aux dispositions annexées au traité;

Et ont nommé Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges :

Son Excellence M. Albert Lilar, Son Ministre de la Justice;

Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg :

Son Excellence M. Lambert Schaus, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Bruxelles;

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

Son Excellence le Baron B. Ph. van Harinxma thoe Slooten, Ambassadeur extraordinaire et Plénipotentiaire à Bruxelles,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

§ 1. Les Hautes Parties contractantes s'engagent à introduire dans Leur législation, dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Traité, une loi réglant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules automoteurs, et répondant aux dispositions annexées au présent Traité.

§ 2. Chacune des Hautes Parties contractantes conserve le pouvoir de remplacer les dispositions annexées au présent Traité par des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées.

Art. 2.

Chacune des Hautes 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;

3° d'exempter de l'obligation de l'assurance les véhicules automoteurs appartenant aux autorités publiques ou à certaines personnes juridiques d'utilité publique à déterminer par Elle;

VERDRAG

BETREFFENDE DE VERPLICHTE AANSPRAKELIJKHEIDS-
VERZEKERING IN ZAKE MOTORRIJTUIGEN, GETEKEND
TE BRUSSEL, DE 7^e JANUARI 1955.

Zijne Majesteit de Koning der Belgen, Hare Koninklijke Hoogheid de Groothertogin van Luxemburg en Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden;

Bezielde door het verlangen naar vernieuwing van Hun wetgeving en door de wens naar gelijkvormigheid in de rechtsbeginselen en naar overeenstemming in de juridische oplossingen voor Hun landen overeenkomstig de gedachte welke ten grondslag ligt aan het Protocol tot instelling van de Belgisch-Nederlands-Luxemburgse Studiecommissie tot eenmaking van het recht, ondertekend te Brussel op 17 april 1948;

Van mening zijnde, dat er aanleiding bestaat om de rechten van de slachtoffers van ongevallen, welke door het verkeer van 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 onderwerp 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;

Ten slotte van oordeel zijnde dat er aanleiding bestaat om in ieder Hunner landen de instelling te bevorderen van een bureau, dat tot taak heeft internationale bewijzen van verzekering af te geven, alsmede van een waarborgfonds, dat bestemd is om in geval van onmogelijkheid van verhaal op de aansprakelijke personen en hun verzekeraars het ontbrekende aan te vullen;

Hebben besloten, te dien einde een verdrag te sluiten tot het invoeren in België, Luxemburg en Nederland van een wet op de verplichte verzekering, die aan de tengevolge van het verkeer van motorrijtuigen benadeelde personen de waarborgen geeft, die geregeld zijn in de bij het verdrag behorende bepalingen;

En hebben tot Hun Gevolmachtigden benoemd, te weten :

Zijne Majesteit de Koning der Belgen :

Zijne Excellentie de heer Albert Lilar, Zijn Minister van Justitie;

Hare Koninklijke Hoogheid de Groothertogin van Luxemburg :

Zijne Excellentie de heer Lambert Schaus, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister te Brussel;

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden :

Zijne Excellentie de Baron B. Ph. van Harinxma thoe Slooten, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur te Brussel,

die, na elkander hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten te hebben overgelegd, zijn overeengekomen als volgt :

Eerste artikel.

§ 1. De Hoge Verdragsluitende Partijen verbinden zich binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de datum van het in werking treden van dit Verdrag een wet in Hun wetgeving in te voeren, welke de verplichte verzekering regelt tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven en welke beantwoordt aan de bij dit Verdrag behorende bepalingen.

§ 2. Ieder der Hoge Verdragsluitende Partijen behoudt de bevoegdheid, de bij dit Verdrag behorende bepalingen te vervangen door bepalingen, die grotere waarborgen geven aan de benadeelden.

Art. 2.

Ieder der Hoge Verdragsluitende Partijen behoudt de bevoegdheid :

1° de verzekering te vervangen door een zekerheidsstelling 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;

3° de motorrijtuigen, toebehorende aan de overheid en aan bepaalde door Haar aan te wijzen rechtspersonen van openbaar nut, vrij te stellen van de verplichting tot verzekering;

4° de déterminer les montants pour lesquels l'assurance devra être prise;

5° d'apporter des dérogations à l'article 11 des dispositions annexées au présent Traité, quant aux nullités, exceptions et déchéances.

Toutefois, les dérogations légales ou réglementaires promulguées par l'un des Etats contractants conformément aux réserves mentionnées au présent article ne vaudront que pour le territoire de cet Etat et ne pourront faire préjudice à l'application intégrale de la loi d'assurance obligatoire des autres Etats contractants, dont le territoire est parcouru.

Art. 3.

Afin d'éviter que l'exclusion de la garantie autorisée par le § 2 de l'article 4 des dispositions annexées au présent Traité ne nuise aux personnes lésées, les Hautes Parties contractantes s'engagent à subordonner la faculté d'organiser des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs, à une autorisation d'une instance administrative, cette autorisation ne pouvant être accordée que si une assurance répondant aux dispositions annexées au présent Traité couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions.

Art. 4.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à admettre sur Leur territoire, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs, munis d'une attestation du Gouvernement de l'un des Etats contractants, constatant que le véhicule appartient à cet Etat.

Art. 5.

Les Hautes Parties contractantes déclarent reconnaître la compétence des juridictions des Etats cocontractants, saisies conformément à l'article 7 des dispositions annexées au présent Traité.

Art. 6.

Les Hautes Parties contractantes se concerteront pour prendre en commun toutes dispositions utiles en vue de l'application de l'assurance obligatoire et en vue de la réparation des dommages, notamment en favorisant la constitution des bureaux visés au § 2 de l'article 2 des dispositions annexées au Traité.

Art. 7.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à constituer ou à favoriser la constitution sur Leur territoire d'un fonds de garantie en faveur des personnes lésées, destiné à suppléer à la carence totale ou partielle des personnes dont la responsabilité civile est engagée ou de leurs assureurs.

Art. 8.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures appropriées en vue d'assurer le respect des obligations imposées par les dispositions annexées au présent Traité.

Elles s'engagent à introduire dans Leur législation des dispositions pénales contre :

1° le propriétaire d'un véhicule automoteur qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler ce 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 annexées au présent Traité ait été prise ou après que la garantie de l'assurance aura pris fin;

2° le conducteur d'un véhicule automoteur, qui fait circuler celui-ci ou tolère qu'on le fasse circuler dans les conditions visées au 1° du présent article;

3° celui qui conduit un véhicule automoteur sans être en mesure de produire l'attestation d'assurance prescrite ou le certificat international visé au § 2 de l'article 2 des dispositions annexées au présent Traité et celui qui, en dépit d'une invitation de l'autorité compétente ou d'une sommation de l'assureur, ne restitue pas l'attestation d'assurance ou le certificat international qui ont cessé d'être valables.

