

Chambre des Représentants

SESSION 1972-1973.

16 AOÛT 1973

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, faite à La Haye, le 4 mai 1971.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui vous est soumis, a pour objet l'approbation d'une Convention élaborée lors de la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière.

La Dixième session de la Conférence de La Haye (1964) avait émis le vœu que soit examinée l'opportunité de porter à l'ordre du jour de la Onzième session (1968) la question de la compétence juridictionnelle et législative en matière d'actes illicites.

Il est apparu rapidement qu'il serait extrêmement difficile de concevoir une convention générale en cette matière et qu'il convenait davantage de s'en tenir à une convention dont l'objet serait plus restreint.

La commission spéciale chargée de préparer les travaux de la Conférence de La Haye en matière d'actes illicites et présidée par M. Loussouarn, Professeur à la Faculté de droit et des sciences économiques de Paris retint, à titre de sujet prioritaire, la responsabilité résultant des accidents de la circulation et soumit à la Onzième session un avant-projet de convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière.

Le présent projet de loi porte approbation de la Convention qui fut adoptée par la Onzième session de la Conférence de La Haye en cette matière.

Cette Convention a été ouverte à la signature le 4 mai 1971 et a été signée à cette date par les Pays-Bas, la France, le Portugal et la Belgique.

* * *

La Convention prévoit, comme règle générale de conflit, la loi du lieu de l'accident.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1972-1973.

16 AUGUSTUS 1973

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg, opgemaakt te 's-Gravenhage op 4 mei 1971.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het wetsontwerp dat U wordt voorgelegd houdt de goedkeuring in van een Verdrag dat is uitgewerkt tijdens de elfde zitting van de Haagse Conferentie voor internationaal privaatrecht over de toepasselijke wet inzake verkeersongevallen.

De Tiende zitting van de Haagse Conferentie (1964) had de wens uitgedrukt dat zou worden onderzocht of het geboden is het vraagstuk van de rechterlijke en de wetgevende bevoegdheid inzake onrechtmatige daden op de agenda te plaatsen van de elfde zitting (1968).

Spoedig is gebleken dat het uiterst moeilijk zou zijn op dit stuk een algemeen verdrag uit te werken en dat het veeleer aanbeveling verdient zich te houden aan een verdrag met een meer beperkte draagwijdte.

De bijzondere commissie belast met de voorbereiding van de werkzaamheden van de Haagse Conferentie inzake onrechtmatige daden, onder het voorzitterschap van de heer Loussouarn, Professor aan de Faculteit Rechten en Economische Wetenschappen te Parijs, merkt de aansprakelijkheid ingevolge verkeersongevallen aan als onderwerp dat bij voorrang dient te worden behandeld en heeft aan de elfde zitting een ontwerp van verdrag betreffende de toepasselijke wet inzake verkeersongevallen overgelegd.

Dit ontwerp van wet beoogt de goedkeuring van het verdrag dat door de elfde zitting van de Haagse Conferentie is aangenomen met betrekking tot de wet die op dit stuk van toepassing is.

Dit Verdrag stond ter ondertekening open op 4 mei 1971 en werd op die datum ondertekend door Nederland, Frankrijk, Portugal en België.

* * *

Het Verdrag stelt de wet van de plaats van het ongeval als algemene conflictenregel.

En droit belge, la jurisprudence se basant sur l'article 3, alinéa 1^{er}, du Code civil applique à la responsabilité civile résultant d'un accident de la circulation la même règle de conflit.

Cette règle est également admise dans de nombreux pays étrangers.

Mais, si cette règle est généralement adoptée, plusieurs juristes ont déjà souligné le caractère inadéquat qu'elle peut présenter dans certains cas.

Aussi une certaine doctrine, qui se trouve d'ailleurs consacrée par plusieurs décisions judiciaires étrangères (1), tend à écarter la *lex loci delicti commissi* au profit de la « proper law of the tort », c'est-à-dire de la loi à laquelle se rattachent les facteurs les plus importants du délit.

Le projet de traité Benelux portant loi uniforme relative au droit international privé contient également un assouplissement de la *lex loci delicti*. Après avoir énoncé la règle de l'application de la loi locale, l'article 14 prévoit que, « si les conséquences de l'acte illicite appartiennent à la sphère juridique d'un pays autre que celui où le fait a eu lieu, les obligations qui en résultent sont déterminées par la loi de cet autre pays ».

La Convention ne reprend pas la théorie anglo-saxonne de la « proper law of the tort », mais apporte une exception à l'application de la *lex loci delicti commissi* lorsque toutes les parties à l'accident se rattachent à un pays autre que celui sur le territoire duquel l'accident est revenu, cas dans lequel le lieu de l'accident a un caractère occasionnel et constitue un facteur de rattachement peu significatif à l'égard de l'acte illicite. Dans cette hypothèse, la loi du lieu de l'accident cède la place à celle de l'Etat d'immatriculation du ou des véhicules impliqués dans l'accident.

* * *

La Convention est accompagnée d'un rapport explicatif établi par M. Eric Essen, juge à la Cour d'appel de Stockholm et Conseiller juridique au Ministère Royal de la Justice.

Le Gouvernement se réfère pour le commentaire détaillé de la convention à ce rapport qui est joint au présent exposé des motifs.

Article 1.

Cet article détermine le champ d'application de la Convention et définit la notion d'« accident de la circulation routière », laquelle constitue le pivot de la Convention.

Article 2.

Cet article exclut du champ d'application de la Convention certaines matières :

- responsabilités particulières;
- cas spéciaux de recours.

(1) Court of appeal of New York — 9 mai 1963. Arrêt *Babcock V. Jackson* 12 n.4. 2d 473, 191, N.E. 2d 279 Rev. Crit. dr. intern. privé 1964, 284. Cour d'appel de La Haye, 16 juin 1955. *Clunet* 1959, 1960.

In het Belgisch recht past de rechtspraak op grond van artikel 3, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek, dezelfde conflictenregel toe op de burgerlijke aansprakelijkheid in-gevolge een verkeersongeval.

Die regel wordt eveneens aanvaard in talrijke vreemde landen.

Maar, hoewel die regel over het algemeen wordt aangenomen, toch hebben verscheidene juristen reeds het onvolledig karakter ervan onderstreept met betrekking tot sommige gevallen.

Ook wil een zekere rechtsleer die trouwens bevestigd (1) wordt door talrijke rechterlijke uitspraken in het buitenland, de *lex loci delicti commissi* weren ten gunste van de « proper law of the tort », dat wil zeggen van de wet waaraan de belangrijkste factoren van het misdrijf verbonden zijn.

Het ontwerp van Benelux-verdrag houdende eenvormige wet betreffende het internationaal privaatrecht houdt eveneens een versoepeling in van de *lex loci delicti*. Na de regel van de toepassing van de plaatselijke wet te hebben gesteld bepaalt artikel 14: « indien de gevolgen behoren tot de rechtssfeer van een ander land dan dat waar het feit heeft plaatsgevonden, worden de verbintenissen die uit dat feit voortvloeien, door de wet van dat andere land bepaald ».

Het Verdrag neemt de Angelsaksische theorie van de « proper law of the tort » niet over, maar voert een uitzondering in op de toepassing van de *lex loci delicti commissi* wanneer alle partijen bij het ongeval behoren tot een ander land dan dat op het grondgebied waarvan het ongeval heeft plaats gevonden; in dit geval heeft de plaats van het ongeval een occasioneel karakter en is zij een factor die inzake verband met de onrechtmatige daad van geringe betekenis is. In die hypothese, ruimt de wet van de plaats van het ongeval de plaats voor die van de Staat van inschrijving van het of de voertuigen die bij het ongeval betrokken zijn.

* * *

Het Verdrag is vergezeld van een toelichtend verslag opgesteld door de heer Eric W. Essen, rechter bij het Hof van beroep te Stockholm en juridisch adviseur bij het Koninklijk Ministerie van Justitie.

De Regering verwijst voor de omstandige commentaar van het Verdrag naar het verslag dat bij deze memorie van toelichting is gevoegd.

Artikel 1.

Dit artikel bepaalt de werkingssfeer van het Verdrag en geeft een definitie van het begrip « ongeval in het wegverkeer » dat de hoeksteen vormt van het Verdrag.

Artikel 2.

Dit artikel onttrekt bepaalde aangelegenheden aan de werkingssfeer van het Verdrag :

- bijzondere vormen van aansprakelijkheid;
- speciale gevallen waarin vorderingen worden ingesteld.

(1) Court of appeals of New York — 9 mei 1963. Arrest *Babcock V. Jackson*, 12 n.4 2d, 473, 191, N.E. 2d 279 Rev. crit. drt. intern. privé 1964, 284. Hof van beroep te 's-Gravenhage, 16 juni 1955. *Clunet* 1959, 1960.

Article 3.

Dans cette disposition se trouve énoncée la règle principale de la Convention : la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Cette solution déjà adoptée par notre jurisprudence présente l'avantage d'être simple et pratique en cas de conflits de lois.

Article 4.

Cet article atténue le caractère rigide du principe retenu à titre de règle principale de conflit en y soustrayant certains cas où le lieu de l'accident a un caractère fortuit par rapport au fait dommageable, ce qui rendrait peu justifiée l'application de la *lex loci delicti commissi*.

La loi de l'Etat d'immatriculation du ou des véhicules impliqués dans l'accident a été considérée comme présentant, dans les cas énumérés par l'article, plus le lien avec les parties que la loi du lieu de l'accident.

Etant facilement déterminable, elle fut retenue comme règle de conflit pour ces cas où le rattachement à la loi du lieu de l'accident a peu de signification.

Ces exceptions à la règle de l'article 3 ont été introduites d'une manière restrictive et lorsqu'elles paraissent pleinement motivées. Ainsi la *lex loci delicti* n'est écartée pour la responsabilité à l'égard d'une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule que si cette dernière a sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Relevons enfin que deux principes régissent l'établissement de ces exceptions : il s'agit d'une part, de l'unité des lois applicables aux coauteurs et d'autre part, de l'indépendance des lois applicables aux victimes.

Article 5.

Cet article traite de la loi applicable à la responsabilité pour les dommages aux biens autres que le véhicule : biens transportés par le véhicule — biens se trouvant hors des véhicules.

Article 6.

En raison de l'incidence de l'immatriculation sur la loi applicable, cette disposition règle le cas où les véhicules ne sont pas immatriculés ou sont immatriculés dans plusieurs Etats.

Elle y assimile un cas où l'immatriculation paraît avoir un caractère purement formel.

Article 7.

Cet article rappelle l'incidence des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident sur la détermination de la responsabilité.

Article 8.

Cette disposition précise les domaines auxquels s'étend la loi applicable. L'énumération qu'elle présente n'est

Artikel 3.

In die bepaling is de voornaamste regel van het Verdrag opgenomen : de wet die van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer is de interne wet van de Staat waar het ongeval heeft plaatsgevonden.

Die oplossing welke reeds door onze rechtspraak is aangenomen biedt het voordeel eenvoudig en praktisch te zijn in geval van wetsconflicten.

Artikel 4.

Dit artikel verzacht het strakke karakter van het beginsel dat als voornaamste conflictenregel is gesteld door bepaalde gevallen eraan te onttrekken waarin de plaats van het ongeval een toevallig karakter heeft ten aanzien van het schadelijk feit, wat de toepassing van de *lex loci delicti commissi* weinig gerechtvaardigd zou maken.

In de bij het artikel opgesomde gevallen wordt de wet van de Staat waar het of de bij het ongeval betrokken voertuigen zijn ingeschreven geacht dichter bij de partijen te staan dan de wet van de plaats van het ongeval. Daar zij gemakkelijk te bepalen is werd zij in aanmerking genomen als conflictenregel voor die gevallen waarin het verband met de plaats van het ongeval weinig betekenis heeft.

Die uitzonderingen op de regel van artikel 3 werden op een restrictieve wijze ingevoerd en wanneer zij ten volle verantwoord leken. Ook wordt op het stuk van de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer dat zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig bevond alleen dan afgeweken van de *lex loci delicti* wanneer dat slachtoffer zijn gewoon verblijf heeft in de Staat van inschrijving.

Stippen we ten slotte aan dat twee beginselen gelden voor de vaststelling van die uitzonderingen : enerzijds, de eenheid van de wetten die van toepassing zijn op de mededaders en anderzijds de onafhankelijkheid van de wetten die op de slachtoffers van toepassing zijn.

Artikel 5.

Dit artikel handelt over de wet die van toepassing is op de aansprakelijkheid wegens schade aan andere goederen dan het voertuig : door het voertuig vervoerde goederen — goederen die zich buiten de voertuigen bevinden.

Artikel 6.

Wegens de terugslag van de inschrijving op de toepasselijke wet, regelt die bepaling het geval waarin de voertuigen niet ingeschreven zijn of in verscheidene Staten zijn ingeschreven.

Een geval waarin de inschrijving een louter formeel karakter blijkt te hebben wordt hiermede gelijkgesteld.

Artikel 7.

Dit artikel herinnert eraan dat bij het bepalen van de aansprakelijkheid rekening wordt gehouden met de verkeers- en veiligheidsvoorschriften die ter plaatse en ten tijde van het ongeval van kracht waren.

Artikel 8.

Die bepaling omschrijft de gebieden die door de toepasselijke wet worden bestreken. De opsomming wordt bij

qu'exemplative. Cette loi régit l'ensemble des problèmes relevant de la responsabilité.

Article 9.

Cet article vise l'action directe des personnes lésées contre l'assureur du responsable.

Article 10.

Cet article admet l'exception de l'ordre public, mais la formule employée tend à la restreindre dans toute la mesure du possible.

Article 11.

L'application de la convention est indépendante de toute condition de réciprocité.

Articles 12 à 14.

Ces dispositions concernent les pays à système juridique non unifié.

Article 15.

Cette disposition a trait aux autres conventions réglant, dans des matières particulières, la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

Articles 16 à 21.

Ces articles contiennent les dispositions finales traditionnelles en matière de convention.

Conclusion.

Mis à part les exceptions prévues par l'article 4, cette convention est conforme à nos règles de droit international privé appliquées à la responsabilité en matière d'accidents de la circulation routière.

Les dérogations apportées à la règle générale ne concernent que des cas assez limités pour lesquels la règle de conflit adoptée se réfère à un critère précis et objectif, celui de l'immatriculation du véhicule.

Dans un domaine où les cas de conflits de lois sont de plus en plus fréquents, la précision l'emporte sur la souplesse que peut contenir une règle plus générale.

Cette convention a le mérite d'établir la sécurité juridique et de retenir des règles suffisamment simples là où le développement de la circulation rend nécessaire d'éviter les discussions sur les règles de responsabilité applicables en cas d'accident.

La règle de conflit prévue, à titre principal, par la convention ne constitue pas une innovation en droit belge mais il n'est pas sans intérêt pour notre pays de voir les règles que nous appliquons triompher dans le droit des autres pays.

Quant à l'application de la loi de l'Etat d'immatriculation du ou des véhicules lorsque les parties présentent un lien avec cet Etat, l'on ne peut manquer d'évoquer le caractère

wijze van voorbeeld gegeven. Die wet regelt het geheel van de vraagstukken die op de aansprakelijkheid betrekking hebben.

Artikel 9.

Dit artikel behandelt de rechtstreekse vordering van de gelaedeerden op de verzekeraar van de aansprakelijke partij.

Artikel 10.

Dit artikel aanvaardt de exceptie van de openbare orde maar de gebruikte formule strekt ertoe ze zoveel mogelijk te beperken.

Artikel 11.

De toepassing van het Verdrag is onafhankelijk van enig vereiste van wederkerigheid. Het gaat om een eenvormige wet van internationaal privaatrecht.

Artikelen 12 tot 14.

Die bepalingen betreffen de landen waar meer dan een rechtstelsel bestaat.

Artikel 15.

Die bepaling heeft betrekking op andere Verdragen waarin op bijzondere gebieden de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid voor een verkeersongeval wordt geregeld.

Artikelen 16 tot 21.

Die artikelen omvatten de traditionele slotbepalingen inzake verdragen.

Besluit.

Behoudens de uitzonderingen vervat in artikel 4 is dit Verdrag in overeenstemming met onze regels van internationaal privaatrecht toegepast op de aansprakelijkheid inzake verkeersongevallen.

De afwijkingen van de algemene regel betreffen slechts vrij beperkte gevallen waarvoor de toegepaste conflictenregel verwijst naar een nauwkeurig en objectief criterium : dat van de inschrijving van het voertuig.

Op een gebied waar gevallen met wetsconflicten meer en meer voorkomen haalt de precisie het op de soepelheid die een meer algemene regel kan bieden.

Dit Verdrag bezit de verdienste de juridische zekerheid vast te leggen en regels te stellen die voldoende soepel zijn daar waar de uitbreiding van het verkeer het noodzakelijk maakt discussies te voorkomen omtrent de aansprakelijkheidsregels die bij een ongeval van toepassing zijn.

De voornaamste conflictenregel voorzien bij het Verdrag is geen innovatie in het Belgisch recht maar voor ons land is het niet zonder belang te kunnen vaststellen dat de regels die wij toepassen triomferen in het recht van de andere landen.

Met betrekking tot de toepassing van de wet van de Staat van inschrijving van het of van de voertuigen, wanneer er een band bestaat tussen de partijen en die Staat,

plus satisfaisant et équitable de cette solution que la *lex loci delicti*, dans des cas tels que l'accident survenu au mois de juillet 1966 sur l'autopiste allemand près de Limbourg à un autocar belge ramenant de vacances des enfants belges. Conformément aux principes de droit international privé en vigueur en Belgique, le tribunal de première instance de Bruxelles appliqua à la responsabilité et à l'étendue de la réparation la loi allemande, ce qui ne permit pas aux ayants-droit des 28 enfants décédés d'obtenir des indemnités pour un dommage moral qu'à l'encontre de l'Allemagne, nous estimons devoir être réparé.

* * *

Rapport explicatif de la Convention de M. Eric W. Essen.

A. — Introduction.

1. La Dixième session de la Conférence de La Haye avait, sur proposition de la délégation du Royaume-Uni, prié la Commission d'Etat et le Bureau Permanent d'examiner l'opportunité de porter la question de la compétence juridictionnelle et législative en matière d'actes illicites (délits et quasi-délits) à l'ordre du jour de la Onzième session (1968) ou d'une des Sessions suivantes (Acte Final, Partie B, sous IV, 1a).

2. En exécution de cette décision, le Bureau Permanent entreprit des travaux préparatoires et, en janvier 1967, envoya aux Gouvernements deux documents :

a. Un document préliminaire n° 1 intitulé *Memorandum relatif aux actes illicites en droit international privé* établi par Bernard M. Dutoit, alors secrétaire au Bureau Permanent;

b. Un document préliminaire n° 2 contenant un questionnaire à l'intention des Gouvernements.

Le Bureau Permanent demanda ensuite aux Gouvernements de lui faire parvenir leurs observations, lesquelles furent réunies dans un document préliminaire n° 3 et communiquées d'avance aux Membres de la Commission spéciale qui avait été appelée à discuter les réponses au questionnaire.

3. La Commission spéciale a siégé au Bureau Permanent de la Conférence de La Haye du 16 au 21 octobre 1967 et du 22 avril au 4 mai 1968. Elle nommait Président M. Y. Loussouarn, Professeur à la Faculté de droit et des sciences économiques de Paris et Vice-présidents pour la première session M. K. M. H. Newman, Assistant Solicitor, Lord Chancellor's Office, House of Lords, et pour la deuxième session, à laquelle M. Newman fut empêché d'assister, M. W. L. M. Reese, Director Parker School of Foreign and Comparative Law, Columbia Law School. Au cours de la deuxième session, le soussigné fut chargé de la tâche de rédiger le rapport de la Commission spéciale.

4. Les discussions de la Commission spéciale ayant révélé que le domaine des actes illicites est trop vaste et hétérogène pour être traité dans une seule convention, il a été décidé de mettre à l'étude en premier lieu les accidents de la cir-

kan men niet nalaten te onderstrepen dat die oplossing meer voldoening schenkt en billijker is dan de *lex loci delicti* in gevallen als die van het ongeval dat in juli 1966 op de Duitse autosnelweg bij Limburg aan een Belgische autocar overkwam die Belgische kinderen uit vakantie terug bracht. Overeenkomstig de beginselen van internationaal privaatrecht die in België van kracht zijn heeft de rechtbank van eerste aanleg te Brussel de Duitse wet toegepast op de aansprakelijkheid en op de omvang van de vergoeding, wat aan de rechtverkrijgenden van de 28 overleden kinderen niet de mogelijkheid bood om een vergoeding te bekomen wegens geleden morele schade, waarbij wij in tegenstelling met Duitsland van oordeel zijn dat die moet worden vergoed.

* * *

Toelichtend verslag bij het Verdrag door de heer Eric W. Essen.

A. — Inleiding.

1. De tiende zitting van de Haagse Conferentie had op voorstel van de delegatie van het Verenigd koninkrijk de Staatscommissie en het Permanent Bureau verzocht te onderzoeken of het wenselijk is het vraagstuk van de rechterlijke en de wetgevende bevoegdheid inzake onrechtmatige daden (misdrijven en oneigenlijke misdrijven) op de agenda te plaatsen van de Elfde zitting (1968) of van een van de volgende zittingen (Slotakte Deel B, onder IV, 1a).

2. Ter uitvoering van die beslissing is het Permanent Bureau begonnen met voorbereidende werkzaamheden en in januari 1967 stuurde het aan de Regeringen twee documenten :

a. een voorafgaand bescheid nr. 1 met als titel *Memorandum betreffende de onrechtmatige daden in internationaal privaatrecht*, opgesteld door de heer Bernard M. Dutoit, toenmalig secretaris van het Permanent Bureau;

b. een voorafgaand bescheid nr. 2 met een vragenlijst ten behoeve van de Regeringen.

Het Permanent Bureau verzocht de Regeringen vervolgens om mededeling van hun opmerkingen die opgenomen werden in een voorafgaand bescheid nr. 3 en vooraf werden medegedeeld aan de leden van de bijzondere commissie die belast was met de bespreking van de antwoorden op de vragenlijst.

3. De bijzondere Commissie hield zitting op het Permanent Bureau van de Haagse Conferentie van 16 tot 21 oktober 1967 en van 22 april tot 4 mei 1968. Als voorzitter werd de heer Y. Loussouarn, Professor aan de Faculteit Rechten en Economische Wetenschappen te Parijs, aangewezen en als ondervoorzitters, voor de eerste zitting de heer K. M. H. Newman, Assistant Solicitor, Lord Chancellor's Office, House of Lords, en voor de tweede zitting, welke de heer Newman niet kon bijwonen, de heer W. L. M., Reese, Director Parker School of Foreign and Comparative Law, Columbia Law School. In de loop van de tweede zitting werd de ondergetekende belast met het opmaken van het verslag van de bijzondere commissie.

4. Daar uit besprekingen van de bijzondere commissie is gebleken dat het gebied van de onrechtmatige daden te uitgestrekt en te heterogeen is om in een enkel Verdrag te worden behandeld, werd er beslist in de eerste plaats

culation routière, le problème de la responsabilité des fabricants pour leurs produits (products liability) devant être traité ultérieurement. Les travaux de la Commission spéciale relatifs à la première matière ont abouti à l'établissement d'un avant-projet de convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière (1).

Signalons dans cet ordre d'idées que la Onzième session a prié la Commission d'Etat et le Bureau permanent d'examiner l'opportunité de porter la question de la responsabilité des fabricants pour leurs produits à l'ordre du jour de la Douzième session ou d'une des sessions suivantes (2).

5. En partant de l'avant-projet élaboré par la Commission spéciale ainsi que des observations des Gouvernements relatives à cet avant-projet (3), la deuxième commission de la Onzième session de la Conférence s'est vu confier la mission d'élaborer un projet définitif. Elle était présidée par M. Y. Loussouarn, MM. W. L. M. Reese et E. W. Essen ayant également été confirmés dans leurs fonctions respectives de Vice-président et de Rapporteur. Tout en respectant la structure générale de l'avant-projet, la Commission y a apporté cependant un certain nombre de changements et a soumis à la séance plénière, qui l'a approuvé, un projet de convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière.

B. — Aperçu général.

1. La convention traite uniquement de la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière, les problèmes de compétence judiciaire, de reconnaissance et d'exécution des décisions en cette matière ont été laissés hors de la convention.

2. La convention est divisée en 21 articles, dont les deux premiers définissent le champ d'application de la convention. Le troisième article donne la règle principale et les articles 4 à 6 les exceptions à cette règle générale. L'article 7 traite de l'importance des règles locales de circulation et de sécurité, l'article 8 délimite le domaine de la loi applicable et l'article 9 concerne l'action directe. L'article 10 contient la clause traditionnelle relative à l'ordre public. En vertu de l'article 11, la convention constitue une loi uniforme de droit international privé sans aucune restriction. Les articles 12 à 14 traitent des problèmes posés par les pays à systèmes juridiques non unifiés. L'article 15 règle le rapport de la convention avec d'autres conventions et les articles 16 à 21 sont consacrés aux clauses finales.

3. Le champ d'application de la convention est, selon l'article 1^{er}, de déterminer la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître. Par accident de la circulation routière la convention entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au

de verkeersongevallen in studie te nemen, terwijl het vraagstuk van de aansprakelijkheid van de fabrikanten voor hun produkten (products liability) later zou worden behandeld. De werkzaamheden van de bijzondere commissie met betrekking tot het eerste onderwerp hebben geleid tot een voorontwerp van Verdrag op de toepasselijke wet inzake verkeersongevallen (1).

In dit verband weze opgemerkt dat de Elfde zitting de Staatscommissie en het Permanent Bureau heeft verzocht de wenselijkheid te onderzoeken om het vraagstuk van de aansprakelijkheid van de fabrikanten voor hun produkten op de agenda te plaatsen van de Twaalfde zitting of van een van de volgende zittingen (2).

5. De Tweede commissie van de Elfde zitting van de Conferentie kreeg als opdracht een definitief ontwerp uit te werken met als uitgangspunt het door de bijzondere commissie uitgewerkte voorontwerp alsmede de opmerkingen van de Regeringen met betrekking tot dat voorontwerp (3). Zij vergaderde onder het voorzitterschap van de heer Y. Loussouarn, terwijl de heren W. L. M. Reese en E. W. Essen eveneens in hun functie van respectievelijk ondervoorzitter en verslaggever werden bevestigd. Hoewel de commissie de algemene structuur van het voorontwerp in acht nam, bracht zij een aantal wijzigingen erin aan en legde zij aan de voltallige vergadering die het goedgekeurde een ontwerp van Verdrag voor betreffende de wet die van toepassing is op verkeersongevallen op de weg.

B. — Algemeen overzicht.

1. Het Verdrag heeft uitsluitend betrekking op de wet die van toepassing is op het stuk van de niet-contractuele burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake verkeersongevallen; de vraagstukken van de rechtsbevoegdheid van erkenning en tenuitvoerlegging van de beslissingen op dat gebied zijn buiten het Verdrag gehouden.

2. Het Verdrag is verdeeld in 21 artikelen waarvan de twee eerste het toepassingsgebied ervan omschrijven. Artikel 3 geeft de bijzonderste regel aan en de artikelen 4 tot 6 de uitzonderingen op die algemene regel. Artikel 7 handelt over de belangrijkheid van de plaatselijke verkeers- en veiligheidsvoorschriften, artikel 8 omschrijft het werkingsgebied van de toepasselijke wet en artikel 9 heeft betrekking op de rechtstreekse vordering. Artikel 10 omvat de traditionele bepaling betreffende de openbare orde. Ingevolge artikel 11 vormt het Verdrag een eenvormige wet van internationaal privaatrecht zonder enige beperking. De artikelen 12 tot 14 handelen over de vraagstukken die rijzen in verband met de landen waar meer dan een rechtsstelsel bestaat. Artikel 15 regelt de verhouding tussen het Verdrag en de andere verdragen en de slotbepalingen komen voor in de artikelen 16 tot 21.

3. Naar luid van artikel 1 heeft het Verdrag tot doel de wet te bepalen die van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer en wel ongeacht voor welke rechter Vorderingen ter zake dienen te worden gebracht. Onder Verkeersongeval verstaat het Verdrag ieder ongeval waarbij een of meer al dan niet gemotoriseerde voertuigen zijn betrokken en dat verband houdt met verkeer op de openbare weg,

(1) Voir avant-projet de Convention adopté par la Commission spéciale et Rapport de M. E. W. Essen, document préliminaire n° 4 de juin 1968.

(2) Acte final, partie C, sous a.

(3) Document préliminaire n° 5, supra p. 81.

(1) Zie Voorontwerp van Verdrag goedgekeurd door de Bijzondere commissie en Verslag van de heer E. W. Essen, voorafgaand bescheid n° 4 van 4 juni 1968.

(2) Eindakte, Deel C, onder a.

(3) Voorafgaand bescheid n° 5, supra blz. 81.

public, ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter.

Toutefois, il a été jugé utile d'exclure, dans l'article 2, du champ d'application de la convention toute question ayant trait à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules, à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation, ou de toute autre personne tenue d'assurer l'entretien de la voie ou la sécurité des usagers et aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant. La convention ne s'applique pas non plus aux recours entre personnes responsables, aux recours et aux subrogations concernant les assureurs, ainsi qu'aux actions et aux recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou d'autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile, ainsi qu'aux cas d'exclusion de responsabilité prévus par la loi dont relèvent ces organismes.

4. Le troisième article donne la règle principale de la convention, à savoir la compétence de la loi du lieu de l'accident, conformément à la pratique de la majorité des Pays membres de la Conférence de La Haye. La détermination du lieu de l'acte ne prête guère à difficulté en matière d'accidents de la circulation, le lieu de l'acte fautif étant presque toujours le même que celui où c'est produit le dommage. Pour les cas exceptionnels d'une dissociation entre ces deux éléments, la Conférence a choisi comme critère déterminant, le lieu de l'accident, c'est-à-dire le lieu du fait dommageable, étant donné qu'il est le plus facile à déterminer. En effet le principe pilote des travaux de la Conférence a été de faire une convention destinée, non pas seulement au juge, mais avant tout au justiciable et à son conseil, la quasi-totalité des différends nés des accidents étant réglés sans intervention du juge. Dès lors, la solution doit être simple, précise et facile à appliquer.

5. La Conférence n'a pas estimé utile d'adopter la règle de l'application de la loi du lieu de l'accident sans exceptions. Pour certains cas où les rattachements convergent vers une loi autre que celle du lieu du délit, elle a cru devoir instaurer une réglementation spéciale en faveur de la loi ainsi désignée. Ces exceptions, qui constituent une contribution nouvelle à la solution des conflits de lois en matière de responsabilité extra-contractuelle, figurent dans les articles 4, 5 et 6.

1) Dans l'avant-projet, les exceptions étant essentiellement basées sur l'existence d'une résidence commune des parties en cause dans un pays autre que celui où l'accident était survenu. Le projet définitif, tout en conservant le critère de résidence habituelle comme élément subsidiaire, a préféré retenir le lieu d'immatriculation du ou des véhicules. L'avantage de ce critère est d'être facile à déterminer et de réunir un certain nombre d'éléments de rattachement. En effet, le pays d'immatriculation coïncidera en général avec le pays de la résidence habituelle du conducteur et du propriétaire et du siège de la compagnie d'assurance.

Toutefois, il a été jugé nécessaire de garder la résidence habituelle comme critère supplémentaire. D'une part, l'im-

op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een beperkt aantal personen, die het recht hebben om er te komen.

Men heeft het evenwel nuttig geacht in artikel 2 elke aangelegenheid buiten het toepassingsgebied van het Verdrag te houden die betrekking heeft op de aansprakelijkheid van fabrikanten, verkopers of herstellende van voertuigen, op de aansprakelijkheid van de eigenaar van een verkeersweg, of van elke andere persoon, die verantwoordelijk is voor het onderhoud daarvan of voor de veiligheid van de gebruikers en op de aansprakelijkheid voor handelingen van derden, met uitzondering van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een voertuig of van de principaal of de meester. Het Verdrag is ook niet van toepassing op regresvorderingen tussen aansprakelijke personen, op regresvorderingen en subrogaties voor zover hierbij verzekeraars zijn betrokken, en evenmin op vorderingen, daaronder begrepen regresvorderingen, die worden ingesteld door of tegen instellingen op het gebied van de sociale zekerheid, sociale verzekering of soortgelijke instellingen en door of tegen openbare waarborgfondsen voor automobielen, noch op de uitsluiting van de aansprakelijkheid zoals die is neergelegd in de wet waardoor deze instellingen worden beheerst.

4. Artikel 3 geeft de hoofdregel aan van het Verdrag, te weten de bevoegdheid van de wet van de plaats van het ongeval, overeenkomstig de gevolgde praktijk in de meeste Lid-Staten van de Haagse conferentie. De bepaling van de plaats van de handeling doet inzake verkeersongevallen geen moeilijkheden rijzen, daar de plaats van de fout ongeveer altijd samenvalt met die waar de schade is toegebracht. Voor de uitzonderlijke gevallen waarin die twee elementen niet samenvallen heeft de conferentie de plaats van het ongeval als beslissend criterium gekozen, dat wil zeggen de plaats waar het schadelijk feit is gepleegd, omdat zij het gemakkelijkst te bepalen is. Het hoofdbeginsel dat bij de werkzaamheden in acht genomen werd was het maken van een Verdrag niet alleen ten behoeve van de rechter, maar vooral van de rechtsonderhorige en zijn raadsman, daar bijna alle geschillen met betrekking tot ongevallen zonder de tussenkomst van de rechter geregeld worden. Derhalve moet de oplossing eenvoudig, nauwkeurig en gemakkelijk toe te passen zijn.

5. De Conferentie achtte het niet nuttig de regel in te voeren van de toepassing zonder uitzonderingen van de wet van de plaats van het ongeval. Voor bepaalde gevallen waarin de aanknopingselementen convergeren naar een andere wet dan die van de plaats van het ongeval, heeft zij het haar plicht geacht een bijzondere regeling in te voeren ten gunste van bedoelde wet.

Die uitzonderingen welke een nieuwe bijdrage vormen tot de oplossing van de wetsconflicten inzake de niet-contractuele aansprakelijkheid, zijn opgenomen in de artikelen 4, 5 en 6.

1) In het voorontwerp steunden de uitzonderingen hoofdzakelijk op het bestaan van een gemeenschappelijke verblijfplaats van de betrokken partijen in een ander land dan dat waarin het ongeval heeft plaatsgevonden. Hoewel het definitief ontwerp het criterium van de gewone verblijfplaats als bijkomend element in aanmerking blijft nemen, gaf het de voorkeur aan de plaats van inschrijving van het of de voertuigen. Bedoeld criterium biedt het voordeel dat het gemakkelijk kan worden vastgesteld en dat het een zeker aantal aanknopingselementen bevat. Het land van inschrijving valt over het algemeen samen met het land van de gewone verblijfplaats van de bestuurder en van de eigenaar en van de zetel van de verzekeringsmaatschappij.

De handhaving van de gewone verblijfplaats als bijkomend criterium werd echter noodzakelijk geacht. Enerzijds

matriculation n'est prise en considération que si elle concorde avec la résidence habituelle soit du propriétaire, soit du détenteur, soit du conducteur du véhicule. Sans une telle concordance, l'immatriculation serait essentiellement dépourvue de signification en tant qu'élément de rattachement. D'autre part, la résidence habituelle joue un certain rôle en ce qui concerne les passagers et les personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules. En ce qui concerne ces dernières personnes, il faut une coïncidence entre leur résidence habituelle et l'immatriculation pour qu'il y ait exception à la *lex loci*. Pour le passager, victime de l'accident, la loi du pays d'immatriculation ne remplace pas la loi du pays de l'accident dans les cas où le passager avait sa résidence habituelle dans ce dernier pays.

2) La convention diffère également de l'avant-projet dans la mesure où elle n'a pas maintenu une réglementation spéciale en matière de transport de personnes. En effet, l'avant-projet contenait un article sur le transport bénévole et un autre sur le transport onéreux, qui faisaient une distinction entre la relation interne, à savoir la relation entre le transporteur et le transporté, et la relation externe, à savoir la relation par exemple entre une personne dans le véhicule et une personne hors du véhicule. En conséquence de cette réglementation, l'avant-projet admettait l'application de différentes lois entre, par exemple, un passager et son conducteur d'une part et le passager et le conducteur d'un autre véhicule d'autre part, même si toutes ces personnes étaient impliquées dans le même accident.

Cette pluralité n'a pas été maintenue dans le texte définitif de la convention qui est plutôt caractérisé par un renforcement du principe d'unité. La même règle de conflit régit les relations internes et externes et tous les co-auteurs sont soumis à la même loi en ce qui concerne leur responsabilité envers chaque victime.

Une autre solution eût rendu impraticable les partages de responsabilité. Par contre, s'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles. En effet, le droit de chaque victime peut être déterminé séparément de celui des autres victimes, même si celles-ci portent leurs actions devant le même tribunal. Cette solution (1) a l'avantage de faciliter la prévisibilité car chaque victime peut se concentrer sur son propre cas sans avoir à se préoccuper de savoir si d'autres victimes agiront ou non et où se trouve éventuellement leurs résidences habituelles respectives.

La suppression de la réglementation spéciale en matière de transport de personnes a eu comme effet de faire accroître, par rapport à l'avant-projet, le rôle de la *lex loci*.

3) En établissant les exceptions à la *lex loci*, la convention distingue entre des dommages aux personnes et aux véhicules, traités dans l'article 4, et des dommages aux biens, traités dans l'article 5.