4° de sommen vast te stellen, waarvoor de verzekering moet worden gesloten;

5° af te wijken van artikel 11 van de bij dit Verdrag behorende bepalingen, voor wat betreft de aldaar bedoelde nietigheden, excepties en verval.

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

Art. 3.

Ten einde te voorkomen dat de benadeelden schade lijden ten gevolge van een uitsluiting van de verzekering, zoals deze wordt toegestaan door § 2 van artikel 4 van de bij dit Verdrag behorende bepalingen, verbinden de Hoge Verdragsluitende Partijen zich de bevoegdheid tot het organiseren van snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden voor motorrijtuigen afhankelijk te stellen voor een vergunning van overheidswege. Zodanige vergunning kan slechts worden verleend, indien een verzekering, welke aan de bij dit Verdrag behorende bepalingen beantwoordt, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt van de organisatoren en van de personen bedoeld in artikel 3 van de genoemde bepalingen.

Art. 4.

De Hoge Verdragsluitende Partijen verbinden zich de motorrijtuigen, welke voorzien zijn van een bewijs van de Regering van een van de Verdragsluitende Staten, inhoudende dat het motorrijtuig aan die Staat toebehoort, op Hun grondgebied toe te laten zonder dat die motorrijtuigen door een verzekering zijn gedekt.

Art. 5.

De Hoge Verdragsluitende Partijen verbinden zich de bevoegdheid te erkennen van de rechters van de andere Verdragsluitende Staten, bij wie overeenkomstig artikel 7 van de bij dit Verdrag behorende bepalingen een zaak wordt aanhangig gemaakt.

Art. 6.

De Hoge Verdragsluitende Partijen zullen overleg plegen om gemeenschappelijk al die bepalingen vast te stellen, welke van belang zijn voor de toepassing van de verplichte verzekering en voor de vergoeding der schade. Zij zullen daarbij in het bijzonder de instelling bevorderen van bureaux als bedoeld in § 2 van artikel 2 van de bij dit Verdrag behorende bepalingen.

Art. 7.

De Hoge Verdragsluitende Partijen verbinden zich op Haar grondgebied een waarborgfonds ten behoeve van de benadeelden op te richten of de oprichting daarvan te bevorderen, welk fonds bestemd is om de gevallen van gehele of gedeeltelijke onmogelijkheid van verhaal op de aansprakelijke personen of hun verzekeraars het ontbrekende aan te vullen.

Art. 8.

De Hoge Verdragsluitende Partijen verbinden zich passende maatregelen te nemen ter verzekering van de naleving van de verplichtingen, opgelegd bij de bij dit Verdrag behorende bepalingen.

Zij verbinden zich in Hare wetgeving strafbepalingen op te nemen tegen :

1° de eigenaar van een motorrijtuig, dit 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 voor een zeker aantal personen, die het recht hebben om er te komen, zonder dat een verzekering is gesloten, welke beantwoordt aan de bij dit Verdrag behorende bepalingen, of wanneer de verzekering is vervallen;

2° de bestuurder van een motorrijtuig, die dit motorrijtuig doet deelnemen of toelaat dat het deelneemt aan het verkeer onder de omstandigheden, als bedoeld onder 1° van dit artikel;

3° hem die een motorrijtuig bestuurt zonder in staat te zijn het voorgeschreven bewijs van verzekering of het internationaal bewijs van verzekering bedoeld in § 2 van artikel 2 van de bij dit Verdrag behorende bepalingen te vertonen en hem die ondanks aanmaning van het bevoegde gezag of van de verzekeraar het bewijs van verzekering of het internationaal bewijs wanneer die ongeldig zijn geworden, niet teruggeeft.

Art. 9.

§ 1. Sauf en cas de nécessité urgente, le présent Traité ne pourra être dénoncé 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 aux deux autres pays par la voie diplomatique. Dans ce cas, la dénonciation sortira ses effets au premier janvier qui suit l'expiration d'un délai de trois mois après la date de la notification faite aux deux autres pays.

§ 2. Chaque pays peut, au lieu de dénoncer le présent Traité, formuler une proposition précise de modification d'un ou de plusieurs articles du Traité ou des dispositions annexées au Traité : cette communication se fera aux deux autres pays de la même manière qu'une dénonciation. Les trois pays s'efforceront, dans ce cas, d'arriver à un accord. Si, au premier janvier qui suit l'expiration du délai de trois mois après la date de la communication faite aux deux autres pays, aucun accord n'est intervenu, le pays qui a fait la proposition peut modifier sa législation dans le sens proposé. La modification est portée à la connaissance des deux autres pays de la même manière que la proposition. Dès lors, chacun des deux pays peut dénoncer le Traité. La dénonciation sortira ses effets à l'expiration d'un délai de trois mois après qu'elle aura été communiquée aux deux autres pays.

Art. 10.

La ratification du présent Traité n'engage ni les Pays-Bas ni la Belgique à introduire dans Leurs territoires d'outre-mer une loi répondant aux dispositions annexées au Traité.

Art. 11.

Sous réserve de se conformer aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 9, les Hautes Parties contractantes s'engagent à ne conclure après cette date aucun traité contenant des dispositions dérogoires.

Art. 12.

Le présent Traité sera ratifié. Les instruments de ratification seront déposés au plus tôt dans les archives du Ministère des Affaires Etrangères de Belgique.

Le présent Traité entrera en vigueur six mois après le dépôt du dernier instrument de ratification.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité et l'ont revêtu de leur sceau.

Fait à Bruxelles, le 7 janvier 1955, en triple exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume de Belgique :

LILAR.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

SCHAUS.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

van HARINXMA thoe SLOOTEN.

Art. 9.

§ 1. Behoudens in geval van dringende noodzakelijkheid kan dit Verdrag 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 een schriftelijke, aan de beide andere landen langs diplomatieke weg verstrekte kennisgeving van opzegging. In dat geval zal de opzegging van kracht worden met ingang van de eerste januari volgende op het verstrijken van een termijn van drie maanden nadat de kennisgeving aan de beide andere landen is verstrekt.