4) Eu égard à la complexité de la matière, il a fallu sérier, dans l'article 4, les différentes hypothèses en partant de la plus simple pour aboutir à la plus complexe. L'article 4 a traité du cas où un seul véhicule est impliqué dans l'accident et où il est immatriculé dans un Etat autre que

wordt de inschrijving slechts in overweging genomen wanneer zij overeenstemt met de gewone verblijfplaats van de eigenaar of van de bezitter of van de bestuurder van het voertuig. Zonder dergelijke overeenstemming zou de inschrijving in de eerste plaats haar betekenis als aanknopings-element verliezen. Aan de andere kant speelt de gewone verblijfplaats een zekere rol met betrekking tot de inzittenden en de personen die zich op de plaats van het ongeval buiten het of de voertuigen bevinden. Ten aanzien van de laatstgenoemde personen dienen de gewone verblijfplaats en de inschrijving van het voertuig samen te vallen opdat er een uitzondering zou zijn op de *lex loci*. Voor de inzittende die het slachtoffer is geworden van het ongeval, vervangt de wet van het land van inschrijving slechts de wet van het land van het ongeval als de inzittende zijn gewone verblijfplaats had in dit laatste land.

2) Het Verdrag verschilt ook van het voorontwerp in de mate waarin het geen bijzondere reglementering inzake vervoer van personen heeft gehandhaafd. In het voorontwerp kwam immers een artikel voor betreffende het vervoer om niet en een ander betreffende het vervoer tegen betaling, waarin een onderscheid werd gemaakt tussen de interne relatie, te weten de relatie tussen de vervoerder en de de vervoerde, en de externe relatie te weten de relatie bij voorbeeld tussen een persoon in het voertuig en een persoon buiten het voertuig. In overeenstemming met die reglementering was volgens het voorontwerp de toepassing mogelijk van verschillende wetten tussen bij voorbeeld een inzittende en de bestuurder enerzijds en de inzittende en de bestuurder van een ander voertuig anderzijds, zelfs indien al deze personen bij hetzelfde ongeval waren betrokken.

Die pluraliteit is niet gehandhaafd in de definitieve tekst van het Verdrag die veeleer wordt gekenmerkt door een versterking van het eenheidsbeginsel. Dezelfde conflictenregel is van toepassing op alle interne en externe relaties en alle mededaders zijn onderworpen aan dezelfde wet wat hun aansprakelijkheid ten aanzien van ieder slachtoffer betreft.

Een andere oplossing zou de verdeling van de aansprakelijkheid onmogelijk hebben gemaakt. Zijn er daarentegen verscheidene slachtoffers, dan wordt de toepasselijke wet ten aanzien van ieder van hen afzonderlijk bepaald. Het recht van ieder slachtoffer kan los van dat van de andere slachtoffers worden bepaald, zelfs indien deze laatste hun vorderingen voor dezelfde rechtbank brengen. Die oplossing (1) biedt het voordeel dat men weet waaraan zich te houden, want ieder slachtoffer kan zich concentreren op zijn eigen geval zonder zich te moeten afvragen of andere slachtoffers al dan niet zullen optreden en waar hun respectieve gewone verblijfplaats zich eventueel bevindt.

De afschaffing van de bijzondere reglementering inzake personenvervoer heeft tot gevolg dat, in vergelijking met het voorontwerp, de rol van de *lex loci* toeneemt.

3) Bij de vaststelling van de uitzonderingen op de *lex loci*, maakt het Verdrag een onderscheid tussen de in artikel 4 behandelde schade aan personen en aan voertuigen, en de schade aan goederen waarover artikel 5 handelt.

4) In artikel 4 was men wegens de complexiteit van de materie verplicht de verschillende hypothesen te behandelen te beginnen met de eenvoudigste om te eindigen met de meest complexe. Artikel 4 handelt over het geval waarin slechts een enkel voertuig bij het ongeval is betrokken en

(1) V. Batiffol, « La Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé », « Revue critique de droit international privé », 1969. 233 et Loussouarn, « La Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière », Clunet, 1967; 17.

(1) Zie Batiffol, « La Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé », « Revue critique de droit international privé », 1969. 233 en Loussouarn, « La Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière », Clunet, 1967; 17.

celui sur le territoire duquel l'accident est survenu. Dans ce cas, la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable à la responsabilité :

— envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle;

— envers une victime qui était passager, si elle avait sa résidence habituelle dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu et

— envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

L'article 4b vise la situation où plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident. Dans ce cas les règles de l'article 4a ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même Etat.

Il faut donc unité d'immatriculation pour écarter la compétence de la *lex loci*. L'article 4c traite de l'hypothèse où des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliqués dans l'accident. Dans ce cas, il n'y a exception à la *lex loci* au profit de la loi d'immatriculation que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation du ou des véhicules impliqués dans l'accident.

5) Quant aux dommages causés aux biens, l'article 5 distingue entre des biens transportés dans un véhicule et des biens se trouvant en dehors. Les biens transportés sont divisés en deux catégories, selon que le bien appartient au passager — dans quel cas la responsabilité est soumise à la même loi que celle régissant la responsabilité envers le passager — ou au contraire appartient à une autre personne. Dans ce dernier cas, la responsabilité suivra les règles de celle qui est invoquée envers le propriétaire du véhicule. Quant à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules, c'est en principe la loi locale qui est applicable sauf en ce qui concerne les effets personnels de la victime, qui sont soumis à la loi qui régit la responsabilité envers cette victime pour ses dommages corporels.

6) Pour les véhicules non immatriculés ou dont l'immatriculation est dépourvue de signification, la loi interne de l'Etat du stationnement habituel remplace, en vertu de l'article 6, celle de l'Etat d'immatriculation.

6. Si la loi applicable est une loi autre que celle du lieu de l'accident, il doit quand même, selon l'article 7, dans la détermination de la responsabilité être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

7. L'article 8 précise le domaine de la loi applicable. La Conférence a décidé de confier à la loi applicable le plus large domaine d'action possible. Tout ce que le droit civil assigne à la responsabilité délictuelle entrera donc dans ce domaine. Ainsi la loi applicable détermine par exemple les conditions et l'étendue de la responsabilité, les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité, l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation, les modalités et l'étendue de la réparation, la transmissibilité du droit à réparation, les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi, la responsabilité du commettant du

dit véhicule is ingeschreven in een andere staat dan die op wiens grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden. In bedoeld geval is de interne wet aan de Staat van inschrijving van toepassing op de aansprakelijkheid :

— jegens de bestuurder, houder, eigenaar of elk andere persoon die enig recht heeft op het voertuig, zonder acht te slaan op hun gewoon verblijf,

— jegens een slachtoffer dat passagier was, indien het zijn gewoon verblijf had in een andere staat dan in die op wiens grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden en

— jegens een slachtoffer dat zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig bevond, indien het zijn gewoon verblijf had in de Staat van inschrijving.

Artikel 4b doet op de toestand waarin twee of meer voertuigen bij het ongeval betrokken zijn. In dat geval zijn de regels van artikel 4a alleen van toepassing, indien die voertuigen alle in dezelfde staat ingeschreven zijn.

Er dient dus eenheid van inschrijving te zijn opdat de *lex loci* niet van toepassing zou zijn. Artikel 4c handelt over de hypothese dat een of meer personen die zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig of de voertuigen bevonden bij het ongeval betrokken zijn. In dat geval wordt de wet van de staat van inschrijving toegepast in plaats van de *lex loci*, maar alleen indien deze personen allen hun gewoon verblijf hadden in de Staat van inschrijving van het of de voertuigen die bij het ongeval betrokken zijn.

5) Voor de schade aan goederen maakt artikel 5 een onderscheid tussen de in een voertuig vervoerde goederen en goederen die zich erbuiten bevinden. De vervoerde goederen worden in twee categorieën verdeeld, naar gelang het goed aan de passagier toebehoort — in welk geval de aansprakelijkheid aan dezelfde wet onderworpen is als die welke van toepassing is op de aansprakelijkheid jegens de passagier — of aan een andere persoon. In dit laatste geval gelden met betrekking tot de aansprakelijkheid de regels van de wet welke wordt ingeroepen jegens de eigenaar van het voertuig. Wat de aansprakelijkheid betreft voor de schade aan goederen die zich buiten het voertuig of de voertuigen bevinden is in beginsel de plaatselijke wet van toepassing behalve voor de persoonlijke eigendommen van het slachtoffer die onderworpen zijn aan de wet welke de aansprakelijkheid jegens dat slachtoffer voor lichamelijk letsel beheerst.

6) Voor de niet ingeschreven voertuigen of voor die waarvan de inschrijving niet in aanmerking komt, treedt, krachtens artikel 6, de interne wet van de staat waarin zij hun gewone standplaats hadden in de plaats van de wet van de Staat van inschrijving.

6. Is de toepasselijke wet een andere wet dan die van de plaats van het ongeval, dan dient er, volgens artikel 7, toch rekening te worden gehouden met de verkeers- en veiligheidsvoorschriften die ter plaatse en ten tijde van het ongeval van kracht waren.

7. Artikel 8 omschrijft het toepassingsgebied van de toepasselijke wet. De conferentie heeft besloten het toepassingsgebied van de toepasselijke wet zo ruim mogelijk te houden. Al wat het burgerlijk recht tot de delictuele aansprakelijkheid rekent zal dus binnen dat bestek vallen. Zo regelt de toepasselijke wet bijvoorbeeld of, en zo ja, in welke omvang aansprakelijkheid bestaat, de gronden voor uitsluiting van aansprakelijkheid, alsook elke beperking en verdeling van aansprakelijkheid of er letsel of schade is geleden en of deze naar zijn of haar aard voor vergoeding in aanmerking komt, op welke wijze en in welke omvang de schade moet worden vergoed, of het recht op schade-

fait de son préposé, les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais.

8. Un article spécial, l'article 9, a été consacré à l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable afin de permettre à la victime d'en bénéficier dans le plus grand nombre de cas possible. Ainsi elle est admise non seulement lorsqu'elle est prévue par la loi applicable à la responsabilité, mais aussi lorsqu'elle est admise par la loi du pays de l'accident, même si cette dernière loi n'est pas la loi de la responsabilité. Dans ce dernier cas le retour au principe de la loi du lieu de l'accident est donc admis, en faveur à l'action directe. Enfin, si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

9. En conformité de la pratique de la Conférence de La Haye, la clause d'ordre public, contenue dans l'article 10, est très restrictive et ne permet d'écarter une loi déclarée compétente que si elle est manifestement incompatible avec l'ordre public.

10. La clause de l'ordre public a été admise, entre autres, comme une soupape de sûreté, eu égard aux dispositions de l'article 11 qui font de la convention une loi uniforme de droit international privé sans aucune restriction. Ainsi l'application des articles 1 à 10 de la convention est indépendante de toute condition de réciprocité. La convention s'applique même si la loi applicable n'est pas celle d'un Etat contractant.

11. Les articles 12 à 14 sont destinés à résoudre les différents problèmes posés par les Etats à systèmes juridiques non unifiés.

1) Selon l'article 12 toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié est considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 11, lorsqu'elle a son propre système de droit concernant la responsabilité civile extracontractuelle en matière d'accidents de la circulation routière.

2) Afin d'éviter que les Etats à systèmes juridiques non unifiés soient obligés d'appliquer la convention même à des accidents internes, l'article 13 dispose qu'un tel Etat n'est pas tenu d'appliquer la convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat.

3) L'article 14 contient une clause fédérale aux termes de laquelle un Etat à système juridique non unifié pourra déclarer que la convention s'étendra à tous ses systèmes de droit ou seulement un ou plusieurs d'entre eux et pourra à tout moment modifier cette déclaration.

12. Enfin, il a été estimé nécessaire de remédier autant que faire se peut aux conflits de conventions. A cet effet, l'article 15 dispose que la présente convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront Parties et qui, dans des matières particulières,

vergoeding vatbaar is voor overdracht of overgang, welke personen recht hebben op vergoeding van persoonlijk door hen geleden schade, de aansprakelijkheid van een principaal voor handelingen van wie voor hem optreedt, de termijn voor de verjaring of het verval van een aanspraak op schadevergoeding alsmede het tijdstip van aanvang van die termijn en van zijn stuiting of schorsing.

8. Een bijzonder artikel, artikel 9, is gewijd aan de rechtstreekse vordering van het slachtoffer op de verzekeraar van de aansprakelijke partij, ten einde het slachtoffer in het grootst mogelijk aantal gevallen in aanmerking te laten komen voor toepassing ervan. Zij wordt niet alleen toegestaan wanneer erin voorzien is bij de wet die van toepassing is op de aansprakelijkheid, maar ook wanneer zij ingevolge de wet van het land van het ongeval kan worden toegepast zelfs indien deze laatste niet de wet van de aansprakelijkheid is. In dit laatste geval wordt dus de terugkeer naar het beginsel van de wet van de plaats van het ongeval toegestaan ten gunste van de rechtstreekse vordering. Indien ten slotte een enkele van die wetten dit recht kent, kan het worden uitgeoefend als het wordt gegeven door de wet van het verzekeringscontract.

9. Overeenkomstig de praktijk van de Haagse Conferentie, is de bepaling van de openbare orde, die is opgenomen in artikel 10, zeer restrictief gehouden en kan een toepasselijke wet slechts ter zijde worden gesteld indien haar toepassing kennelijk onverenigbaar is met de openbare orde.

10. In de bepaling van de openbare orde is ondermeer voorzien als veiligheidsklep, gelet op de bepalingen van artikel 11 die van het Verdrag een eenvormige wet van internationaal privaatrecht zonder enige beperking maken. Zo is de toepassing van de artikelen 1 tot 10 van het verdrag onafhankelijk van enig vereiste van wederkerigheid. Het Verdrag vindt toepassing, zelfs indien de van toepassing zijnde wet niet die van een Verdragsluitende Staat is.

11. De artikelen 12 tot 14 beogen de oplossing van de verschillende vraagstukken in verband met de Staten waar meer dan een rechtstelsel bestaat.

1) Naar luid van artikel 12 wordt elk gebiedsdeel van een Staat waar meer dan een rechtstelsel bestaat voor de toepassing van de artikelen 2 tot en met 11 als een Staat beschouwd, wanneer dat gebiedsdeel een eigen rechtstelsel heeft met betrekking tot de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer.

2) Ten einde te voorkomen dat de Staten waar meer dan een rechtstelsel bestaat, verplicht zouden zijn het verdrag toe te passen zelfs op interne ongevallen, bepaalt artikel 13 dat zulke Staat niet gehouden is het Verdrag toe te passen op ongevallen die op zijn grondgebied hebben plaatsgevonden, wanneer daarbij slechts voertuigen zijn betrokken die in de gebiedsdelen van die Staat zijn geregistreerd.

3) Artikel 14 bevat een federale bepaling naar luid waarvan een Staat waar meer dan een rechtstelsel bestaat kan verklaren dat de werking van het Verdrag zich uitstrekt tot elk van die rechtstelsels, dan wel slechts tot een of enkele daarvan en dat hij deze verklaring te allen tijde kan wijzigen.

12. Ten slotte werd het noodzakelijk geacht de verdragsconflicten zoveel mogelijk te verhelpen. Daartoe bepaalt artikel 15 dat dit Verdrag geen inbreuk maakt op andere Verdragen waarbij de Verdragsluitende Staten partij zijn of zullen worden en waarin op bijzondere gebieden de

règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

C. — *Commentaire par articles.*

Préambule.

1. Conformément à la pratique de la Conférence de La Haye, le préambule est très bref. Il a deux buts principaux. L'un est de faire ressortir que la convention ne recouvre qu'en partie le domaine des actes illicites. En effet, ce domaine est trop vaste et trop hétérogène pour pouvoir utilement être traité dans une seule convention. La convention ne donne que des règles destinées à résoudre les conflits de lois relatifs à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière. En adoptant cette restriction, la Conférence s'est laissé guider par la considération que ce sont là les actes illicites les plus fréquents et dont la nécessité pratique de trouver une solution aux problèmes de conflits des lois s'est avérée la plus urgente en raison de l'accroissement rapide de la circulation interétatique. Le problème de la compétence législative en matière d'accidents de la circulation routière a aussi l'avantage d'être facile à délimiter et de se prêter assez aisément à l'unification.

2. En outre, il ressort du préambule que la convention n'a trait qu'à la désignation de la loi applicable. Les problèmes de compétence judiciaire, et de reconnaissance et d'exécution des décisions en matière d'accidents de la circulation routière ont été laissés hors de la convention. En effet, ces deux dernières questions sont couvertes par la Convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile et commerciale. Une esquisse de projet de convention en cette matière, élaborée par le Bureau permanent sur la base des directives données par un sous-comité qui s'est réuni lors de la session de la commission spéciale d'avril-mai 1968 sur les actes illicites n'a pas été discutée au cours de la Onzième session.

Article premier.

1. Cet article définit le champ d'application de la convention.

2. Reprenant les formules du préambule, l'alinéa premier stipule que la convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

1) La Convention n'a trait qu'à la loi applicable à la responsabilité civile, par opposition à la responsabilité pénale. La question s'étant posée de savoir si la loi applicable reste compétente quand l'action en réparation d'un délit est portée devant une juridiction répressive, la Conférence a estimé que la loi applicable ne peut être aucunement remplacée par une autre lorsque la victime ou ses ayants droit se portent partie civile dans un procès pénal. En effet, le lien qui unit l'action civile à l'action publique est de nature essentiellement procédurale et n'empêche pas l'action civile de conserver sa nature propre. Par conséquent, la loi qui la gouverne en vertu de la convention doit continuer à s'appliquer, même devant les juridictions répressives. Cette

burgerrechtelijke niet contractuele aansprakelijkheid voor een ongeval wordt geregeld.

C. — *Commentaar van de artikelen.*

Preambule.

1. Overeenkomstig de praktijk van de Haagse Conferentie is de preambule zeer kort. Het hoofddoel ervan is tweërlei. Aan de ene kant wil men aantonen dat het Verdrag de materie van de onrechtmatige daden slechts gedeeltelijk dekt. Het gebied ervan is te uitgebreid en te heterogeen om met enig nut in een enkel Verdrag te kunnen worden behandeld. Het Verdrag stelt alleen regels met het oog op de oplossing van de wetsconflicten betreffende de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid inzake verkeersongevallen. Bij de invoering van die beperking liet de Conferentie zich leiden door de overweging dat dit de meest voorkomende onrechtmatige daden zijn; ook bleek daar de praktische noodzakelijkheid om een oplossing te vinden voor de vraagstukken betreffende wetsconflicten het meest dringend te zijn wegens de snelle aangroei van het verkeer tussen de Staten. Het vraagstuk van de wetgevende bevoegdheid inzake verkeersongevallen op de weg biedt eveneens het voordeel dat het gemakkelijk kan worden afgebakend en dat het vrijwel zonder moeite eenvormig kan worden gemaakt.

2. Bovendien blijkt uit de preambule dat het Verdrag alleen betrekking heeft op de vaststelling van de toepasselijke wet. De vraagstukken betreffende rechterlijke bevoegdheid en erkenning en tenuitvoerlegging van de beslissingen inzake verkeersongevallen zijn buiten het Verdrag gehouden. De twee laatste aangelegenheden worden behandeld in het Verdrag inzake de erkenning en de tenuitvoerlegging van de vreemde vonnissen in burgerlijke zaken en in handelszaken. Tijdens de elfde zitting kwam het niet tot de bespreking van de schets van ontwerpverdrag, uitgewerkt door het Permanent Bureau op grond van de onderrichtingen verstrekt door een subcommissie die bijeenkwam naar aanleiding van de zitting van de bijzondere Commissie in april-mei 1968 met als onderwerp de onrechtmatige daden.

Artikel 1.

1. Dit artikel bepaalt de werkingssfeer van het Verdrag.

2. Met overname van de formulering van de preambule, schrijft het eerste lid voor dat het Verdrag de wet bepaalt welke van toepassing is op de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer.

1) Het Verdrag heeft alleen betrekking op de toepasselijke wet inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, in tegenstelling tot de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Bij de vraag of de toepasselijke wet van toepassing blijft wanneer de vordering tot herstelling van de schade veroorzaakt door een misdrijf voor een strafrecht wordt gebracht, was de Conferentie van oordeel dat de toepasselijke wet geenszins door een andere kan worden vervangen wanneer het slachtoffer of zijn rechtverkrijgenden zich burgerlijke partij stellen in een strafproces. De band tussen de burgerlijke vordering en de publieke vordering heeft hoofdzakelijk betrekking op de procedure en belet niet dat de burgerlijke vordering haar eigen karakter behoudt. Bijgevolg dient de

solution est impliquée par le membre de phrase « quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître ». La formule est très large et couvre même le cas où l'action en réparation serait tranchée dans une procédure administrative.

2) Il est d'usage de scinder en deux groupes très distincts les questions soulevées dans le domaine de la responsabilité civile : d'une part celles qui ont trait à la responsabilité contractuelle, d'autre part celles qui visent la responsabilité extra-contractuelle. Cette division a également été retenue dans la convention, laquelle ne s'applique qu'à la responsabilité extra-contractuelle.

Le terme utilisé signifie que la convention couvre dans son domaine non seulement la responsabilité civile qu'en-court une personne pour tout dommage qu'elle cause à autrui par sa faute, sa négligence ou son imprudence, mais également la responsabilité fondée sur le risque.

3) Comme la convention se limite à la responsabilité extra-contractuelle, le problème de la qualification surgit. La conférence n'a pas estimé utile d'inclure une règle à cet effet dans la convention; par conséquent, c'est aux règles générales de conflit de chacun des Etats contractants de s'appliquer à cet égard et dans la plupart des cas la qualification se fera donc selon la loi du for.

4) Cette solution a pourtant l'inconvénient d'ouvrir la porte — selon la qualification — à une application divergente de la convention dans des pays différents, particulièrement au cas de transport de personnes.

On distingue traditionnellement entre le transport bénévole et le transport à titre onéreux. En ce qui concerne tout d'abord le transport bénévole, qui présuppose la non-existence d'un contrat entre le transporteur et le transporté et qui tombe par conséquent sous le chapeau de la convention, le risque d'une divergence ne paraît pas très grand, étant donné que la notion de transport bénévole ne semble pas varier beaucoup entre les pays. Pour qu'il y ait transport bénévole, il faut en principe que le transporté ait été emmené dans le véhicule « par complaisance et gratuitement » (article 59 de la loi fédérale de la confédération suisse sur la circulation routière). Dans certains pays, ce critère est maintenu très strictement, tandis que dans d'autres, on admet comme bénévole un transport qui n'est pas entièrement gratuit, par exemple le transport d'une personne qui partage avec le conducteur une partie des frais.

La différence de point de vue est plus grande en ce qui concerne le transport à titre onéreux. Cette notion est le revers de la notion de transport bénévole. Pour qu'il y ait transport à titre onéreux, il faut donc qu'un contrat ait été passé entre le responsable et la victime.

Le cas type est le transport par autocar. Un contrat de transport existe en principe lorsqu'aucune des parties n'a entendu rendre à l'autre un service gratuit.

S'il y a une clause expresse relative à la responsabilité, il semble communément admis que la responsabilité née de cette clause soit contractuelle et, par conséquent, hors du domaine de la convention. Dans d'autres cas, l'interprétation pourrait être moins uniforme.

La responsabilité du transporteur onéreux étant considérée, par exemple en France, comme contractuelle même sans clause expresse, le juge français écartera sur ce point l'application de la convention.

wet die ze krachtens het Verdrag beheerst verder te worden toegepast, zelfs voor de strafrechten. De zinsnede « en wel ongeacht voor welke rechter vorderingen ter zake dienen te worden gebracht » impliceert die oplossing. De formule is zeer ruim en dekt zelfs het geval waarin de vordering tot herstelling in een administratieve procedure zou worden beslecht.

2) Het is gebruikelijk de kwesties in verband met de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te splitsen in twee goed onderscheiden groepen : aan de ene kant die welke betrekking hebben op de contractuele aansprakelijkheid, aan de andere kant die betreffende de niet-contractuele aansprakelijkheid. Ook in het Verdrag dat enkel op de niet-contractuele aansprakelijkheid van toepassing is, is die onderverdeling in acht genomen.

De gebruikte term betekent dat niet alleen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van een persoon wegens schade die hij door zijn schuld, nalatigheid of onvoorzichtigheid veroorzaakt aan derden binnen het toepassingsgebied van het Verdrag valt, maar ook de aansprakelijkheid die berust op het risico.

3) Daar het Verdrag zich tot de niet-contractuele aansprakelijkheid beperkt, rijst het vraagstuk van de kwalificatie. De Conferentie achtte het niet nuttig daaromtrent een regel in het Verdrag op te nemen; derhalve vinden te dien aanzien de algemene conflictenregels van ieder der Verdragsluitende Staten toepassing en in de meeste gevallen geschiedt de kwalificatie overeenkomstig de wet der plaats waar de rechtsovereenkomst wordt ingesteld.

4) Die oplossing heeft echter het nadeel dat ze — naar gelang van de kwalificatie — de deur open zet voor een afwijkende toepassing van het Verdrag in verschillende landen, in het bijzonder voor personenvervoer.

De traditie wil dat men een onderscheid maakt tussen vervoer om niet en vervoer tegen betaling. Voor het vervoer om niet, dat het niet-bestaan van een contract tussen de vervoerder en de vervoerde onderstelt en bijgevolg binnen de werkingssfeer van het Verdrag valt, lijkt de kans op een afwijkende toepassing niet zeer groot daar het begrip « vervoer om niet » van land tot land niet veel lijkt te verschillen. Om van vervoer om niet te kunnen spreken, dient in beginsel de vervoerder in het voertuig te zijn meegenomen « par complaisance et gratuitement » (artikel 59 van de federale wet van de Zwitserse confederatie op het wegverkeer). In bepaalde landen wordt dat criterium streng in acht genomen terwijl in andere vervoer dat niet helemaal kosteloos is ook als vervoer om niet wordt aangemerkt, bij voorbeeld het vervoer van een persoon die met de bestuurder een gedeelte van de kosten deelt.

Het verschil in opvatting is groter met betrekking tot het vervoer tegen betaling. Dat begrip is het tegenovergestelde van het begrip vervoer om niet. Voorwaarde voor vervoer tegen betaling is dat er een contract dient gesloten te zijn tussen de aansprakelijke partij en het slachtoffer.

Het vervoer per autocar kan als typegeval worden aangemerkt. In beginsel bestaat er een vervoercontract wanneer geen enkele van de partijen aan de andere een dienst om niet heeft willen bewijzen.

Wanneer er een uitdrukkelijke bepaling is met betrekking tot de aansprakelijkheid, blijkt doorgaans te worden aangenomen dat de aansprakelijkheid die uit de bepaling ontstaat contractueel is en derhalve buiten het toepassingsgebied van het Verdrag valt. In andere gevallen zou de interpretatie minder eenvormig kunnen zijn.

Daar de aansprakelijkheid van de betaalde vervoerder in Frankrijk bijvoorbeeld als contractueel wordt beschouwd zelfs zonder uitdrukkelijke bepaling, zal de Franse rechter op dit stuk de toepassing van het Verdrag ter zijde stellen.

Dans d'autres pays, on appliquera la convention en considérant qu'il s'agit d'une responsabilité délictuelle. D'autres systèmes juridiques admettent la possibilité d'un choix des responsabilités délictuelles et contractuelles et permettent à la victime d'invoquer soit la loi du contrat, si elle se place sur le terrain de la responsabilité contractuelle, soit la loi désignée par la convention, si elle met en jeu la responsabilité délictuelle.

D'autres systèmes enfin permettent d'invoquer simultanément les deux lois (par exemple : droit suisse).

Cette divergence pourra, dans ce cadre limité, donner lieu à une application boiteuse de la convention, ce qui ouvrirait dans une certaine mesure une possibilité de « forum shopping » de la part de la victime.

Toutefois, il y a lieu de souligner que ces inconvénients paraissent plutôt théoriques que pratiques. D'ailleurs ils sont inévitables, du moment qu'il a été estimé inacceptable d'imposer des qualifications aux juges nationaux. De plus, la convention perdrait une grande partie de son utilité pratique, si on avait exclu la matière du transport de personnes ou de marchandises.

5) La question de savoir si les parties ont la possibilité de choisir la loi applicable n'est pas résolue par la convention. Il dépend donc de la loi du for de savoir si un contrat déterminant la loi applicable aura comme conséquence que toutes les relations entre parties deviennent d'ordre contractuel ou en tout cas soumises à la loi du contrat, ou si une partie de leurs relations peut-être non contractuelle et par conséquent soumise aux règles de la convention sans égard au choix des parties. Il dépend également de la loi du for de savoir si les parties à un litige en matière de responsabilité extra-contractuelle peuvent tomber d'accord après l'accident sur la loi applicable et si un tel accord doit être exprès ou s'il peut être tacite.

6) La convention n'est pas incompatible avec le système de carte d'assurance internationale, dite « carte verte », étant donné que ce système ne comporte qu'un engagement de la part de l'assureur de couvrir la responsabilité de l'assuré à l'égard des tiers, telle qu'elle sera définie par la loi qui peut être applicable dans l'espèce.

7) La convention ne se prononce pas sur le problème dit du cumul des responsabilités contractuelle et délictuelle. En conséquence si selon les normes du for la victime a une option entre une action contractuelle et une action délictuelle, elle peut agir à son choix sur le terrain des deux types de responsabilité. Ainsi, si la loi du contrat satisfait le lésé, celui-ci usera de l'action de la responsabilité contractuelle; par contre, s'il y a une limitation de la responsabilité incluse dans le contrat, la convention s'appliquerait dans une action en responsabilité délictuelle pour déterminer la loi applicable à celle-ci.

3. Le deuxième alinéa donne la définition de l'expression « accident » de la circulation routière.

1) La notion même d'accident n'a pas été définie. Elle a été prise au sens courant du mot, à savoir un événement dommageable. Si au cours d'un transport, les bagages d'un passager sont perdus, il ne s'agit pas d'un accident de la circulation routière. Ce cas est donc hors du domaine de la convention.

In andere landen zal men het Verdrag toepassen met de overweging dat het gaat om een delictuele aansprakelijkheid. Andere rechtstelsels voorzien in de mogelijkheid van een keuze tussen de delictuele en de contractuele aansprakelijkheid en bieden het slachtoffer de gelegenheid om ofwel de wet van het contract in te roepen, wanneer men op het terrein van de contractuele aansprakelijkheid blijft, ofwel de wet die door het Verdrag wordt aangewezen, indien de delictuele aansprakelijkheid op het spel staat.

In andere stelsels ten slotte is het mogelijk gelijktijdig de twee wetten in te roepen (bijvoorbeeld : Zwitsers recht).

Die uiteenlopende opvattingen kunnen, binnen dit beperkt bestek, aanleiding geven tot een gebrekkige toepassing van het Verdrag, wat het slachtoffer in zekere mate in staat moet stellen aan « forum shopping » te doen.

Er dient echter te worden onderstreept dat die bezwaren eerder theoretisch lijken dan wel praktisch. Ze zijn trouwens niet te vermijden, zodra het onaanvaardbaar wordt geacht aan de nationale rechters kwalificaties op te leggen. Bovendien zou het Verdrag een groot gedeelte van zijn praktisch nut verliezen, indien men het personen- of goederenvervoer had uitgesloten.

5) Op de vraag of de partijen de mogelijkheid bezitten om de toepasselijke wet te kiezen wordt door het Verdrag geen antwoord gegeven. Van de wet van de plaats waar de rechtsvordering wordt ingesteld hangt het derhalve af of een contract tot vaststelling van de toepasselijke wet tot gevolg zal hebben dat alle betrekkingen tussen partijen een contractueel karakter krijgen of in alle geval onderworpen worden aan de wet van het contract, dan wel of een gedeelte van hun betrekkingen niet-contractueel kan zijn en bijgevolg onderworpen aan de regels van het Verdrag, ongeacht de keuze van de partijen. Het hangt ook van de wet van de plaats waar de rechtsvordering wordt ingesteld af of de partijen bij een geschil inzake de niet-contractuele aansprakelijkheid het na het ongeval eens kunnen worden over de toepasselijke wet en of dergelijk akkoord uitdrukkelijk moet dan wel stilzwijgend mag zijn.

6) Het Verdrag is niet onbestaanbaar met het stelsel van het internationaal verzekeringsbewijs, de zogenaamde « groene kaart », aangezien dit stelsel alleen een verbintenis inhoudt vanwege de verzekeraar om ten aanzien van derden de aansprakelijkheid van de verzekerde te dekken, zoals die is vastgesteld bij de wet die in dezen kan van toepassing zijn.

7) Het Verdrag spreekt zich niet uit over het vraagstuk van de cumulatie van de contractuele en delictuele aansprakelijkheid. Als volgens de normen van het rechtsgebied het slachtoffer te kiezen heeft tussen een contractuele vordering en een delictuele vordering kan het derhalve naar eigen keuze optreden op het gebied van de twee soorten van aansprakelijkheid. Indien de wet van het contract de gelaedeerde voldoening schenkt zal deze laatste gebruik maken van de vordering betreffende de contractuele aansprakelijkheid; houdt daarentegen het contract een beperking in van de aansprakelijkheid, dan zou het Verdrag toepassing vinden in een op delictuele aansprakelijkheid berustende vordering om de wet die erop van toepassing is te bepalen.

3. Het tweede lid geeft de bepaling van de uitdrukking « ongeval » in het wegverkeer.

1) Het begrip ongeval zelf is niet omschreven. Het wordt gebruikt in de gewone betekenis van het woord, te weten een schadelijke gebeurtenis. Indien tijdens een transport de bagage van een passagier verloren gaat, gaat het niet om een ongeval in het wegverkeer. Dat geval valt buiten de werkingssfeer van het Verdrag.

2) La convention n'a trait qu'à la circulation routière (que le terme anglais « traffic » implique), ce qui exclut de son champ d'application les circulations aérienne, ferroviaire, fluviale et maritime. En effet, ces matières ont fait l'objet déjà d'un certain nombre de conventions qui excluent presque complètement la possibilité de conflits de lois concernant les délits y afférents. De plus, traditionnellement, la Conférence de La Haye s'abstient d'interférer dans le domaine d'organisations plus spécialisées.

Il y a lieu de signaler d'ores et déjà que les relations entre la présente convention et les autres conventions qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière sont régies par l'article 15. Aux termes de cet article, la présente convention ne déroge pas à ces autres conventions spéciales.

3) Le mot « concernant » (tout accident concernant un ou des véhicules) a été choisi afin de ne pas restreindre la convention au seul cas où le véhicule est l'agent actif de l'accident. La convention inclut donc les dommages subis ou causés par un véhicule passif. Ainsi la convention couvre les dommages causés à un véhicule passif par un piéton, un animal ou un objet, ou inversement par un véhicule passif à un usager de la route. La définition a donc un sens large.

4) La notion de véhicule a également un sens large et comprend tout moyen de locomotion, qu'il soit automoteur ou non. Le dommage peut donc être lié aussi bien à un véhicule automoteur qu'à une bicyclette, un traîneau, une voiture d'enfant, une remorque, même non attelée, etc. Il en est de même pour un véhicule hippomobile ou pour un animal seul, à condition qu'il puisse être considéré comme un moyen de locomotion, c'est-à-dire s'il sert au transport d'une personne ou d'un objet. La convention couvre également des accidents impliquant un véhicule qui est lié à une voie ferrée, s'il se relie à la circulation routière, comme un dommage causé par un tramway ou un train sur un passage à niveau. A fortiori les trolleybus, qui ne sont pas sur rail, mais guidés par des câbles, entrent dans le champ de la convention. Compte tenu de la formule employée, elle devrait à l'avenir comprendre aussi les aéroglisseurs circulant sur le sol.

5) L'accident doit être lié à la circulation. Cette notion n'a pas été définie. Elle implique en général que l'un des véhicules ou l'une des personnes impliquée dans l'accident soit en mouvement. Toutefois, il a été reconnu que la notion pouvait également comprendre les véhicules en stationnement sur la voie publique.

La convention couvre aussi le cas où le dommage est causé à l'extérieur de la voie publique, par exemple lorsqu'un véhicule sort de la route et endommage une maison. Sont également considérés comme accidents de la circulation des dommages causés par des pierres projetées dans une maison par une voiture en marche. Par contre, la convention exclut le cas où des émeutiers lapident des voitures en stationnement, ou quand une voiture piégée explose à l'arrêt.

L'expression « lié à la circulation » a donc un sens large et la Conférence s'attend à ce qu'il lui soit donné une interprétation extensive.

Elle n'implique pas l'exigence d'un lien de causalité.

6) En formulant la définition du lieu de l'accident, la Conférence s'est inspirée du texte de l'article 2, alinéa 1 de

2) Het Verdrag heeft alleen betrekking op het wegverkeer (de Engelse term « traffic » sluit dat in zich), zodat lucht- en spoorwegverkeer, binnenvaart en zeevaart buiten het toepassingsgebied vallen. Die zaken werden immers reeds behandeld in een zeker aantal Verdragen die bijna volledig de mogelijkheid van wetsconflicten uitsluiten met betrekking tot de daarmee verband houdende misdrijven. Bovendien onthoudt de Haagse Conferentie zich traditiegetrouw van inmenging op het gebied van meer gespecialiseerde instellingen.

Nu reeds dient erop te worden gewezen dat voor het verband tussen dit Verdrag en de andere Verdragen waarin op bijzondere gebieden de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid voor een ongeval wordt geregeld, artikel 15 toepassing vindt. Naar luid van dat artikel maakt dit Verdrag geen inbreuk op die andere bijzondere Verdragen.