§ 2. In plaats van dit Verdrag op te zeggen kan ieder land een bepaald geformuleerd voorstel tot wijziging van één of meer artikelen van het Verdrag of van de bij het Verdrag behorende bepalingen doen en daarvan op dezelfde wijze als van een opzegging aan de beide andere landen kennisgeven. In dat geval zullen de drie landen trachten omtrent dit voorstel tot overeenstemming te komen. Is met ingang van de eerste Januari na het verloop van drie maanden nadat de kennisgeving aan de beide andere landen is verstrekt, geen overeenstemming bereikt, dan kan het land, hetwelk het voorstel gedaan heeft, zijn wetgeving dienovereenkomstig wijzigen. Van de wijziging wordt op dezelfde wijze als van het voorstel aan de beide andere landen kennis gegeven. Ieder van deze beide landen is alsdan bevoegd het Verdrag op te zeggen. De opzegging zal drie maanden nadat de kennisgeving daarvan aan de beide andere landen is verstrekt, van kracht worden.

Art. 10.

Door de bekrachtiging van dit Verdrag worden Nederland en België niet verplicht in hun overzeese gebiedsdelen een wet in te voeren, welke beantwoordt aan de bij het Verdrag behorende bepalingen.

Art. 11.

Behoudens met overeenkomstige toepassing van het in het tweede lid van artikel 9 bepaalde, verbinden de Hoge Verdragsluitende Partijen zich in het vervolg geen verdrag met afwijkende bepalingen te sluiten.

Art. 12.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk in de archieven van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van België worden nedergelegd.

Dit Verdrag zal in werking treden zes maanden nadat de laatste akte van bekrachtiging zal zijn nedergelegd.

Ten blijk van waarvan de bovengenoemde Gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend en van hun zegel hebben voorzien.

Gedaan in drievoud te Brussel, de 7^e januari 1955, in de Franse en in de Nederlandse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk België :

LILAR.

Voor het Groothertogdom Luxemburg :

SCHAUS.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden :

van HARINXMA thoe SLOOTEN.

DISPOSITIONS COMMUNES

ANNEXES AU TRAITE.

Article premier.

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; la remorque attelée ou non au véhicule, est considérée 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, et dans le cas du § 2, le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Art. 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.

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

§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) sur le vu d'un certificat délivré par un bureau constitué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, à la condition que le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) par ces véhicules assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de la réparation des dommages conformément aux dispositions de la présente loi et qu'il soit agréé à cette fin par le Gouvernement.

Art. 3.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence.

L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg). 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.

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

Art. 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 deniers;

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.

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN.

BEHORENDE BIJ HET VERDRAG.

Eerste artikel.

Voor de toepassing van deze wet worden verstaan

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

onder verzekerden : 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 Nederland, in Luxemburg) is veroorzaakt door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

Art. 2.

§ 1. Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek of voor een zeker 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 contact.

De verzekering moet worden gesloten bij een tot dat doel door de Regering toegelaten verzekeraar.

§ 2. Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, tot het verkeer in België (in Nederland, in Luxemburg) toegelaten op vertoon van een bewijs, afgegeven door een bureau, ingesteld voor de afgifte van internationale bewijzen van verzekering, mits het bureau, dat met de afwikkeling van de door deze motorrijtuigen in België (in Nederland, in Luxemburg) veroorzaakte schade is belast, zelf tegenover de benadeelden de verplichting tot vergoeding van de schade overeenkomstig de bepalingen van deze wet op zich neemt en laatstgenoemd bureau tot dat doel door de Regering is toegelaten.

Art. 3.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschafte.

De verzekering moet de schade omvatten, welke aan goederen wordt toegebracht door in België (in Nederland, in Luxemburg) 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.

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

Art. 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 het vorige nummer, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

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. 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.

Art. 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.

Art. 6.

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

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.

Art. 7.

Pour l'application des dispositions de la présente loi la personne lésée peut assigner l'assureur, en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg), 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.

Art. 8.

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dont ils 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.

Art. 9.

Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur 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.

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.

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

Art. 10.

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.

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.

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.

Art. 11.

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.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'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.

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

Art. 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 jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens de overeenkomst ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6.

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

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 toekomstige deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

Art. 7.

Voor de uitvoering van de bepalingen van deze wet kan de verzekeraar door de benadeelde in België (in Nederland, in Luxemburg) worden gedagvaard, 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.

Art. 8.

De verzekerden moeten van ieder ongeval, waarvan zij kennis dragen, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer 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.

Art. 9.

Een vonnis gewezen in een geschil ter zake 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 dan wel daarin zijn geroepen.

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 feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

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

Art. 10.

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.

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.

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 één van de partijen bij deurwaarder of aangetekende brief aan de andere partij heeft kennis gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt.

Art. 11.

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

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 weigeren of te verminderen.

Art. 12.

En cas de transfert de propriété du véhicule, le preneur d'assurance ou ses ayants droit doivent, dans les huit jours, en aviser l'assureur.

Art. 13.

L'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, ne peuvent être opposées par l'assureur à la personne lésée, que pour les sinistres survenus au plus tôt après l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification par l'assureur d'un des faits susdits. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Le délai prend cours le lendemain du dépôt de la lettre recommandée à la poste.

La notification ne peut se faire au plus tôt :

1° que le jour où la garantie aura pris fin à l'égard de l'assuré, s'il s'agit de la suspension;

2° que le jour de la notification par l'une des parties à l'autre, de la résiliation, de la dénonciation ou de l'annulation du contrat;

3° que le jour de l'expiration du contrat dans tous les cas non visés au 2°.

Art. 14.

On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même.

Art. 12.

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig moeten de verzekeringnemer of zijn rechtverkrijgenden daarvan binnen acht dagen mededeling doen aan de verzekeraar.

Art. 13.

Een verzekeraar kan aan een benadeelde de beëindiging van de overeenkomst, de nietigverklaring van de overeenkomst, de ontbinding van de overeenkomst, de schorsing van de overeenkomst of van de dekking, uit welke oorzaak ook, slechts tegenwerpen, ten aanzien van ongevallen, die plaats vinden na verloop van een termijn van zestien dagen na de kennisgeving door de verzekeraar van een dezer feiten. Deze kennisgeving moet geschieden bij aangetekende brief aan het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering, die in deze wet wordt geregeld.

De termijn begint te lopen op de dag volgende op die, waarop de kennisgeving ter poste is bezorgd.

De kennisgeving kan niet vroeger geschieden dan :

1° op de dag waarop de verzekering een einde heeft genomen ten aanzien van de verzekerde, indien het een schorsing betreft;

2° op de dag van de kennisgeving door een van beide partijen aan de andere van de ontbinding, de opzegging of de nietigverklaring van de overeenkomst;

3° op de dag van de beëindiging van de overeenkomst in alle gevallen die niet onder 2° zijn voorzien.