3) Het woord « concernant » (tout accident concernant un ou des véhicules) werd gekozen ten einde het Verdrag niet te beperken tot het geval, waarin het voertuig de actieve factor is van het ongeval. Het Verdrag sluit derhalve de schade in die is geleden of veroorzaakt door een passief voertuig. Zo dekt het Verdrag de schade die aan een passief voertuig is veroorzaakt door een voetganger, een dier of een voorwerp, of omgekeerd door een passief voertuig aan een weggebruiker. De definitie heeft dus een ruime betekenis.

4) Ook het begrip voertuig heeft een ruime betekenis en omvat elk vervoermiddel, al dan niet met eigen beweegkracht. De schade kan dus zowel verband houden met een voertuig met eigen beweegkracht als met een fiets, een slede, een kinderwagen, een aanhangwagen, zelfs al is die niet aangekoppeld. Hetzelfde geldt voor een door een paard voortbewogen voertuig of voor een dier alleen, op voorwaarde dat het als een vervoermiddel kan worden beschouwd, dat wil zeggen indien het dient voor het vervoer van een persoon of van een voorwerp. Het Verdrag dekt eveneens ongevallen waarbij een aan spoorstaven gebonden voertuig betrokken is, zoals schade die door een tram of een trein wordt veroorzaakt op een overweg. A fortiori vallen de trolleybussen die niet aan spoorstaven gebonden zijn, maar door kabels worden geleid binnen het toepassingsgebied van het Verdrag. In de toekomst zou het op grond van de gebruikte formule, ook op de luchtkussen-voertuigen die zich over de grond bewegen toepassing vinden.

5) Het ongeval moet verband houden met het verkeer. Dat begrip werd niet bepaald. Over het algemeen sluit dit in dat een van de voertuigen of een van de personen die bij het ongeval betrokken zijn in beweging waren. Er werd evenwel erkend dat het begrip ook de op de openbare weg stationerende voertuigen kan omvatten.

Het Verdrag dekt ook het geval waarin de schade wordt veroorzaakt buiten de openbare weg bij voorbeeld wanneer een voertuig de weg verlaat en een huis beschadigt. Wordt ook als verkeersongeval beschouwd de schade veroorzaakt door stenen welke door een rijdende wagen tegen een huis worden geslingerd. Het Verdrag sluit daarentegen het geval uit waarin oproermakers stationerende wagens met stenen bekogelen, of wanneer een stilstaande wagen waarin een lading springstof is aangebracht ontploft.

De uitdrukking « dat verband houdt met verkeer » heeft dus een nieuwe betekenis en de Conferentie rekent erop dat eraan een extensieve uitlegging wordt gegeven.

Zij sluit het vereiste van een causaliteitsbetrekking niet in.

6) Bij de formulering van de definitie van de plaats van het ongeval liet de Conferentie zich leiden door de tekst

l'annexe 1 à la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. A l'instar de cette disposition, le texte de la présente convention vise la circulation sur « la voie publique, sur un terrain ouvert au public, ou sur un terrain non public, mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter ». Cette énumération couvre à peu près tous les lieux où peut se trouver un véhicule, tels que, par exemple, des ports, des gares, des cours intérieures des usines ou magasins, des places de camping et autres lieux où des personnes sont admises. La définition paraît également couvrir un accident survenu dans une rue interdite aux véhicules.

Article 2.

1. Cet article exclut en six numéros certaines matières du champ d'application de la Convention.

2. D'après le n° 1, la convention ne s'applique pas à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules. Il a été estimé que le particularisme de la matière qui rappelle la notion américaine de « products liability » s'oppose à ce que la convention sur les accidents de la circulation routière cherche à couvrir également les responsabilités des fabricants de véhicules automobiles pour les dommages causés par les vices de leurs produits, etc. En outre il y a lieu de signaler que la Onzième session a prié la Commission d'Etat et le Bureau permanent d'examiner l'opportunité de porter en premier lieu la question de la responsabilité des fabricants pour leurs produits à l'ordre de la Douzième session ou d'une des sessions suivantes.

L'exclusion vise non seulement la responsabilité de celui qui a fabriqué ou vendu un véhicule entier, mais également la responsabilité du fabricant, vendeur etc. d'une partie d'un véhicule, par exemple le fabricant d'un pneu.

3. Selon le n° 2, la convention ne s'applique pas à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue d'assurer l'entretien de la voie ou la sécurité des usagers. Etant donné qu'il s'agit dans la plupart des cas de la responsabilité d'un service public d'un Etat, d'une collectivité publique ou d'un concessionnaire public pour laquelle on ne concevrait pas qu'une autre loi fût applicable que celle de l'Etat où l'accident est survenu, il a été estimé préférable de laisser cette matière en dehors du domaine de la convention.

Le deuxième membre de phrase a été ajouté pour couvrir les cas où la personne tenue à l'entretien est différente du propriétaire, à savoir un locataire, un usufruitier, etc.

Le membre de phrase visant « la sécurité des usagers » tient compte de la situation de certains pays, comme la République Fédérale d'Allemagne, où la législation opère une distinction entre la responsabilité pour le maintien de la route en bon état et la responsabilité pour la sécurité sur la route.

4. Aux termes du n° 3, la convention ne s'applique pas aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant. En effet, il a été estimé inopportun de régir cette matière par la convention, particulièrement en raison du fait que la question de la responsabilité des parents du fait de leurs enfants ou du mari pour sa femme, etc. touche de près au droit de la famille.

van artikel 2, eerste lid van bijlage 1 bij het Europees Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. In navolging van die bepaling doelt de tekst van dit Verdrag op het verkeer op « de openbare weg, op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een beperkt aantal personen die het recht hebben om er te komen ». Die opsomming houdt ongeveer alle plaatsen in waar een voertuig zich kan bevinden, zoals bij voorbeeld havens, stations, binnenplaatsen van fabrieken of warenhuizen, kampeerplaatsen en andere plaatsen waar personen worden toegelaten. De definitie blijft eveneens van toepassing te zijn op een ongeval in een voor voertuigen verboden straat.

Artikel 2.

1. Dit artikel doet in zes punten bepaalde aangelegenheden buiten de toepassing van het Verdrag vallen.

2. Volgens n° 1 is het Verdrag niet van toepassing op de aansprakelijkheid van fabrikanten, verkopers of herstellende van voertuigen. Men is van oordeel dat het particularisme in dit verband hetwelk doet denken aan het Amerikaanse begrip « products liability » belet dat het Verdrag betreffende de verkeersongevallen ook de aansprakelijkheid van autofabrikanten zou gaan dekken voor de schade veroorzaakt door gebreken van hun produkten enz. Er dient ook nog te worden aangestipt dat de elfde zitting de Staatscommissie en het Permanent Bureau ervan heeft verzocht te onderzoeken of het wenselijk is in de eerste plaats het vraagstuk van de aansprakelijkheid van de fabrikanten voor hun produkten op de agenda te plaatsen van de twaalfde zitting of van een van de volgende zittingen.

De uitsluiting doelt niet alleen op de aansprakelijkheid van hem die een voertuig in zijn geheel heeft gefabriceerd of verkocht, maar ook op de aansprakelijkheid van de fabrikant, de verkopers enz., van een gedeelte van een voertuig, zoals bij voorbeeld de fabrikant van een band.

3. Volgens n° 2 is het Verdrag niet van toepassing op de aansprakelijkheid van de eigenaar van een verkeersweg, of van elke andere persoon, die verantwoordelijk is voor het onderhoud daarvan of voor de veiligheid van de gebruikers. Aangezien het in de meeste gevallen gaat om de aansprakelijkheid van een openbare dienst van een Staat, van een publieke gemeenschap of van een concessiehouder van een openbare dienst, ten aanzien waarvan men zich niet kan indenken dat een andere wet dan die van de Staat waar het ongeval heeft plaatsgevonden toepassing vindt, achtte men het verkieslijker die aangelegenheid buiten het gebied van het Verdrag te houden.

De tweede zinsnede is eraan toegevoegd om de gevallen te dekken waarin de persoon die verantwoordelijk is voor het onderhoud niet de eigenaar is, maar een huurder, een vruchtgebruiker, enz.

De zinsnede met betrekking tot « de veiligheid van de gebruikers » houdt rekening met de toestand in bepaalde landen, zoals de Bondsrepubliek Duitsland, waar de wetgeving een onderscheid maakt tussen de verantwoordelijkheid voor het in goede staat houden van de weg en de verantwoordelijkheid voor de veiligheid op de weg.

4. Naar luid van nr. 3 is het Verdrag niet van toepassing op de aansprakelijkheid voor handelingen van derden, met uitzondering van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een voertuig of van de principaal of de meester. Men heeft het immers niet wenselijk geacht die aangelegenheid bij het Verdrag te regelen, in het bijzonder omdat de kwestie van de aansprakelijkheid van de ouders voor hun kinderen of van de man voor zijn vrouw enz., nauw verband houdt met het familierecht.

1) La notion de responsabilité du fait d'autrui n'a pas été définie dans la convention. Le terme employé est emprunté de la classification basée sur l'article 1384 du Code civil français qui vise notamment la responsabilité des père et mère du fait de leurs enfants, la responsabilité des professeurs, des moniteurs et des dirigeants de colonies de vacances du fait des enfants confiés à leur surveillance, la responsabilité des artisans du fait de leurs apprentis et la responsabilité des maîtres et commettants du fait de leurs domestiques et préposés.

La qualification de la notion se fera selon les règles générales de conflits, c'est-à-dire le plus souvent par la loi du for, sur la base des exemples ainsi donnés.

2) En ce qui concerne plus particulièrement la responsabilité des parents du fait de leurs enfants, la Conférence a estimé que celle-ci devrait toujours être exclue de la convention, même dans les pays où il ne s'agit pas directement d'une responsabilité du fait d'autrui. Ainsi, par exemple en droit allemand, les parents sont responsables de leur propre faute pour avoir mal surveillé les enfants. En droit français, par contre, les parents sont présumés avoir mal surveillé leurs enfants, mais ils peuvent apporter la preuve contraire. De toute façon, en droit allemand comme en droit français, les parents sont responsables du fait des enfants, car leur responsabilité ne peut être engagée que si un dommage est causé par les enfants. Toute question relative à la qualité de parent ou d'enfant est hors de la convention. C'est la loi qui selon les normes du for régira le statut personnel, qui décidera par exemple, de l'âge de la majorité.

Il y a lieu de signaler que tout ce qui a trait à la responsabilité du fait des choses reste dans le domaine de la convention et l'exemple le plus pratique dans ce contexte est la responsabilité du propriétaire d'un animal pour le dommage causé par celui-ci.

3) L'exclusion de la responsabilité des parents du fait de leurs enfants ne signifie pas que la convention ne sera jamais applicable aux accidents causés par des enfants. Ces accidents sont couverts, mais la résidence habituelle des parents n'est pas prise en considération, par exemple dans les cas visés à l'article 4 c, pour la détermination de la loi applicable à la responsabilité, et la loi déclarée applicable en vertu de la convention ne gouverne pas la question de savoir si et dans quelle mesure il y a responsabilité des parents du fait de l'enfant (mais rien n'empêche que le droit commun soumette ces questions à la même loi). Par ailleurs, si les parents sont propriétaires du véhicule, leur responsabilité pourrait être couverte de ce chef. De même, si le père est le commettant de son fils mineur, les dispositions de l'article 8, n° 7, peuvent être applicables.

4) Etant donné que, dans certains pays, la responsabilité du propriétaire du véhicule tombe sous la notion de responsabilité du fait d'autrui, il a été nécessaire de mentionner expressément que la responsabilité du propriétaire — fondamentale en la matière — est entièrement couverte par la convention.

5) La convention s'applique également, par dérogation à l'exception du n° 3, à la responsabilité du commettant

1) Het begrip aansprakelijkheid voor handelingen van derden is in het Verdrag niet omschreven. De gebruikte term is ontleend aan de classificatie op grond van artikel 1384 van het Franse Burgerlijk Wetboek dat onder meer betrekking heeft op de aansprakelijkheid van de vader en de moeder voor hun kinderen, op de aansprakelijkheid van de leraren, van de monitoren en van de leiders van vakantiekolonies voor de kinderen die onder hun toezicht staan, op de aansprakelijkheid van de ambachtslieden voor hun leerjongens en op de aansprakelijkheid van de meesters en van hen die anderen aanstellen voor hun dienstboden en aangestelden.

De kwalificatie van het begrip geschiedt volgens de algemene conflictenregels, dat wil zeggen in de meeste gevallen door de wet van de plaats waar de rechtsvordering wordt ingesteld, op grond van de gegeven voorbeelden.

2) Wat in het bijzonder de aansprakelijkheid van de ouders voor de daden van hun kinderen betreft is de Conferentie van oordeel dat die altijd van het Verdrag moet worden uitgesloten, zelfs in de landen waar het niet rechtstreeks gaat om een aansprakelijkheid voor handelingen van derden. In het Duitse recht bijvoorbeeld, zijn de ouders aansprakelijk voor hun eigen tekortkoming omdat zij onvoldoende toezicht op de kinderen hebben gehouden. In het Franse recht daarentegen worden de ouders verondersteld onvoldoende toezicht op hun kinderen gehouden te hebben maar zij kunnen het tegenbewijs leveren. In alle geval zijn de ouders zowel in het Duitse als in het Franse recht aansprakelijk voor de daden van de kinderen want zij zijn slechts aansprakelijk als door de kinderen schade is veroorzaakt. Ieder vraagstuk met betrekking tot de hoedanigheid van ouder of kind valt buiten het Verdrag. Het is de wet die volgens de regels van de plaats waar de rechtsvordering wordt ingesteld de rechtstoestand van de persoon regelt, bijvoorbeeld beslist over de leeftijd van de meerderjarigheid.

Er dient te worden aangestipt dat alles wat betrekking heeft op de aansprakelijkheid voor zaken binnen het toepassingsgebied van het Verdrag valt en het meest praktische voorbeeld in dat verband is de aansprakelijkheid van de eigenaar van een dier voor de schade die het veroorzaakt.

3) De uitsluiting van de aansprakelijkheid van de ouders voor daden van hun kinderen betekent niet dat het Verdrag nooit van toepassing zal zijn op ongevallen veroorzaakt door kinderen. Die ongevallen zijn gedekt, maar de gewone verblijfplaats van de ouders wordt, zoals bijvoorbeeld in de bij artikel 4 c bedoelde gevallen, niet in aanmerking genomen, voor de vaststelling van de wet welke op de aansprakelijkheid van toepassing is, en de wet die op grond van het Verdrag toepasselijk is verklaard, blijft zonder gevolg voor de vraag of en in welke mate er aansprakelijkheid is van de ouders voor daden van het kind (maar niets belet dat het gemeen recht die aangelegenheden aan dezelfde wet onderwerpt). Indien de ouders eigenaar zijn van het voertuig zou trouwens uit dien hoofde hun aansprakelijkheid kunnen worden gedekt. Indien de vader de opdrachtgever is van zijn minderjarige zoon, kunnen de bepalingen van artikel 8, nr. 7, ook van toepassing zijn.

4) Aangezien in bepaalde landen, de aansprakelijkheid van de eigenaar van het voertuig binnen het begrip aansprakelijkheid voor daden van derden valt, was het noodzakelijk uitdrukkelijk te vermelden dat de aansprakelijkheid van de eigenaar — die op dat stuk fundamenteel is — door het Verdrag volkomen is gedekt.

5) In afwijking van de uitsluiting onder nr. 3 is het Verdrag eveneens van toepassing op de aansprakelijkheid van

du fait de son préposé, auteur d'un accident. La soumission du commettant à la loi applicable selon la convention est d'ailleurs affirmée par le n° 7 de l'article 8. Sur la notion de commettant voir infra sous article 8, n° 10, [p. 213 et suivantes].

5. Le n° 4 de l'article 2 dispose que la convention ne s'applique pas aux recours entre personnes responsables.

1) En dépit du fait que la convention est fondée sur le principe de l'unité de la loi applicable en ce qui concerne la responsabilité des coauteurs, des cas peuvent se présenter où la responsabilité des différents coauteurs peut être régie par des lois différentes. Tel sera le cas, par exemple si, à la suite d'un accident englobant plusieurs auteurs et plusieurs victimes, ces dernières assignaient des coauteurs différents. Dans ce cas, le problème de la loi applicable au recours entre les coauteurs devient d'une complexité telle qu'il a été estimé préférable de la laisser de côté. En adoptant cette solution, la Conférence a également pris en considération le fait que le problème des recours entre coresponsables est, dans le Common Law, considéré comme de nature quasi-contractuelle. La convention exclut donc de son champ d'application tout problème de recours entre personnes responsables, même dans les cas où la responsabilité des coauteurs est régie par une seule loi.

6. Un problème spécial de recours se présente en matière d'assurances. Il y a, par exemple, le cas de subrogation de l'assureur aux droits de la victime qu'il a dédommée contre l'auteur du dommage, et le cas du recours de l'assuré, auteur de l'accident, ayant indemnisé le lésé contre son propre assureur. Toutes ces questions étant de nature contractuelle, la Conférence a décidé de les exclure expressément du champ d'application de la convention. Cette exclusion figure sous le n° 5 de l'article 2.

1) En vertu du n° 6, la convention ne s'applique pas non plus aux actions et aux recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou d'autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile, ainsi qu'aux cas de responsabilité prévus par la loi dont relèvent ces organismes. En effet, ces cas relèvent en général du droit public.

2) En ce qui concerne les fonds de garantie automobile, il y a lieu de signaler que la constitution de tels fonds est prévue par l'article 9 de la convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, afin d'indemniser les personnes lésées dans les circonstances où la responsabilité civile d'autrui est engagée pour le dommage, lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée ou lorsque la personne civilement responsable n'a pas été identifiée, ou encore dans des cas d'exclusion de l'assurance normale, à savoir où la personne s'est rendu maître du véhicule soit par vol ou violence, soit simplement sans l'autorisation du propriétaire ou du détenteur. C'est seulement les actions et recours relatifs aux fonds publics de garantie automobile qui tombent en dehors du champ d'application de la présente

de opdrachtgever voor zijn aangestelde, dader van een ongeval. De onderwerping van de opdrachtgever aan de volgens het Verdrag toepasselijke wet wordt trouwens bevestigd door nr. 7 van artikel 8. Voor het begrip opdrachtgever zie lager sub artikel 8, nr. 10, blz. 213 en volgende.

5. Nr. 4 van artikel 2 bepaalt dat het Verdrag geen toepassing vindt op regresvorderingen tussen aansprakelijke personen.

1) Ondanks het feit dat het Verdrag berust op het beginsel van de eenheid van de toepasselijke wet wat de aansprakelijkheid van de mededaders betreft, kunnen er zich gevallen voordoen waarin de aansprakelijkheid van de verschillende mededaders door verschillende wetten kan worden beheerst. Dit zal bijvoorbeeld het geval zijn indien na een ongeval waarbij verscheidene daders en verscheidene slachtoffers betrokken zijn, deze laatsten verschillende mededaders dagvaarden. In dit geval wordt het vraagstuk van de wet die van toepassing is op de regresvorderingen tussen mededaders dermate ingewikkeld dat men het verkieslijker achtte ze terzijde te laten. Door het aanvaarden van die oplossing heeft de Conferentie ook in overweging genomen dat in de Common Law het vraagstuk van de regresvorderingen tussen medeaansprakelijken wordt geacht een quasi-contractueel karakter te hebben. Het Verdrag onttrekt dus aan zijn werkingssfeer elk vraagstuk betreffende regresvorderingen tussen aansprakelijke personen, zelfs in de gevallen waarin de aansprakelijkheid van de mededaders door een zelfde wet wordt beheerst.

6. Inzake verzekeringen rijst een bijzonder vraagstuk met betrekking tot regresvorderingen. Zo is er bijvoorbeeld het geval van de indeplaatsstelling van de verzekeraar in de rechten van het slachtoffer dat hij schadeloos heeft gesteld tegen hem die de schade heeft veroorzaakt, en het geval van de regresvordering van de verzekerde, dader van het ongeval, die de benadeelde heeft vergoed tegen zijn eigen verzekeraar. Daar al die aangelegenheden een contractueel karakter hebben, heeft de Conferentie, beslist ze uitdrukkelijk buiten het toepassingsgebied van het Verdrag te doen vallen. Die uitsluiting komt voor onder nr. 5 van artikel 2.

1) Naar luid van n° 6 is het Verdrag ook niet van toepassing op vorderingen, daaronder begrepen regresvorderingen, die worden ingesteld door of tegen instellingen op het gebied van de sociale zekerheid, sociale verzekering of soortgelijke instellingen en door of tegen openbare waarborgfondsen voor automobielen, noch op de uitsluiting van de aansprakelijkheid zoals die is neergelegd in de wet waardoor deze instellingen worden beheerst. Die gevallen ressorteren immers over het algemeen onder het publiek recht.

2) Wat de waarborgfondsen betreft, dient erop te worden gewezen dat in de oprichting van dergelijk fonds is voorzien bij artikel 9 van het Europees Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ten einde de benadeelden schadeloos te stellen in de gevallen waarin derden aansprakelijk zijn voor de schade, wanneer de verplichting tot verzekering niet is nagekomen of wanneer de identiteit van de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon niet is vastgesteld, of nog in de gevallen van uitsluiting van de normale verzekering, te weten wanneer de persoon zich van het voertuig meester heeft gemaakt door diefstal of met geweld, dan wel gewoon zonder de toestemming van de eigenaar of van de houder. Alleen de vorderingen en regresvorderingen betreffende de openbare waarborgfondsen inzake motorrijtuigen vallen buiten het toepassings-

convention. Les fonds privés, tels qu'ils existent par exemple dans la République Fédérale d'Allemagne, ou en Suède, sont donc couverts par la convention.

Article 3.

1. Cet article donne la règle principale de la convention, à savoir l'application de la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

2. En consacrant ainsi la solution, classique en matière d'actes illicites, de l'application de la *lex loci delicti commissi*, la convention se conforme à la pratique de la majorité des Pays membres de la Conférence de La Haye. Ce principe est reconnu dans la législation ou la jurisprudence des pays suivants : l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie et probablement aussi la Finlande. Aux Etats-Unis, la compétence de la loi locale avait également été affirmée depuis longtemps d'une manière générale; toutefois, l'arrêt *Babcock v. Jackson* 12 N. Y. 2d 473, 191 N. E. 2d 279, 240 N. Y. 2d 743 (1963) peut avoir changé la situation.

3. En adoptant cette règle, la Conférence n'a pas invoqué des motifs théoriques à son appui. On ne s'est référé ni à l'idée qu'il s'agit en matière d'accidents de la circulation routière, d'une obligation extra-contractuelle qui ne peut être localisée que par sa source, c'est-à-dire le fait juridique qui lui donne naissance, ni à l'idée qu'une personne qui se trouve dans un certain pays doit être protégé contre les dommages selon la loi en vigueur dans ce pays et que le responsable doit être soumis à la même obligation de réparation que les autres. La Conférence a plutôt été animée d'un désir de créer de la clarté en la matière en adoptant une règle simple, claire et facile à appliquer. En effet, dans l'esprit de la Conférence, son travail a été de préparer une convention, non pas seulement destinée au juge, mais avant tout destinée aux justiciables et à leurs conseils pour qu'ils puissent, après un accident, prévoir plus aisément leurs droits.

A titre d'exemple, il y a lieu de mentionner qu'une étude récente des assureurs suisses, communiquée à la Conférence par le Délégué suisse, M. Panchaud, a démontré qu'en Suisse, sur 1 000 cas d'accidents avec dommages, 995 sont réglés sans intervention du juge. Dès lors, la solution doit être précise et pratique.

En adoptant l'article 3, la Conférence a pris position contre la tendance, manifestée en premier lieu dans la doctrine, de s'éloigner de la *lex loci*. En particulier, on a montré de la froideur envers des propositions d'instaurer, même dans des domaines très limités, le principe de la « proper law of the tort ». Mais la règle se tourne également contre le système des pays, par exemple le Canada, Israël, le Japon, la République Fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni qui, avec des variantes différentes, combinent la *lex loci* avec la *lex fori*.

4. Un des avantages d'une convention limitée aux accidents de la circulation routière réside dans le fait que la détermination du lieu à prendre en considération ne prête guère à difficulté, le lieu de l'acte étant presque toujours le même que celui où s'est produit le dommage. L'hypothèse exceptionnelle d'une dissociation entre ces deux éléments ne méritait pas, de l'avis de la Conférence, une réglementation spéciale. Vu cette considération et étant donné que le lieu du fait dommageable est le plus facile à déterminer

gebied van dit Verdrag. De private waarborgfondsen zoals wij die bijvoorbeeld kennen in de Bondsrepubliek Duitsland, of in Zweden, zijn dus gedekt door het Verdrag.

Artikel 3.

1. Dit artikel geeft de hoofdregel aan van het Verdrag, te weten de toepassing van de interne wet van de Staat waar het ongeval heeft plaatsgevonden.

2. Door de keuze van de inzake onrechtmatige daden klassieke oplossing, te weten de toepassing van de *lex loci delicti commissi*, volgt het Verdrag de praktijk van de meeste Lid-Staten van de Haagse Conferentie. Dit beginsel wordt erkend in de wetgeving of de rechtspraak van de volgende landen : België, Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Tsjecho-Slovakije, Zuid-Slavie, Zweden, Zwitserland en waarschijnlijk ook Finland. In de Verenigde Staten was sinds lang de bevoegdheid van de plaatselijke wet op algemene wijze bevestigd; het arrest *Babcock vers Jackson* 12 N. Y. 2 d 473, 191 N. E. 2 d 279, 240 N. Y. S 2 d 743 (1963) kan daarin verandering hebben gebracht.

3. Bij de aanvaarding van die regel heeft het Verdrag ter staving ervan geen theoretische motieven ingeroepen. Men heeft niet verwezen naar de idee dat het inzake verkeersongevallen gaat om een niet-contractuele verplichting die slechts kan worden gelokaliseerd door haar grondslag, dat wil zeggen het juridisch feit waaruit zij ontstaat noch naar de idee dat een persoon die zich in een bepaald land bevindt tegen schade moet worden beschermd op grond van de wet die in dat land van kracht is en dat de aansprakelijke persoon aan dezelfde verplichting tot schadevergoeding dient te worden onderworpen als de anderen. De Conferentie koesterde veeleer de wens om op dit stuk klaarheid te scheppen door de aanvaarding van een eenvoudige, duidelijke en gemakkelijk toe te passen regel. Naar de overtuiging van de Conferentie bestond haar werk in de voorbereiding van een Verdrag bestemd niet alleen voor de rechter, maar eerst en vooral voor de rechtsonderhorigen en hun raadslieden opdat zij na een ongeval met meer gemak kunnen uitmaken wat hun rechten zijn.

Als voorbeeld kan worden aangehaald dat uit een recente studie van de Zwitserse verzekeraars, welke door de Zwitserse vertegenwoordiger, de heer Panchaud, aan de Conferentie is medegedeeld, blijkt dat in Zwitserland, op 1000 ongevallen met schade, er 995 worden geregeld zonder de tussenkomst van de rechter. Derhalve moet de oplossing precies en praktisch zijn.

Door de goedkeuring van artikel 3 heeft de Conferentie zich gekant tegen de strekking die in de eerste plaats in de rechtsleer voorkomt om af te wijken van de *lex loci*. Bijzonder de voorstellen om zelfs op zeer beperkte gebieden, het beginsel van de « proper law of the tort » in te voeren kregen een koel onthaal. Maar de regel keert zich ook tegen het stelsel van de landen, zoals bijvoorbeeld Canada, Israël, Japan, de Bondsrepubliek Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, die met verschillende varianten, de *lex loci* en de *lex fori* combineren.

4. Een van de voordelen van een tot de verkeersongevallen beperkt Verdrag is dat de in aanmerking te nemen plaats gemakkelijk te bepalen is, daar de plaats van de handeling praktisch altijd dezelfde is als die waar de schade is aangericht. De uitzonderlijke hypothese van een dissociatie tussen de twee elementen is, naar het oordeel van de Conferentie, geen speciale reglementering waard. Gelet op die overweging en aangezien de plaats van het schadelijk feit het gemakkelijkst te bepalen is met betrekking tot verkeers-

en matière d'accidents de la circulation, la Conférence l'a choisi comme critère principal pour la détermination de la loi applicable, même dans les cas rares où le dommage s'est réalisé ailleurs qu'en ce lieu. Pour exprimer cette idée, la convention se réfère à la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. A supposer qu'une personne soit renversée par une automobile, qu'aucune lésion apparente n'en résulte et que la victime rentre chez elle; puis que, par la suite, les conséquences de l'accident se révèlent, ils s'ensuit que la loi compétente sera celle du lieu de l'accident, non celle du domicile de la victime. De même, si un Autrichien est renversé par un véhicule en France, l'appréciation du dommage moral subi par ses parents, résidant en Autriche, en entendant la nouvelle de l'accident se fera selon la loi française. Un autre exemple limite est celui de l'accident de Martelange, en Belgique, où un camion français transportant du gaz a explosé à 100 mètres de la frontière luxembourgeoise, ce qui a provoqué des dégâts au Luxembourg. Il a été admis que, dans le sens de la convention, la loi luxembourgeoise devait être incompétente, bien que le dommage se soit produit au Luxembourg le fait dommageable s'étant produit en Belgique.

5. L'article 3 spécifie que la loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu, c'est-à-dire qu'il ne sera pas question de consulter les règles de conflits de la loi désignée par cet article, pour suivre éventuellement le renvoi qu'elle effectuerait à la loi d'un autre Etat. La solution correspond à la pratique générale de la Conférence de La Haye, qui tend à exclure toute possibilité de renvoi dans des conventions ayant précisément pour objet d'éliminer les conflits de systèmes.

6. La Conférence s'est bornée à régler le problème de conflits des lois dans l'espace. Le problème de conflits de lois dans le temps n'a pas été résolu dans la convention; selon les règles généralement suivies en la matière, il sera donc soumis aux dispositions transitoires de la loi déclarée applicable en vertu de la convention.

7. Il y a lieu de signaler que l'avant-projet contenait une règle spéciale visant le cas où l'accident n'était pas survenu entièrement sur le territoire d'un seul Etat. Il ne s'agissait donc pas du cas où la cause de l'accident avait eu lieu d'un côté de la frontière et son effet de l'autre côté (l'accident de Martelange cité sous le n° 4 ci-dessus). Il s'agissait plutôt de l'accident en un lieu où deux lois s'appliquent en même temps, sans qu'on puisse savoir laquelle préférer, ou bien de l'accident que l'on ne peut rattacher à aucun pays déterminé, parce que sa localisation est indéterminée. Tel est notamment le cas d'un accident à cheval sur la frontière ou, comme il a été fait remarquer par l'Expert luxembourgeois, d'un accident survenu dans une localité internationale, par exemple une localité divisée entre la Belgique, le Luxembourg et la France, ou dans un condominium, comme par exemple une route appartenant à la fois à la Belgique et au Luxembourg. Pour ces cas, l'avant-projet préconisait l'application du système juridique le plus approprié à la lumière de toutes les circonstances de l'accident (et de ses conséquences). Toutefois, il a été décidé de ne pas retenir cette disposition, étant donné d'une part que les cas visés étaient exceptionnels et, d'autre part, que la disposition, qui était influencée par la notion de la « proper law of the tort », était obscure et n'aidait pas à la détermination de la loi applicable.

ongevallen heeft de Conferentie ze gekozen als hoofd criterium voor de vaststelling van de toepasselijke wet, ook in de zeldzame gevallen waarin de schade elders dan op die plaats is veroorzaakt. Om die idee uit te drukken verwijst het Verdrag naar de interne wet van de Staat op het grondgebied waarvan het ongeval heeft plaatsgevonden. Veronderstellen we dat een persoon door een auto wordt omvergereden, dat hij daarbij geen zichtbare verwondingen oploopt en dat het slachtoffer naar huis terugkeert; achteraf komen de gevolgen van het ongeval aan de dag: de bevoegde wet zal die van de plaats van het ongeval zijn, niet die van de woonplaats van het slachtoffer. Wordt een Oostenrijker in Frankrijk door een voertuig omvergereden, dan geschiedt de beoordeling van de morele schade geleden door de ouders die in Oostenrijk verblijven bij het vernemen van het nieuws van het ongeval evenzo volgens de Franse wet. Een ander extreem voorbeeld is dat van het ongeval te Martelange, in België, waar een Franse vrachtwagen die gas vervoerde op 100 meter van de Luxemburgse grens ontplofte, wat in Luxemburg schade veroorzaakte. Men heeft aangenomen dat, hoewel de schade in Luxemburg was aangericht, overeenkomstig het Verdrag, de Luxemburgse wet niet van toepassing mocht zijn, gezien het schadelijk feit in België heeft plaatsgevonden.

5. Artikel 3 bepaalt dat de van toepassing zijnde wet de interne wet is van de Staat waar het ongeval heeft plaatsgevonden, dat wil zeggen dat er geen sprake van kan zijn de conflictenregels te raadplegen van de bij dit artikel bedoelde wet, om eventueel de verwijzing erin naar de wet van een andere Staat te volgen. De oplossing sluit aan bij de algemene praktijk van de Haagse Conferentie die de uitsluiting van elke verwijzingsmogelijkheid beoogt in Verdragen die precies tot doel hebben de conflicten van stelsels uit te schakelen.

6. De Conferentie heeft zich ertoe beperkt het vraagstuk van de wetsconflicten te regelen in de ruimte. Het vraagstuk van de wetsconflicten in de tijd werd in het Verdrag niet opgelost; volgens de regels die in dat verband over het algemeen worden gevolgd, wordt het dus onderworpen aan de overgangsbepalingen van de wet die krachtens het Verdrag toepasselijk is verklaard.

7. Er dient te worden aangestipt dat het voorontwerp een bijzondere regel inhield met betrekking tot het geval waarin het ongeval niet volledig op het grondgebied van een enkele Staat had plaatsgevonden. Het ging dus niet om het geval waarin de oorzaak van het ongeval aan de ene kant van de grens in ontstaan en het gevolg ervan aan de andere kant (het ongeval van Martelange onder nr. 4 hierboven). Het ging eerder over het ongeval op een plaats waar twee wetten tegelijkertijd van toepassing zijn, zonder dat men weet aan welke de voorkeur te geven, ofwel over het ongeval dat met geen enkel land in verband kan worden gebracht, daar de plaats ervan niet is bepaald. Dit is onder meer het geval met een ongeval dat aan beide zijden van de grens heeft plaatsgevonden of, zoals de Luxemburgse deskundige heeft opgemerkt met een ongeval dat zich in een internationale plaats heeft voorgedaan, bijvoorbeeld een plaats die verdeeld is tussen België, Luxemburg en Frankrijk, of in een condominium, zoals bijvoorbeeld een weg die tegelijk aan België en aan Luxemburg toebehoort. Voor die gevallen prees het voorontwerp de toepassing aan van het juridisch stelsel dat het meest geschikt is ten aanzien van alle omstandigheden van het ongeval (en van de gevolgen ervan). Besloten werd die bepaling niet in aanmerking te nemen, aangezien enerzijds de bedoelde gevallen uitzonderlijk waren en, anderzijds, de bepaling die beïnvloed was door het begrip van de « proper law of the tort » duister was en niet kan bijdragen tot de vaststelling van de toepasselijke wet.

Article 4.

1. La Conférence n'a pas cru pouvoir adopter la règle de l'application de la *lex loci delicti commissi* sans aucune exception. Pour certains cas où les rattachements convergent vers une loi autre que celle du lieu du délit, elle a cru devoir instaurer une réglementation spéciale en faveur de la loi ainsi désignée. Ces exceptions, qui constituent une contribution nouvelle à la solution des conflits de lois en matière de responsabilité extra-contractuelle, figurent dans les articles 4, 5 et 6.

2. Dans l'avant-projet, les exceptions étaient essentiellement basées sur l'existence d'une communauté de résidence des parties en cause, dans un pays autre que celui où l'accident était survenu. Toutefois, cette solution s'est avérée trop compliquée. Il serait en effet difficile de fixer la loi applicable d'après la résidence habituelle de personnes aussi diverses que le conducteur, le propriétaire, le locataire, le passager, etc.

3. Afin de mieux préciser et limiter les exceptions, il a été décidé d'adopter l'immatriculation des véhicules impliqués comme critère fondamental des exceptions. L'avantage de l'immatriculation est d'être un critère plus facile à mettre en œuvre que la résidence habituelle pour déterminer la loi applicable. De plus, l'Etat du lieu d'immatriculation coïncidera en général avec celui de la résidence habituelle du conducteur et du propriétaire ainsi que du siège de la compagnie d'assurance. Le critère de l'immatriculation a donc le mérite d'opérer une concentration d'un certain nombre d'éléments de rattachement.

Toutefois, l'immatriculation étant un critère purement formel, il a été jugé nécessaire de le doubler dans certains cas du critère réel de la résidence habituelle. Ainsi, comme il s'ensuit de l'article 6 *in fine*, dont le but est d'écarter les immatriculations dépourvues de signification, le critère d'immatriculation n'est pris en considération que s'il concorde avec la résidence habituelle soit du propriétaire, soit du détenteur, soit du conducteur du véhicule.