Art. 14.

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

RAPPORT DE LA COMMISSION BELGO-NEERLANDO-LUXEMBOURGEOISE POUR L'ÉTUDE DE L'UNIFICATION DU DROIT.

RAPPORT DE LA COMMISSION.

Considérations générales.

La responsabilité civile des automobilistes et l'assurance obligatoire y relative dépassent le cadre des législations nationales. Les États ont le devoir de protéger les habitants de leurs territoires respectifs contre les dommages causés aux personnes et aux biens, non seulement par leurs propres ressortissants, mais également par les automobilistes venus de l'étranger.

Les difficultés d'ordre international résultant de cette obligation peuvent être aplanies par un accord entre États. Depuis quelque temps, des efforts ont été entrepris en ce sens, mais ils n'ont pas abouti. La tentative la plus remarquable dans ce domaine est celle de l'Institut international pour l'unification du droit privé de Rome, qui a rédigé en 1937 deux projets et rapports sur « l'unification internationale en matière de responsabilité civile et d'assurance obligatoire des automobilistes », publiés en 1940 par le Secrétariat de l'Institut, avec une introduction.

Les signataires du présent Traité ont cru faire œuvre utile en réglant la question pour leurs trois pays. Peut-être n'est-il pas téméraire d'espérer que d'autres pays de l'Europe occidentale, où les risques créés par l'automobilisme et les éléments juridiques du problème sont semblables, viendront un jour se joindre à eux.

Le présent Traité ne s'occupe que de la seule assurance obligatoire, l'établissement d'un droit uniforme en matière de responsabilité de l'automobiliste devant faire l'objet d'une autre convention. Il a paru utile

VERSLAG VAN DE BELGISCH-NEDERLANDS-LUXEMBURGSE STUDIECOMMISSIE TOT EENMAKING VAN HET RECHT.

VERSLAG VAN DE COMMISSIE.

Algemene beschouwingen.

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid van automobilisten en de daarop betrekking hebbende verplichte verzekering overschrijdt het kader van een nationale wetgeving. De Staten hebben niet alleen de plicht de inwoners van het eigen rechtsgebied tegen schade aan personen en goederen te beschermen, wanneer die schade door de eigen ingezetenen wordt toegebracht, maar ook wanneer de schade wordt toegebracht door automobilisten, die van het buitenland komen.

De moeilijkheden van internationaal karakter, welke uit deze plicht van de Staten voortvloeien, kunnen worden opgelost door een akkoord tussen de Staten. Sedert enige tijd zijn pogingen in die richting ondernomen, doch tot dusverre hebben die pogingen niet tot een tastbaar resultaat geleid. De meest opmerkelijke poging op dit gebied is die van het Internationale Instituut voor de unificatie van het privaatrecht te Rome, welk Instituut in 1937 twee voorontwerpen en toelichtingen heeft opgesteld betreffende « de internationale eenmaking op het stuk van burgerrechtelijke aansprakelijkheid en verplichte verzekering van automobilisten ». Deze voorontwerpen en toelichtingen met een bijbehorende inleiding zijn in 1940 door het Secretariaat van het Instituut gepubliceerd.

De ondertekenaars van het huidige Verdrag hebben het nuttig geacht het vraagstuk voor hun drie landen te regelen. Het is wellicht geen vermetele hoop, dat de overige landen van West-Europa, waar de gevaren, welke door het automobielverkeer ontstaan, en de juridische aspecten van het vraagstuk van gelijke aard zijn, zich op een gegeven tijdstip bij hen aansluiten.

Het huidige Verdrag handelt enkel en alleen over de verplichte verzekering. De invoering van eenvormig recht op het stuk van de automobilist moet bij een afzonderlijk verdrag worden geregeld. Het

d'aller au plus pressé, la certitude d'obtenir la réparation au cas où elle est légalement due présentant une plus grande urgence que l'unification, certes désirable, des principes qui sont à la base de cette réparation.

L'état actuel du droit dans les pays de Benelux facilite un accord sur l'assurance obligatoire.

Au Luxembourg, la loi du 10 juin 1932 réglant la circulation des véhicules de toute nature, frappe d'une peine le conducteur ou le propriétaire d'un véhicule à moteur qui fait circuler ou laisse circuler ce véhicule sans être couvert par une police d'assurance contractée dans le pays auprès d'une compagnie agréée dans le Grand-Duché et présentant les garanties suffisantes pour couvrir les risques des accidents causés aux tiers (art. 6). Un arrêté d'exécution de cette loi, pris le 24 décembre 1932, porte que la « carte d'identité » pour automobile ou motocycle sera délivrée seulement après remise d'une attestation d'assurance, que le conducteur devra exhiber à toute réquisition des autorités compétentes et que la carte sera retirée immédiatement dans tous les cas où l'assurance sera suspendue ou viendra à cesser ses effets (art. 1, 3 et 6). Les sommes pour lesquelles l'assurance doit être prise diffèrent suivant le genre de véhicule (art. premier, 3°).

Ces dispositions ont été maintenues par les articles 140 et 141 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1950 portant règlement de la circulation sur les voies publiques.

La Belgique possède depuis une vingtaine d'années une législation fragmentaire, qui, dans sa dernière rédaction, s'applique aux véhicules affectés à des services de transport rémunéré de personnes (autobus, autocars, taxis) ainsi qu'aux véhicules affectés au transport de choses pour compte d'autrui ou pour compte propre; les voitures de luxe à l'usage personnel de leur propriétaire ne sont pas comprises dans la réglementation. Les conditions de l'assurance sont réglées comme suit: la responsabilité du détenteur doit être couverte par une entreprise d'assurance agréée à cet effet et soumise au contrôle du Gouvernement, au point de vue financier et au point de vue de la rédaction et de l'exécution de ses contrats. La compagnie d'assurance délivre au détenteur du véhicule un certificat conforme à un modèle arrêté par le Ministre des Communications. L'utilisation sur la voie publique d'un véhicule automobile auquel ces prescriptions sont applicables et qui n'est pas couvert par un certificat d'assurance est frappée de peines.