En outre, il a été estimé nécessaire de garder dans une certaine mesure la résidence habituelle comme rattachement en ce qui concerne certaines personnes dont les liens avec le véhicule sont fortuits ou inexistantes, comme par exemple les passagers et les personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule. En ce qui concerne ces dernières personnes, il faut une coïncidence entre leur résidence habituelle et l'immatriculation pour qu'il y ait exception à la *lex loci*. La résidence habituelle du passager victime ne joue un rôle direct dans la détermination de la loi applicable que si elle se trouve dans le pays d'accident. Dans ce cas, elle a pour effet de contrebalancer l'immatriculation effectuée dans un autre pays et ramener l'affaire sous l'empire de la loi du lieu de l'accident.

Par contre, le conducteur, le détenteur, le propriétaire et toute autre personne ayant un droit sur le véhicule sont, sous réserve des dispositions de l'article 6, en principe tous identifiés avec le véhicule.

4. L'avant-projet de la Commission spéciale proposait une réglementation particulière de la responsabilité extra-contractuelle en matière de transport de personnes. Cette ré-

Artikel 4.

1. De Conferentie was van oordeel dat zij de regel van de toepassing van de *lex loci delicti commissi* zonder enige uitzondering niet kan aanvaarden. Voor bepaalde gevallen waarin de aanknopingselementen convergeren naar een andere wet dan die van de plaats van het ongeval heeft zij het haar plicht geacht een bijzondere regeling in te voeren ten gunste van bedoelde wet. Die uitzonderingen welke een nieuwe bijdrage vormen tot de oplossing van de wetsconflicten inzake de niet-contractuele aansprakelijkheid, zijn opgenomen in de artikelen 4, 5 en 6.

2. In het voorontwerp steunden de uitzonderingen hoofdzakelijk op het bestaan van een gemeenschappelijke verblijfplaats van de betrokken partijen, in een ander land dan dat waarin het ongeval heeft plaatsgevonden. Die oplossing bleek te ingewikkeld. Het ware inderdaad moeilijk de toepasselijke wet te bepalen op grond van de gewone verblijfplaats van dermate verschillende personen als de bestuurder, de eigenaar, de huurder, de passagier enz.

3. Teneinde de uitzonderingen beter te bepalen en te beperken, werd besloten de inschrijving van de betrokken voertuigen als basis-criterium van de uitzonderingen te aanvaarden. Bij de bepaling van de toepasselijke wet is de inschrijving gemakkelijker als criterium te gebruiken dan de gewone verblijfplaats. Daarenboven valt de Staat van de plaats van inschrijving over het algemeen samen met het land van de gewone verblijfplaats van de bestuurder en van de eigenaar alsmede van de zetel van de verzekeringsmaatschappij. Het criterium van de inschrijving heeft dus de verdienste een bepaald aantal aanknopingselementen samen te brengen.

Daar de inschrijving echter een louter formeel criterium is, achtte men het noodzakelijk het in bepaalde gevallen te doen samengaan met het werkelijk criterium van de gewone verblijfplaats. Zoals blijkt uit artikel 6 *in fine*, dat tot doel heeft de inschrijvingen zonder betekenis te weren, wordt het criterium van de inschrijving alleen in overweging genomen als het overeenstemt met de gewone verblijfplaats van de eigenaar of van de bezitter, of van de bestuurder van het voertuig.

Bovendien was men van oordeel de gewone verblijfplaats in een zekere mate als aanknopingselement te moeten behouden voor bepaalde personen van wie de relatie met het voertuig toevallig of onbestaande is, zoals bijvoorbeeld de passagiers en de personen die zich op de plaats van het ongeval bevinden buiten het voertuig. Ten aanzien van de laatstgenoemde personen dienen de gewone verblijfplaats en de inschrijving van het voertuig samen te vallen opdat er een uitzondering zou zijn op de *lex loci*. De gewone verblijfplaats van de inzittende die het slachtoffer is geworden van een ongeval speelt slechts rechtstreeks een rol bij de bepaling van de toepasselijke wet als zij zich bevindt in het land van het ongeval. In dat geval heeft zij tot gevolg dat de in een ander land verrichte inschrijving ongedaan wordt gemaakt en dat de zaak opnieuw onder de toepassing komt van de wet van de plaats van het ongeval.

Daarentegen worden de bestuurder, de bezitter, de eigenaar en ieder ander persoon die een recht op het voertuig kan doen gelden, met inachtneming van de bepalingen van artikel 6, in beginsel allemaal vereenzelvigd met het voertuig.

4. Het voorontwerp van de bijzondere Commissie stelde een afzonderlijke reglementering voor van de niet-contractuele aansprakelijkheid inzake vervoer van personen. Die

glementation, contenue dans les articles 4 (transport bénévole) et 5 (transport à titre onéreux) — (voir également sous l'article premier n° 2.4 ci-dessus, [p. 14-15]), faisait une distinction entre la relation interne, à savoir la relation entre le transporteur et le transporté, et la relation externe, à savoir la relation entre plusieurs véhicules concernés par l'accident, ou entre un conducteur et le passager d'un autre véhicule, ou entre un conducteur et le passager d'un autre véhicule, ou entre un conducteur et un piéton. En conséquence de cette réglementation, l'avant-projet admettait l'application de différentes lois entre, par exemple, un passager et son conducteur d'une part et le passager et le conducteur d'un autre véhicule d'autre part, même si toutes ces personnes étaient impliquées dans le même accident.

Cette pluralité n'a pas été maintenue dans le texte définitif de la convention, qui est plutôt caractérisée par le principe d'unité. Les règles spéciales sur le transport ont été supprimées et la même règle de conflit régit les relations internes et externes. Ainsi, les personnes impliquées dans un et même accident sont toutes soumises à la même loi en ce qui concerne leur responsabilité envers la victime. Toutefois, le principe d'unité a été limité, pour des motifs pratiques, à la seule relation entre les coauteurs et chaque victime particulière. S'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

5. L'article 4 donne donc des exceptions au principe général de l'application de la loi du pays de l'accident. Il constitue — avec l'article 5 — l'apport le plus original de la convention, en remédiant à l'inconvénient de la compétence de la loi locale lorsque toutes les parties à un accident se rattachent à un pays autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu. L'idée est simple, mais sa mise en œuvre s'est avérée plus délicate en raison de la complexité de la matière et il a fallu sérier les hypothèses en partant de la plus simple pour aboutir aux plus complexes. Ainsi, l'article traite séparément des cas où un seul puis plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident et enfin où des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident.

6. L'article 4 vise uniquement les responsabilités pour dommages aux personnes et aux véhicules, alors que l'article 5 vise, ainsi qu'on le verra, la responsabilité pour d'autres dommages matériels.

7. L'article 4 se réfère à des véhicules ou à des personnes impliquées dans l'accident.

1) Le terme impliqué peut avoir deux sens en français (1). Dans un premier sens, le terme fait intervenir une notion de culpabilité. Dans ce sens un véhicule serait impliqué dans l'accident lorsque la responsabilité à laquelle il peut donner lieu est mise en cause. Mais dans le langage courant, ce mot peut également avoir un sens plus neutre, plus objectif. Dans ce dernier sens, un véhicule impliqué dans l'accident est un véhicule « inclus dans l'accident », concerné par l'accident, « ayant pris part à l'accident » ou « y ayant joué un rôle ».

C'est ainsi que la loi fédérale suisse sur la circulation routière du 19 décembre 1958 emploie ce terme aussi bien

reglementering, vervat in de artikelen 4 (vervoer om niet) en 5 (vervoer tegen betaling) — zie ook sub artikel 1 n° 24 hierboven blz. 20 en 21), maakte een onderscheid tussen de interne relatie, te weten de verhouding tussen de vervoerder en de vervoerde en de externe relatie te weten de verhouding tussen verscheidene voertuigen die bij het ongeval betrokken waren, of tussen een bestuurder en de passagier van een ander voertuig, of tussen een bestuurder en een voetganger. Op grond van die reglementering heeft het voorontwerp de toepassing aanvaard van verschillende wetten tussen bijvoorbeeld, een passagier en zijn bestuurder enerzijds en de passagier en de bestuurder van een ander voertuig anderzijds zelfs indien al die personen bij hetzelfde ongeval betrokken waren.

Die pluraliteit is niet gehandhaafd, in de definitieve tekst van het Verdrag, die veeleer door het eenheidsbeginsel is gekenmerkt. De bijzondere regels betreffende het vervoer vervallen en dezelfde conflictenregel is van toepassing op de interne en externe relatie. De bij een zelfde ongeval betrokken personen zijn allen onderworpen aan dezelfde wet wat hun aansprakelijkheid jegens het slachtoffer betreft. Om praktische redenen is het eenheidsbeginsel beperkt tot de verhouding tussen de mededaders en ieder afzonderlijk slachtoffer. Zijn er verscheidene slachtoffers, dan wordt de toepasselijke wet ten aanzien van ieder van hen afzonderlijk vastgesteld.

5. Artikel 4 geeft dus de uitzonderingen aan op het algemeen beginsel van de toepassing van de wet van het land van het ongeval. Het vormt — met artikel 5 — de meest oorspronkelijke inbreng van het Verdrag door het euvel te verhelpen van de bevoegdheid van de plaatselijke wet wanneer alle partijen bij een ongeval behoren tot een ander land dan dat waar het ongeval heeft plaatsgevonden. De idee is eenvoudig, maar de toepassing ervan is kieskeurig wegens de complexiteit van de materie en men was verplicht de verschillende hypothesen te behandelen te beginnen met de eenvoudigste om te eindigen met de meest complexe. Het artikel handelt afzonderlijk over de gevallen waarin een enkel voertuig of verschillende voertuigen bij het ongeval betrokken zijn en ten slotte over het geval waarin personen die zich op de plaats van het ongeval bevinden buiten het of de voertuigen bij het ongeval betrokken zijn.

6. Artikel 4 heeft alleen betrekking op de aansprakelijkheid wegens schade aan personen en voertuigen, terwijl zoals men zal kunnen vaststellen, artikel 5, doelt op de aansprakelijkheid voor andere materiële schade.

7. Artikel 4 verwijst naar voertuigen of personen die bij het ongeval betrokken zijn.

1) De term « impliqué » kan in het Frans twee betekenissen hebben (1). In een eerste betekenis sluit de term het begrip schuld in. In die betekenis zou een voertuig bij het ongeval betrokken zijn wanneer de aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven wordt opgeworpen. In het gewone taalgebruik, kan dat woord een meer neutrale, meer objectieve betekenis hebben. In die laatste betekenis is een voertuig dat bij het ongeval betrokken is een voertuig « inclus dans l'accident », « concerné par l'accident », « ayant pris part à l'accident » of « y ayant joué un rôle ».

De Zwitserse Federale wet op het wegverkeer van 19 december 1958 gebruikt de term zowel voor aansprakelijke

(1) Voir P. Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française. Impliquer : engager (quelqu'un) dans une affaire fâcheuse; mettre en cause dans une accusation (impliquer une personne dans une affaire; être impliqué dans un procès); mais le même dictionnaire renvoie aussi à « contenir », « inclure ».

(1) Zie P. Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française. Impliquer : engager (quelqu'un) dans une affaire fâcheuse; mettre en cause dans une accusation (impliquer une personne dans une affaire; être impliqué dans un procès); maar hetzelfde woordenboek verwijst eveneens naar « contenir », « inclure ».

pour des personnes « responsables » ou « à mettre en cause » que pour des personnes qui ne le sont certainement pas (1).

2) Les deux sens ont été employés dans l'article 4 de la convention. Dans les alinéas a et b le terme impliqué a un sens neutre, objectif, donné en anglais par l'emploi du mot « involved » dont la signification ne peut faire aucun doute à cet égard. Dans l'alinéa c au contraire, le terme impliqué est revêtu de son sens subjectif de culpabilité, ce qui implique qu'en anglais on emploie l'expression « involved and may be liable ».

3) On pourrait certes soutenir que le terme impliqué suppose dans tous les cas une possibilité de mise en cause. Ce serait alors admettre qu'il existe des divergences fâcheuses entre les textes anglais et français qui soulèveraient un difficile problème de choix dont les conséquences pratiques seraient nettement marquées. Prenons un exemple : un véhicule immatriculé en A, en stationnement régulier ou à l'arrêt à un feu rouge dans le pays C, est tamponné par un véhicule immatriculé en B. Selon la notion objective, il y a deux véhicules qui sont concernés par l'accident, qui prennent part (l'un activement, l'autre passivement) à l'accident, et l'on appliquera la loi de C, du lieu de délit, en raison de leurs immatriculations différentes. Par contre, vu sous l'angle de la culpabilité, un seul véhicule (le tamponneur) est impliqué dans l'accident. Si l'on retenait ce sens, on ferait alors l'application de la loi de A, où ce véhicule est immatriculé.

4) Nous estimons que la convention ne peut pas imposer ce dernier sens dans tous les cas. L'alinéa a de l'article 4 vise le cas où, dans la réalité des faits, constatée par les rapports de police, un seul véhicule a pris part à l'accident. C'est le cas simple du véhicule qui se jette dans un arbre ou qui écrase un piéton.

L'alinéa b vise le cas où deux ou plusieurs véhicules jouent un rôle dans l'accident, le cas le plus simple étant la collision de deux véhicules, même si l'un des deux se trouve en stationnement régulier.

On ne donnera un sens de culpabilité à « impliqué » que dans le cas prévu à l'alinéa c, qui vise d'ailleurs non plus des véhicules mais des personnes physiques, des piétons, pour lesquels une recherche subjective se comprend, ne serait-ce que pour distinguer les piétons « qui ont joué un rôle dans l'accident » de simples « témoins de l'accident ».

5) Outre l'argument tiré du texte anglais « involved » dans les alinéas a et b « involved and may be liable » dans l'alinéa c on peut faire état d'un argument logique pour étayer notre interprétation. « La responsabilité d'un véhicule » est dans certaines lois une responsabilité objective. En cas de collision par exemple, on ne pourrait pas savoir si la responsabilité d'un véhicule peut être mise en cause avant d'avoir consulté la loi applicable établissant par exemple une responsabilité objective, alors qu'on ferait intervenir cette mise en cause de la responsabilité dans la détermination

(« responsables ») ou bij de zaak te betrekken personen (« à mettre en cause ») als voor personen die het zeker niet zijn.

2) In artikel 4 van het Verdrag werden de twee betekenissen gebruikt. In de leden a en b heeft de term « impliqué » een neutrale objectieve betekenis, die in het Engels wordt weergegeven door het gebruik van het woord « involved » waarvan de betekenis in dit opzicht alle twijfel uitsluit. In lid d daarentegen is aan de term « impliqué » het subjectieve aspect van schuld verbonden, wat uitlegt dat men in het Engels de uitdrukking « involved and may be liable » gebruikt.

3) Men zou weliswaar kunnen aanvoeren dat de term « impliqué » in alle gevallen een mogelijkheid van betrokken zijn bij de zaak onderstelt. Dit ware toegeven dat er spijtige verschillen bestaan tussen de Engelse en Franse tekst die een kies vraagstuk van keuze zouden doen rijzen waarvan de praktische gevolgen duidelijk zouden tot uiting komen. Laten we volgend voorbeeld nemen : een voertuig dat in A is ingeschreven, regelmatig stationerend of stilstaand bij een verkeerslicht dat op rood staat in het land C, wordt aangereden door een voertuig dat in B is ingeschreven. Volgens het objectief begrip zijn er bij het ongeval twee voertuigen betrokken, zijn er twee voertuigen die, het ene een actieve, het andere een passieve rol spelen bij het ongeval, en men zal de wet van C, van de plaats van het misdrijf, toepassen wegens hun verschillende inschrijvingen. Uit het oogpunt van de schuld beschouwd is er daarentegen één voertuig (het aanrijdende) bij het ongeval betrokken. Houdt men het bij die betekenis, dan zou de wet van A, waar het voertuig is ingeschreven toepassing vinden.

4) Wij zijn van oordeel dat het Verdrag die laatste betekenis niet in alle gevallen mag opleggen. Lid a van artikel 4 doelt op het geval waarin uit de feiten die door de politieverslagen zijn vastgesteld blijkt dat een enkel voertuig bij het ongeval is betrokken. Dit is het gewone geval van het voertuig dat tegen een boom rijdt of een voetganger aanrijdt.

Lid b heeft betrekking op het geval waarin twee of meer voertuigen een rol spelen bij het ongeval; het eenvoudigste geval is de botsing van twee voertuigen, zelfs als een van beide op regelmatige wijze is gestationeerd.

Aan « impliqué » zal men alleen een betekenis van schuld geven in het geval bedoeld bij lid c, dat trouwens niet meer doelt op voertuigen maar op natuurlijke personen, voetgangers, ten aanzien van wie een subjectief onderzoek te begrijpen is, al was het maar aan de voetgangers die bij het ongeval een rol hebben gespeeld, te onderscheiden van de gewone « getuigen van het ongeval ».

5) Benevens het argument uit de Engelse tekst « involved » in de leden a en b, « involved and may be liable » in lid c, kan men een logisch argument aanvoeren om onze argumentatie kracht bij te zetten. De « aansprakelijkheid van een voertuig » is in bepaalde wetten een objectieve aansprakelijkheid. In geval van botsing bijvoorbeeld, zou men niet kunnen weten of de aansprakelijkheid van een voertuig kan worden opgeworpen, alvorens de toepasselijke wet te hebben geraadpleegd waarbij bij voorbeeld een objectieve aansprakelijkheid is vastgesteld, terwijl men het erbij betrekken

(1) Voir par exemple l'article 51, alinéa 2, deuxième et troisième phrases : « Ceux qui sont impliqués dans l'accident, mais en premier lieu les conducteurs de véhicules, avertiront la police. Toutes les personnes impliquées, y compris les passagers, doivent prêter leur concours à la reconstitution des faits. »

Il est certain que toutes les personnes « impliquées » ne sont pas « à mettre en cause », par exemple le passager. D'autre part, on parle de « responsables impliqués » dans l'article 60 alinéa 2 de la même loi.

Zie bijvoorbeeld artikel 51, tweede lid, tweede en derde zin : « Ceux qui sont impliqués dans l'accident, mais en premier lieu les conducteurs de véhicules, avertiront la police. Toutes les personnes impliquées, y compris les passagers, doivent prêter leur concours à la reconstitution des faits. »

Het is zeker, dat niet alle personen waarop « impliquées » slaat, zoals de passagiers bijvoorbeeld, ook « à mettre en cause » zijn. Artikel 60, tweede lid, van de bovengenoemde wet spreekt anderzijds van « responsables impliqués ».

tion de la loi applicable. C'est d'ailleurs justement pour éviter un tel cercle vicieux qu'à la Onzième session on a préféré employer la notion objective « impliqué - involved » au lieu de recourir à la notion d'« auteur de l'accident » employée dans l'article 3 de l'avant-projet élaboré par la Commission spéciale. On notera, pour ce qui concerne l'alinéa c qui fait bien intervenir la notion de culpabilité, qu'il s'agit là du fait de personnes physiques et non pas de véhicules et que dans ce cas la responsabilité est rarement objective et suppose, quelle que soit la loi applicable, une certaine appréciation du rôle de la personne impliquée. Ainsi, comme nous l'avons dit, il convient de distinguer toute de suite entre les coupables possibles et les simples témoins dont la résidence n'a pas à intervenir dans la recherche de la loi applicable.