Il y a lieu de remarquer que la garantie s'étend aux personnes transportées et aux tiers. Les marchandises transportées font l'objet d'une assurance distincte. En ce qui concerne les dommages causés aux personnes, la garantie ne peut être limitée ni par véhicule, ni par sinistre; en ce qui concerne les dommages matériels, elle peut être limitée à 1.000.000 de francs par sinistre. Les principaux arrêtés qui régissent la matière sont l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, l'arrêté du Régent du 15 juin 1947 (tous deux relatifs au transport de personnes), l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 (modifié par arrêté-loi du 14 février 1946), l'arrêté royal du 9 mai 1936, l'arrêté-loi du 24 février 1947 (relatifs au transport de choses) et l'arrêté du Régent du 14 novembre 1947 relatif à l'assurance des responsabilités civiles auxquelles donnent lieu les transports visés ci-dessus.

Diverses propositions de loi tendant à la généralisation de l'assurance obligatoire des automobilistes ont été déposées sur le bureau des Chambres belges.

Aux Pays-Bas, la loi du 24 juin 1939 sur le transport de personnes par véhicules automoteurs (« wet autovervoer personen ») subordonne ce transport à une concession du Gouvernement, rend le transporteur responsable du dommage causé aux personnes transportées, sauf la preuve de l'absence de faute dans son chef et dans le chef des membres de son personnel et s'en remet à un règlement général d'administration pour déterminer les garanties en vue de la réparation des dommages causés (art. 4 et 8). Un arrêté d'exécution du 10 août 1939 impose l'assurance, dans des conditions qu'il détermine. Le Ministre des Communications et des Travaux Publics peut édicter des prescriptions en ce qui concerne les assureurs auprès de qui l'assurance de la responsabilité peut être prise. Les montants à couvrir sont déterminés différemment suivant qu'il s'agit de dommages aux personnes ou de dommages matériels. Il faut noter que la responsabilité, objet de l'assurance obligatoire, est exclusivement celle du transporteur à l'égard des personnes transportées. Mais un avant-projet de loi sur l'assurance obligatoire de la responsabilité des automobilistes en général à l'égard des tiers est à l'étude aux Pays-Bas. Le contrôle de l'Etat sur les entreprises d'assurance n'est pas prévu.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que, dans les Pays-Bas, on a leek nuttig dat onderwerp aan te vatten, dat het meest om regeling dringt, met het geven van de zekerheid, dat de vergoeding van de schade in die gevallen, waarin zij wettelijk verschuldigd is, ook wordt uitgekeerd, is immers meer spoed gemoeid dan met de overigens begerenswaardige eenmaking van de beginselen, welke de grondslag van deze vergoeding vormen.

Het huidige recht in de Benelux-landen vergemakkelijkt het bereiken van overeenstemming over de verplichte verzekering.

In Luxemburg bedreigt de wet van 10 juni 1932 op het verkeer van alle rij- en voertuigen, de bestuurder of de eigenaar van een motorrijtuig met straf, indien deze daarmede aan het verkeer deelneemt of laat deelnemen zonder dat het motorrijtuig is gedekt door een verzekeringsspolis, welke binnenslands is gesloten bij een daarvoor in het Groothertogdom toegelaten maatschappij en welke voldoende waarborgen biedt om de risico's te dekken van ongevallen, waarvan derden het slachtoffer zijn (art. 6). Een besluit ter uitvoering van deze wet van 24 december 1932 bepaalt, dat het « identiteitsbewijs » voor een motorrijtuig of voor een motorrijtuig alleen zal worden afgegeven na overlegging van een bewijs, dat een verzekering is gesloten. Het besluit zegt voorts, dat de bestuurder het bedoelde bewijs van verzekering op eerste aanmaning van het bevoegde gezag moet vertonen en dat het bewijs van verzekering onmiddellijk wordt ingetrokken in alle gevallen, waarin de verzekering is geschorst of gevallen (art. 1, 3 en 6). De sommen, waarvoor de verzekering gesloten moet zijn, verschillen naar gelang van de aard van het rij- of voertuig (art. één, 3°).

Deze bepalingen zijn gehandhaafd bij artikel 140 en 141 van het groothertogelijk besluit van 23 november 1950 houdende het reglement van het verkeer op de openbare weg.

België bezit sedert een twintigtal jaren een fragmentarische wetgeving, welke volgens de laatste tekst van toepassing is op voertuigen, welke voor betaald vervoer van personen worden gebruikt (autobussen, reiswagens, taxi's), en voorts op voertuigen, welke voor het vervoer van goederen voor rekening van een ander dan wel voor eigen rekening worden gebruikt. Luxe-auto's voor het persoonlijk gebruik van de eigenaar vallen niet onder deze regeling. De voorwaarden van de verzekering zijn op de volgende wijze geregeld: de aansprakelijkheid van de houder moet gedekt zijn door een verzekeringsonderneming, welke tot dat doel is toegelaten en welke uit financieel oogpunt en voor wat betreft de tekst en de uitvoering van haar overeenkomsten is onderworpen aan het toezicht van de Regering. De verzekeringsmaatschappij geeft aan de houder van het rij- of voertuig een verklaring af overeenkomstig een door de Minister van Verkeer vastgesteld model. Het gebruik op de openbare weg van een motorrijtuig, waarop deze voorschriften van toepassing zijn en dat niet gedekt is door een bewijs van verzekering, is strafbaar.

Hierbij zij opgemerkt, dat de verzekering strekt ter bescherming van de vervoerde personen en van derden. De vervoerde handelsgoederen maken het voorwerp uit van een afzonderlijke verzekering. De verzekering voor schade, aan personen toegebracht, kan niet worden beperkt, noch per voertuig, noch per ongeval; voor de stoffelijke schade kan de waarborg worden beperkt tot 1.000.000 frank per ongeval. De voornaamste besluiten, welke het onderwerp beheersen, zijn het wetsbesluit van 30 december 1946, het besluit van de Regent van 15 juni 1947 (beide met betrekking tot het vervoer van personen), het koninklijk besluit n° 248 van 5 maart 1936 (gewijzigd bij het wetsbesluit van 14 februari 1946), het koninklijk besluit van 9 mei 1936, het wetsbesluit van 24 februari 1947 (alle betrekking hebbende op het vervoer van goederen) en het besluit van de Regent van 14 november 1947 op de verzekering tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe de bovenbedoelde soorten van vervoer aanleiding geven.

Een aantal wetsvoorstellen voor een algemene regeling van de verplichte verzekering van automobilisten werden bij de Belgische Kamers ingediend.

In Nederland eist de wet van 24 juni 1939 betreffende het vervoer van personen met motorrijtuigen (wet autovervoer personen) voor dit vervoer een vergunning van overheidswege. Deze wet stelt de vervoerder aansprakelijk voor schade toegebracht aan de vervoerde personen, behoudens het bewijs van afwezigheid van schuld van de zijde van de vervoerder en van de zijde van de leden van zijn personeel en zij laat de vaststelling van de waarborgen voor de vergoeding van de toegebrachte schade over een algemene maatregel van bestuur (art. 4 en 8). Een uitvoeringsregeling van 10 augustus 1939 verplicht tot het sluiten van een verzekering op bij die regeling vastgestelde voorwaarden. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan voorschriften geven voor wat betreft de verzekeraars, bij wie de verzekering tegen aansprakelijkheid gesloten kan worden. De bedragen welke door de verzekering moeten worden gedekt, zijn verschillend al naar gelang het betreft schade, toegebracht aan personen, dan wel stoffelijke schade. De aansprakelijkheid, die het voorwerp van de verplichte verzekering moet uitmaken, is alleen de aansprakelijkheid van de vervoerder ten opzichte van de vervoerde personen. Wel is in Nederland in studie een voorontwerp van wet betreffende een algemene verplichte aansprakelijkheidsverzekering van automobilisten tegenover derden. Dit voorontwerp kent geen toezicht van de Staat op de verzekeringsondernemingen.

..

La méthode suivie par le Traité et par les dispositions y annexées n'est pas celle de l'établissement d'un droit uniforme sur l'assurance obligatoire. Ce but apparut comme difficile à atteindre et un autre moyen, plus simple, permettra d'arriver au même résultat.

Au début de ses travaux, la Commission avait envisagé une unification partielle, les Etats contractants s'engageant réciproquement par traité, à promulguer certaines règles considérées comme indispensables et suffisantes. Une assurance prise dans l'un des pays conformément à ces règles aurait permis l'accès au territoire des deux autres, alors même que les conditions de la garantie auraient été, sur certains points, différentes des conditions que le pays dont le territoire était parcouru, exigeait de ses propres ressortissants.

Mais, au cours de sa délibération, la Commission a pris connaissance d'une initiative prise par les assureurs de la responsabilité civile de divers pays. Des bureaux nationaux seront constitués par eux dans leurs pays respectifs. Le bureau national établi dans le pays de l'assuré se rendant à l'étranger lui délivrera un certificat international d'assurance, sur le vu duquel le bureau établi dans le pays parcouru se chargera du règlement du dommage et assumera à l'égard des personnes lésées, la charge de ces dommages, conformément aux dispositions de la loi du pays parcouru. L'organisation projetée paraît avoir obtenu, à l'heure actuelle, l'adhésion des assureurs qualifiés d'un grand nombre de pays et notamment de ceux des pays de Benelux. Le projet a pu tenir compte de cette heureuse innovation, qui rendra beaucoup plus aisé le fonctionnement de l'assurance obligatoire au point de vue international.

En effet, il suffira que le bureau national présente, aux yeux du Gouvernement, des garanties suffisantes, pour que l'automobiliste étranger, porteur du certificat, soit admis à la circulation, sans que l'on doive exiger de lui des garanties nouvelles. D'autre part, en considération de ce système simple et pratique, l'Etat dont le territoire est parcouru, pourra refuser l'accès de son territoire à l'automobiliste étranger qui ne sera pas porteur du certificat, tant qu'il n'aura pas pris, dans le pays même, une assurance auprès d'un assureur agréé par le Gouvernement.

On pourrait se demander si, dans ces conditions, l'établissement, dans les trois pays, d'une législation répondant à certaines conditions d'uniformité, ne perd pas sa raison d'être. La Commission ne l'a pas cru : non seulement l'uniformité du droit comme telle constitue un progrès dans le sens de l'unité des pays de Benelux; mais au surplus, l'adoption du Traité constituera un progrès certain sur les législations existantes; enfin, cette uniformité présente un intérêt réel pour les personnes qui se rendent dans l'un des deux autres pays et y sont victimes d'accidents de la circulation.

..

L'économie générale du Traité peut se résumer comme suit :

Il ne vise pas à introduire dans les Etats contractants une législation uniforme, mais seulement certaines règles communes, considérées comme suffisantes. D'autre part, pour tous les véhicules venant de l'étranger, y compris ceux venant de l'un des pays Benelux, l'on exigera une assurance conforme à la législation du pays parcouru. Cette idée fondamentale est exprimée à deux reprises dans le texte (art. 2, in fine du Traité; art. 2, § 1 et 2 des dispositions annexées au Traité).

Les Etats contractants s'engagent à promulguer, dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur du présent Traité, une loi d'assurance obligatoire de la responsabilité civile répondant aux dispositions annexées au Traité (art. premier, § 1, du Traité). Mais ils conservent le droit d'édicter des dispositions plus sévères (Traité, art. premier, § 2). Ils ne s'engagent ni pour le présent, ni pour l'avenir, à se contenter des seules garanties déterminées aux dispositions annexées au Traité. 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.

..

Het Verdrag en de daarbij behorende bepalingen volgen niet de methode van invoering van een eenvormig recht inzake de verplichte verzekering. Een dergelijke doelstelling is moeilijk te verwezenlijken. Met een andere, meer eenvoudige methode kan hetzelfde resultaat worden bereikt.

Bij het begin van haar arbeid had de Commissie een gedeeltelijke eenmaking op het oog, waarbij de Verdragsluitende Staten zich bij verdrag wederkerig zouden verbinden een zeker aantal regelen af te kondigen, welke enerzijds onmisbaar, anderzijds voldoende zouden zijn te achten. Een verzekering in een van de landen overeenkomstig deze regelen gesloten, zou de toegang tot het grondgebied van de beide andere landen insluiten, zelfs indien de voorwaarden van de verzekering op bepaalde punten zouden afwijken van de voorwaarden, welke door het land, op welks grondgebied wordt gereden, aan zijn eigen onderdanen worden gesteld.

Doch, in de loop van haar beraadslaging heeft de Commissie kennis gekregen van een initiatief dat door verzekeraars tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid uit verschillende landen werd genomen. Volgens dit initiatief zullen de verzekeraars in hun verschillende landen nationale bureaux instellen. Het nationale bureau dat in het land van de verzekerde is gevestigd, zal aan deze, wanneer hij zich naar het buitenland begeeft, een internationaal bewijs van verzekering afgeven, op vertoon waarvan het bureau, dat is gevestigd in het land, op welks grondgebied wordt gereden, zich met de afwikkeling van de schade zal belasten en overeenkomstig de bepalingen van het land op welks grondgebied wordt gereden, de verplichting tot vergoeding van de schade tegenover de benadeelden op zich zal nemen. De ontworpen organisatie schijnt thans de instemming van de voornaamste verzekeraars van een groot aantal landen en met name van die van de Benelux-landen te hebben verworven. Met deze gelukkige vondst, die de werking van de verplichte verzekering uit internationaal oogpunt veel gemakkelijker zal maken, heeft het Verdrag rekening kunnen houden.

Volgens dit systeem kan er mede worden volstaan, dat het nationale bureau naar het oordeel van de Regering voldoende waarborgen biedt, opdat de buitenlandse automobilist, die houder is van een bewijs van verzekering, tot het verkeer wordt toegelaten zonder dat van hem een nieuwe verzekering behoeft te worden geëist. Anderzijds zal bij dit eenvoudige en praktische systeem de Staat, door welks grondgebied wordt gereden, de toegang tot zijn grondgebied kunnen weigeren aan de buitenlandse automobilist, die geen houder is van een bewijs van verzekering, tenzij deze in het land zelf een verzekering heeft gesloten bij een door de Regering toegelaten verzekeraar.

Men zou zich kunnen afvragen, of bij het omschreven systeem wel grond bestaat voor invoering in de drie landen van een wetgeving, welke op een aantal punten eenvormigheid brengt. De Commissie meent van wel : niet alleen betekent eenvormigheid van recht als zodanig een vooruitgang in het opzicht van de eenheid der Benelux-landen; maar bovendien zal aanvaarding van het Verdrag een zekere vooruitgang inhouden ten opzichte van de in de drie landen bestaande wetgevingen; ten slotte vertegenwoordigt deze eenvormigheid een wezenlijk belang voor degenen die zich naar een van de beide andere landen begeven en aldaar het slachtoffer van een verkeersongeval worden.

..

De algemene opzet van het Verdrag kan al volgt worden omschreven :

Het Verdrag heeft niet de invoering van een wetgeving in de Verdragsluitende Staten ten doel, welke eenvormig is, maar alleen van een aantal gemeenschappelijke regelen, welke voldoende worden geacht. Aan de andere kant wordt voor alle motorrijtuigen, welke uit het buitenland komen, daaronder begrepen die uit een ander Benelux-land, een verzekering geëist overeenkomstig de wetgeving van het land, op welks grondgebied wordt gereden. Deze grondgedachte is tot tweemaal toe in de tekst van het Verdrag tot uitdrukking gebracht (art. 2 van het Verdrag, laatste lid; art. 2, §§ 1 en 2 van de bij het Verdrag behorende bepalingen).

De Verdragsluitende Staten verbinden zich, binnen een termijn van zes maanden te rekenen van de datum van het in werking treden van dit Verdrag, tot afkondiging van een wet op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering, welke wet moet beantwoorden aan de bij het Verdrag behorende bepalingen (art. één, § 1 van het Verdrag). De Staten behouden echter het recht om strengere bepalingen vast te stellen (art. één, § 2, van het Verdrag). Zij behoeven dus, noch nu, noch in de toekomst, te volstaan met de waarborgen, welke zijn neergelegd in de bij het Verdrag behorende bepalingen. Wanneer een van de Verdragsluitende Staten een wetgeving met strengere waarborgen afkondigt, zullen de automobilisten, die van de andere Verdragsluitende Staten komen, daaraan zijn onderworpen, zulks uit hoofde van de regel, dat hun verzekering moet voldoen aan de wet van het land, op welks grondgebied wordt gereden.

D'autre part, les Etats contractants gardent la faculté de s'écarter, sur certains points, de ces dispositions, dans le sens d'une rigueur moindre (Traité art. 2). Mais les lois et règlements dérogatoires, 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 réserves, par exemple en ce qui concerne le montant du dommage couvert par l'assurance, les exceptions et déchéances et d'autres questions semblables.

Une disposition très importante du Traité porte que les véhicules appartenant à l'un des Etats contractants sont exemptés de l'obligation de l'assurance, dans les conditions indiquées à l'article 4.

L'article 5 concerne la compétence: il porte que les Etats contractants déclarent reconnaître la compétence des juridictions des Etats cocontractants, saisies conformément à l'article 7 des dispositions annexées au Traité. Ce dernier article confère à la personne lésée la faculté de poursuivre l'assureur devant 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'exequatur, alors même que leur loi attribuerait, pour ce cas, compétence à leurs tribunaux nationaux. Cette disposition est conforme à la Convention hollando-belge du 28 mars 1925, qui réserve « les exceptions et modifications établies ou à établir par l'une des deux législations nationales, ainsi que par les conventions internationales (art. 3, § 1 de la Convention) ».

Aux termes de l'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. Il 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'intention des auteurs 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. Sera déclaré punissable également le conducteur qui n'est pas en mesure de produire l'attestation d'assurance requise ou qui ne restitue pas cette attestation, lorsqu'elle a cessé d'être valable.

Enfin, les Etats contractants se concerteront pour prendre en commun toutes dispositions utiles en vue de l'application de l'assurance obligatoire; ils favorisent la constitution de bureaux pour la délivrance de certificats internationaux d'assurance (art. 6) et ils constitueront ou favoriseront la constitution d'un fonds de garantie (art. 7). Les initiatives prises ou à prendre par les assureurs dans ce domaine seront encouragées par les Etats contractants.

Pour la rédaction du projet de loi contenant les dispositions communes, on s'est inspiré des précédents, spécialement des lois luxembourgeoise, belge, suisse et allemande, ainsi que de l'avant-projet de loi néerlandais et du projet élaboré par l'Institut International de Rome. Toutefois la protection assurée aux personnes lésées sera plus complète et, on l'espère, plus efficace que celle résultant de ces précédents.

..

La rédaction du projet de traité et du projet de loi contenant les dispositions communes, arrêtée par la Commission le 7 juin 1952, a été soumise par les Ministres de la Justice des trois pays, soit aux membres de leurs Parlements, soit à leur Conseil d'Etat, et publiée. La Commission a pu recevoir ainsi, à titre officieux, des avis du plus haut intérêt, notamment:

- un avis de la Commission de la Justice du Sénat de Belgique, signé par M. Van Remoortel (24 mars 1953);
- une feuille d'observations de la Commission de la Justice de la Chambre des Représentants de Belgique (10 août 1953);
- un avis du Conseil d'Etat du Grand-Duché de Luxembourg (3 novembre 1953);
- un rapport rédigé par M. Nossent au nom de la Commission de la Justice de la Chambre des Représentants de Belgique (4 mars 1954);
- un rapport provisoire de la Commission de la Justice de la Deuxième Chambre des Etats-Généraux des Pays-Bas (19 mars 1954).

Aan de andere kant behouden de Verdragsluitende Staten de bevoegdheid op bepaalde punten van de bij het Verdrag behorende bepalingen af te wijken in die zin dat de door de Staten vast te stellen wetgeving minder streng zal zijn (art. 2 van het Verdrag). De bijzondere bepalingen, welke door een Staat uit hoofde van die bevoegdheid in de wetten en reglementen worden opgenomen, zullen alleen voor het grondgebied van die Staat gelden. Aldus werd het mogelijk in het Verdrag een aantal voorbeholden op te nemen betreffende o.m. het bedrag van de schade, dat door de verzekering moet zijn gedekt, excepties, gronden van verval en andere dergelijke aangelegenheden.

Volgens een belangrijke bepaling van het Verdrag zijn de motorrijtuigen die aan een van de Verdragsluitende Staten toebehoren, vrijgesteld van de verplichting van verzekering, zulks onder de voorwaarden in artikel 4 onschreven.

Artikel 5 betreft de rechterlijke bevoegdheid: volgens dit artikel verklaren de Verdragsluitende Staten de bevoegdheid te erkennen van de rechters van de Medeverdragsluitende Staten, bij wie overeenkomstig artikel 7 van de bij het Verdrag behorende bepalingen een zaak wordt aanhangig gemaakt. Volgens laatstgenoemd artikel heeft de benadeelde de keuze de verzekeraar te dagvaarden voor een van de drie rechters van het land waar het ongeval is voorgevallen. Het is mogelijk, dat deze toekenning van rechtsmacht niet overeenstemt met de regelen inzake de bevoegdheid van de andere Verdragsluitende Staten. Hierop zal in die Staten echter geen beroep kunnen worden gedaan om aan de vonnissen, welke overeenkomstig artikel 7 zijn gewezen, het gezag van gewijsde of het exequatur te onthouden, zelfs niet wanneer hun wet voor dit geval hun nationale rechters bevoegd zou verklaren. Deze bepaling stemt overeen met het Nederlands-Belgisch Verdrag van 28 maart 1925, dat een voorbehoud maakt voor « de uitzonderingen en wijzigingen, vastgesteld of alsnog vast te stellen in een van beide nationale wetgevingen, of in de internationale verdragen » (art. 3, § 1 van nevenbedoeld Verdrag).

Volgens artikel 8 verplichten de Verdragsluitende Staten zich de passende maatregelen te nemen om op hun grondgebied de naleving te verzekeren van de verplichtingen, welke uit het Verdrag voortvloeien. Zij verplichten zich met name om in hun wetgeving strafbepalingen op te nemen in de eerste plaats tegen de eigenaar van een motorrijtuig die zonder dat een verzekering voor dat motorrijtuig is gesloten, dit motorrijtuig doet deelnemen of toelaat dat het deelneemt aan het verkeer, en evenzo tegen de bestuurder van zodanig motorrijtuig; volgens de bedoeling van de ontwerpers van deze tekst moet het enkele feit van niet-verzekering voldoende zijn om het strafbaar feit op te leveren zonder dat opzet is vereist bij degene die de wet overtreedt. Voorts moet straf worden bedreigd tegen hem, die een motorrijtuig bestuurt, zonder dat hij in staat is het voorgeschreven bewijs van verzekering te vertonen en tegen hem, die dit bewijs niet teruggeeft wanneer het zijn geldigheid heeft verloren.

Ten slotte zullen de Verdragsluitende Staten overleg plegen om gemeenschappelijk al die bepalingen vast te stellen, welke van belang zijn voor de toepassing van de verplichte verzekering, zij zullen de instelling bevorderen van bureaux voor de afgifte van internationale bewijzen van verzekering (art. 6) en zij zullen een waarborgfonds oprichten of de oprichting daarvan bevorderen (art. 7). De initiatieven, welke in dit opzicht door de verzekeraars zijn of zullen worden genomen, zullen door de Verdragsluitende Staten worden aangemoedigd.

Bij de opstelling van het ontwerp van wet voor gemeenschappelijke bepalingen is uitgegaan van bestaande wetten en ontwerpen, in het bijzonder van de Luxemburgse, Belgische, Zwitserse en Duitse wetgevingen van het voorontwerp voor een Nederlandse wet en van het ontwerp, dat is opgesteld door het Internationaal Instituut van Rome. Intussen geeft het voorliggende ontwerp een bescherming aan de benadeelde, die meer volledig en naar gehoopt wordt, meer doeltreffend zal zijn dan de bescherming, welke in de genoemde wetten en ontwerpen is voorzien.

..

De redactie van het ontwerp-verdrag en van het ontwerp van wet, houdende gemeenschappelijke bepalingen, door de Commissie vastgesteld op 7 juni 1952, is door de Ministers van Justitie van de drie landen voorgelegd, hetzij aan hun parlementsleden, hetzij aan hun Raad van State, en openbaar gemaakt. De Commissie heeft aldus, officieus, zeer belangrijke adviezen kunnen ontvangen, met name:

- een advies van de Commissie voor de Justitie van de Belgische Senaat, ondertekend door de heer Van Remoortel (24 maart 1953);
- een nota met opmerkingen van de Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers (10 augustus 1953);
- een advies van de Raad van State van het Groothertogdom Luxemburg (3 november 1953);
- een rapport, opgesteld door de heer Nossent namens de Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers (4 maart 1954);
- een voorlopig rapport van de Commissie voor Justitie van de Nederlandse Tweede Kamer der Staten-Generaal (19 maart 1954).

La Commission a procédé à l'examen de ces documents; elle a pu se rallier à la plupart des suggestions faites, dans la mesure où celles-ci concernent l'œuvre de la Commission et sans avoir égard à celles qui regardent la législation nationale. La Commission a modifié en conséquence un article du projet de traité et divers articles des dispositions communes annexées au projet de traité. Le commentaire des articles a été adapté aux nouveaux textes.

De Commissie heeft deze stukken bestudeerd; zij heeft zich kunnen verenigen met de meeste opmerkingen, voorzover deze betrekking hebben op het werk van de Commissie, doch heeft buiten beschouwing gelaten de opmerkingen die betrekking hebben op de nationale wetgeving. De Commissie heeft dientengevolge een artikel van het ontwerpverdrag en verschillende artikelen van de gemeenschappelijke bepalingen, behorende bij het Verdrag, gewijzigd. De toelichting op de artikelen is met de nieuwe teksten in overeenstemming gebracht.