8. L'article 4 vise uniquement les cas où le ou les véhicules impliqués sont immatriculés. Les accidents impliquant des véhicules non immatriculés, ainsi que certains cas d'immatriculations multiples ou dépourvues de signification sont traités dans l'article 6. Il y a lieu d'observer qu'il faut également prendre en considération les véhicules mentionnés dans l'article 6 pour la détermination de la loi applicable. Ainsi un accident impliquant une auto et une bicyclette tombera, par le jeu combiné des articles 4 et 6, sous l'empire de l'article 4 alinéa b.

9. L'alinéa a de l'article 4 traite de l'hypothèse où un seul véhicule est impliqué dans l'accident.

Si ce véhicule est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, c'est la loi interne de l'Etat d'immatriculation qui est applicable à la responsabilité, sous certaines conditions qui varient selon les situations. Ainsi l'alinéa a est divisé en plusieurs sous-alinéas réglant séparément la responsabilité d'abord envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, puis envers une victime qui était passager et ensuite envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule. Enfin, il y a une disposition sur la pluralité de victimes.

1) Le premier sous-alinéa de l'alinéa a règle la responsabilité envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule.

1° Quand ces personnes sont victimes d'un dommage, leurs prétentions sont régies par la loi interne de l'Etat d'immatriculation, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle. Si par exemple un véhicule immatriculé en Suède et conduit par une personne distincte du propriétaire circule au Danemark et se jette contre un arbre, la responsabilité dans les rapports entre le conducteur et le propriétaire relève de la loi suédoise. Ainsi, l'un des avantages de l'immatriculation comme critère de la loi applicable est qu'on évite toute scission dans les relations entre le conducteur, le détenteur et le propriétaire du véhicule.

Ces personnes sont donc, du point de vue de la loi applicable, entièrement assimilées au véhicule. En effet, les prétentions que le conducteur pourrait faire valoir contre le propriétaire, ou le propriétaire contre le conducteur n'ont pas de rattachement à la loi locale. Les liens avec le pays d'immatriculation sont en général plus sérieux, étant donné que ces personnes ont normalement leur résidence dans ce pays. Même si tel n'était pas le cas, par exemple si le véhicule n'avait été loué au cours d'une visite dans un pays étranger, le rattachement à la loi d'immatriculation serait

van die aansprakelijkheid in aanmerking zou nemen bij de vaststelling van de wet die van toepassing is. Het is trouwens juist om die vicieuze cirkel te voorkomen dat men op de elfde zitting heeft verkozen het objectief begrip « impliqué-involved » te gebruiken in plaats van het begrip « auteur de l'accident » dat voorkomt in artikel 3 van het door de Bijzondere Commissie uitgewerkt voorontwerp. In het geval van lid c, waaraan het begrip schuld wel verbonden is, gaat het om natuurlijke personen en niet om voertuigen en in dergelijke omstandigheden is de aansprakelijkheid zelden objectief en onderstelt ze, ongeacht de toepasselijke wet een bepaalde beoordeling van de rol van de betrokken persoon. Zo dient er, zoals wij hebben gezegd, onmiddellijk een onderscheid te worden gemaakt tussen de mogelijke schuldigen en de gewone getuigen wier verblijfplaats geen rol te spelen heeft bij het onderzoek naar de toepasselijke wet.

8. Artikel 4 heeft alleen betrekking op de gevallen waarin het of de betrokken voertuigen ingeschreven zijn. Ongevalen waarbij voertuigen zijn betrokken die niet ingeschreven zijn en bepaalde gevallen van voertuigen die in meer dan een Staat zijn ingeschreven of waarvan de inschrijving geen betekenis heeft worden in artikel 6 behandeld. De in artikel 6 vermelde voertuigen moeten ook in aanmerking genomen worden voor de bepaling van de toepasselijke wet. Door de toepassing van artikel 4 en van artikel 6, zal een ongeval waarbij een auto en een fiets betrokken zijn, onder de werking vallen van artikel 4, lid b.

9. Alinea a van artikel 4 handelt over de hypothese waarin een enkel voertuig bij het ongeval betrokken is.

Indien dit voertuig is ingeschreven in een andere Staat dan die op het grondgebied waarvan het ongeval heeft plaatsgevonden is de interne wet van de Staat van inschrijving van toepassing op de aansprakelijkheid, onder de bepaalde voorwaarden die verschillen naar gelang van de omstandigheden. Zo is alinea a verdeeld in verscheidene subalinea's met een afzonderlijke regeling in de eerste plaats van de aansprakelijkheid jegens de bestuurder, de houder, de eigenaar, of elke andere persoon die enig recht heeft op het voertuig, vervolgens van de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer dat passagier was alsmede jegens een slachtoffer dat zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig bevond. Ten slotte is er een bepaling met betrekking tot twee of meer slachtoffers.

1) De eerste subalinea van alinea a regelt de aansprakelijkheid jegens de bestuurder, de houder, de eigenaar of elke andere persoon die enig recht heeft op het voertuig.

1° Wanneer die personen schade lijden, berust hun aanspraak op de interne wet van de Staat van inschrijving zonder inachtneming van hun gewone verblijfplaats. Indien bijvoorbeeld een in Zweden ingeschreven voertuig, bestuurd door een ander persoon dan de eigenaar in Denemarken aan het verkeer deelneemt en tegen een boom rijdt, ressorteert de aansprakelijkheid tussen de bestuurder en de eigenaar onder de Zweedse wet. Een van de voordelen van de inschrijving als criterium voor de toepasselijke wet is dat men elke splitsing voorkomt in de betrekkingen tussen de bestuurder, de houder en de eigenaar van het voertuig.

Die personen zijn dus, uit het oogpunt van de toepasselijke wet, volledig gelijkgesteld met het voertuig. De aanspraken die de bestuurder jegens de eigenaar zou kunnen doen gelden, of die van de eigenaar jegens de bestuurder kunnen niet met de plaatselijke wet in verband worden gebracht. De banden met het land van inschrijving zijn over het algemeen hechter, aangezien die personen in normale omstandigheden hun verblijfplaats in dat land hebben. Zelfs indien dit niet het geval is, bij voorbeeld indien het voertuig gehuurd wordt tijdens een bezoek aan een vreemd land,

quand même naturel, puisque cette loi est en général aussi le statut du contrat de louage. En outre, l'assurance est normalement contractée dans le pays d'immatriculation.

2° Le détenteur est la personne qui a la disposition matérielle du véhicule, sans se prétendre possesseur de celui-ci. Le détenteur peut disposer du véhicule à la suite d'une vente à tempérament ou en vertu d'un contrat de louage ou de gage, etc.

3° Le premier sous-alinéa vise le cas où le conducteur, le détenteur ou le propriétaire sont des victimes. Il y a lieu de signaler qu'il s'ensuit indirectement des dispositions du deuxième et du troisième sous-alinéas que ces personnes sont également assimilées au véhicule en tant que personnes responsables. En ce qui concerne plus particulièrement le propriétaire, ce qui vient d'être dit ne vaut que pour son rôle spécial de propriétaire. S'il est blessé comme passager, il suit la règle applicable aux passagers-victimes, et s'il est blessé sur les lieux de l'accident, hors du véhicule, il tombe sous le coup des dispositions du troisième sous-alinéa, etc.

2) Le deuxième sous-alinéa de l'alinéa a, traite de la responsabilité envers une victime qui était passager dans le véhicule.

1° Cette responsabilité est régie par la loi du pays d'immatriculation, si le passager avait sa résidence habituelle dans un pays autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu. En utilisant l'imparfait (qui était passager), le texte se reporte au moment de l'accident pour savoir si à cette date la victime avait sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation ou dans un pays tiers.

Etant donné que les cas où le passager réside dans le pays de l'accident seront assez rares, la règle signifie *de facto* que la relation interne (voir sous le n° 4 ci-dessus) est soumise, comme règle principale, à la loi du pays d'immatriculation quand un seul véhicule est impliqué dans l'accident. Pour le passager, le lieu de l'accident n'est plus à lui seul un élément de rattachement. Il faut qu'il coïncide avec la résidence habituelle du passager pour que la loi locale soit applicable. Pour les autres cas, à savoir quand le passager réside dans un pays autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, la loi du pays d'immatriculation est plus proche, car le passager et le responsable du véhicule ont en général leur résidence habituelle dans ce pays, où l'assurance a aussi été normalement contractée. De plus, le passager a la possibilité de prévoir et de s'accommoder au fait que la loi du pays de l'immatriculation sera applicable. C'est seulement dans le cas de voyages touristiques ou d'autres transports collectifs que cette loi peut paraître arbitraire. Toutefois, les parties ont la possibilité de s'entendre sur la loi applicable en concluant le contrat de transport. Quant aux autostoppeurs, il a été estimé que ceux-ci, en montant dans une voiture, acceptent par avance l'application éventuelle de la loi du véhicule. En outre, l'autostoppeur est protégé par le fait qu'on appliquera la *lex loci* quand le passager a sa résidence habituelle dans le pays de l'accident.

2° En ce qui concerne l'hypothèse — rare d'ailleurs — du passager coauteur de l'accident, elle n'a pas été estimée assez importante pour être traitée expressément dans la convention. Le silence de celle-ci à cet égard implique que

zou het in verband brengen met de wet van het land van inschrijving toch nog natuurlijk zijn, vermits deze wet over het algemeen ook die is van de huurovereenkomst. Bovendien wordt de verzekering normalerwijze in het land van inschrijving aangegaan.

2° De houder is de persoon die de materiële beschikking heeft over het voertuig, zonder aanspraak te maken op het bezit ervan. De houder kan over het voertuig beschikken ingevolge een verkoop op afbetaling of op grond van een huur — of pandovereenkomst enz.

3° De eerste subalinéa doelt op het geval waarin de bestuurder, de houder of de eigenaar slachtoffer zijn. Er dient te worden op gewezen dat uit de bepalingen van de subalinéa's 2 en 3 onrechtstreeks volgt dat die personen eveneens als aansprakelijke personen met het voertuig worden gelijkgesteld. Voor de eigenaar in het bijzonder, geldt wat hierboven is gezegd alleen voor zijn bijzondere rol van eigenaar. Indien hij als passagier is gekwetst, volgt hij de regel die op de passagier-slachtoffer toepasselijk is en is hij op de plaats van het ongeval, buiten het voertuig gekwetst, dan vinden op hem de bepalingen van de derde subalinéa toepassing enz.

2) De tweede subalinéa van alinéa a. handelt over de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer dat passagier was in het voertuig.

1° Die aansprakelijkheid wordt beheerst door de wet van het land van inschrijving indien de passagier zijn gewone verblijf had in een ander land dan dat op het grondgebied waarvan het ongeval heeft plaatsgevonden. Door het gebruik van het imperfectum (qui était passager) verplaatst de tekst zich naar het ogenblik van het ongeval om te weten of op dat tijdstip het slachtoffer zijn gewone verblijfplaats had in het land van inschrijving of in een derde land.

Aangezien de gevallen waarin de passagier in het land van het ongeval verblijft vrij zeldzaam zullen zijn, betekent de regel *de facto* dat de interne relatie (zie onder nr. 4 hierboven) als hoofdregel onderworpen is aan de wet van het land van inschrijving wanneer slechts een enkel voertuig bij het ongeval is betrokken. Voor de passagier is de plaats van het ongeval geen verbandlegend element op zichzelf meer. Zij dient samen te vallen met de gewone verblijfplaats van de passagier opdat de plaatselijke wet van toepassing is. Voor de andere gevallen, te weten wanneer de passagier verblijft in een ander land dan in dat op het grondgebied waarvan het ongeval heeft plaatsgevonden is er een nauwer verband met de wet van het land van inschrijving, want de passagier en de voor het voertuig aansprakelijke persoon hebben over het algemeen hun gewone verblijfplaats in dat land, waar normalerwijze ook de verzekering is aangegaan. Ook kan de passagier voorzien dat de wet van het land van de inschrijving van toepassing zal zijn en zich ernaar schikken. Enkel in geval van toeristische reizen of andere collectieve transporten kan die wet willekeurig lijken. De partijen hebben evenwel de mogelijkheid om overeenstemming te bereiken nopens de toepasselijke wet door het sluiten van de vervoerovereenkomst. Wat de lifters betreft, van hen wordt verondersteld dat ze bij het instappen in een wagen, bij voorbaat de eventuele toepassing van de wet van het voertuig aanvaardden. Bovendien is de lifter beschermd doordat men de *lex loci* zal toepassen wanneer de passagier zijn gewone verblijfplaats heeft in het land van het ongeval.

2° De trouwens zeldzame hypothese van de passagier-mededader van het ongeval werd niet belangrijk genoeg geacht om uitdrukkelijk in het Verdrag te worden behandeld. Het stilzwijgen daaromtrent van deze laatste sluit in

la résidence habituelle du passager coauteur n'est pas prise en considération pour la détermination de la loi applicable. Le passager fautif est donc, à l'instar du conducteur, entièrement assimilé au véhicule; il s'est en effet immiscé dans la conduite de celui-ci.

3° L'expression de « résidence habituelle » est une notion essentiellement de fait. Elle implique une certaine stabilité dans la durée et dans l'intention.

3) Le troisième sous-alinéa de l'alinéa a règle la responsabilité envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident, hors du véhicule. Il s'agira en fait essentiellement du piéton.

Pour ce cas, l'application de la *lex loci* se présente naturellement comme la règle générale. Une exception au profit de la loi du pays d'immatriculation a été jugée motivée seulement dans l'hypothèse où la victime avait, au moment de l'accident, sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation. En effet, dans ce cas, l'affaire sera en général réglée dans ce dernier pays.

La règle ne vise que les victimes qui se trouvaient sur les lieux de l'accident au moment où celui-ci est survenu, à savoir « les victimes directes ».

Les autres personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles peuvent avoir subi « par ricochet » à la suite du préjudice qui a frappé la victime directe, par exemple en vertu des règles sur la réparation du tort moral ou du préjudice résultant du décès ou de l'incapacité de travail d'une autre personne, sont entièrement assimilées, du point de vue de la détermination de la loi applicable, à la victime directe. Leurs prétentions sont donc soumises à la loi qui régit la responsabilité envers la victime directe ou qui l'aurait régi. Toutefois, il ressort du texte que la résidence habituelle d'une victime par ricochet doit être prise en considération si elle est présente sur les lieux de l'accident.

La loi déclarée applicable sur la base de la résidence habituelle de la victime directe détermine, en vertu de l'article 8, n° 6, les autres personnes ayant droit à réparation du dommage.

4) Le dernier paragraphe de l'alinéa a vise le cas où il y a plusieurs victimes.

Dans ce cas, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune des victimes. Il est donc possible que la loi du pays d'immatriculation soit applicable à la responsabilité pour les dommages causés au conducteur ou au véhicule, tandis que la *lex loci* soit applicable à la responsabilité, née du même accident, envers un autostoppeur et un piéton, qui avaient tous les deux leur résidence habituelle dans le pays de l'accident. A la différence du cas de pluralité d'auteurs, où il y a unité de la loi applicable à tous les coauteurs, il a donc été estimé utile d'adopter, lorsqu'il y a plusieurs victimes, une règle consacrant une pluralité éventuelle de lois applicables à celles-ci.

En effet, du côté des victimes demandeurs en justice, les différentes actions se séparent plus naturellement que du côté des coauteurs, formant parties défenderesses, où l'unité s'impose par des considérations pratiques et procédurales; la responsabilité de chaque coauteur doit être apprécié compte tenu de la responsabilité des autres.

Il ressort de ce qui vient d'être exposé que l'alinéa a peut être applicable même s'il y a plusieurs personnes responsa-

dat de gewone verblijfplaats van de passagier-mededader niet in aanmerking wordt genomen voor de vaststelling van de toepasselijke wet. De schuldige passagier wordt dus, in navolging van de bestuurder volkomen gelijkgesteld met het voertuig; hij is immers bij de besturing ervan betrokken.

3° De uitdrukking « gewone verblijfplaats » is in hoger mate een feitelijk begrip. Zij sluit een bepaalde stabiliteit in met betrekking tot de duur en de bedoeling.

3) De derde subalineea van alinea a regelt de aansprakelijkheid jegens het slachtoffer dat zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig bevond. In feite gaat het hoofdzakelijk om de voetganger.

Voor dat geval is de toepassing van de *lex loci* natuurlijk algemene regel. Een uitzondering ten gunste van de wet van het land van inschrijving is alleen verantwoord bevonden in de hypothese dat het slachtoffer op het ogenblik van het ongeval zijn gewone verblijfplaats had in het land van inschrijving. In dat geval zal de zaak immers over het algemeen in dat laatste land worden geregeld.

De regel heeft slechts betrekking op de slachtoffers die zich op de plaats van het ongeval bevonden op het ogenblik dat het heeft plaatsgevonden, te weten « de rechtstreekse slachtoffers ».

De andere personen die recht hebben op vergoeding van de schade die zij zijdelings mochten hebben geleden ingevolge de schade die het rechtstreeks slachtoffer heeft getroffen, bij voorbeeld op grond van de regels op het herstel van de morele schade of van de schade ontstaan door het overlijden of de werkkombekwaamheid van een ander persoon, worden uit het opzicht van de vaststelling van de toepasselijke wet volkomen gelijkgesteld met het rechtstreekse slachtoffer. Hun aanspraken zijn dus onderworpen aan de wet die de aansprakelijkheid jegens het rechtstreekse slachtoffer beheerst of zou hebben beheerst. Uit de tekst blijkt echter dat de gewone verblijfplaats van een « zijdelings slachtoffer in overweging dient te worden genomen, indien deze persoon op de plaats van het ongeval aanwezig is.

De op grond van de gewone verblijfplaats van het rechtstreekse slachtoffer toepasselijk verklaarde wet bepaalt krachtens artikel 8, nr. 6, de andere personen die recht hebben op vergoeding van de schade.

4) De laatste paragraaf van alinea a doelt op het geval waarin er verscheidene slachtoffers zijn.

In dat geval, wordt de toepasselijke wet afzonderlijk vastgesteld ten aanzien van elk slachtoffer. Het is dus mogelijk dat de wet van het land van inschrijving toepasselijk is op de aansprakelijkheid voor de aan de bestuurder of aan het voertuig toegebrachte schade, terwijl de *lex loci* toepasselijk is op de aansprakelijkheid, ontstaan uit hetzelfde ongeval jegens een lifter en een voetganger die allebei hun gewone verblijfplaats hadden in het land van het ongeval. In tegenstelling met het geval waarin er twee of meer daders zijn en dezelfde toepasselijke wet geldt voor alle mededaders, heeft men het nuttig geacht, wanneer er verscheidene slachtoffers zijn, een regel aan te nemen waarbij een eventuele pluraliteit van wetten die erop van toepassing zijn wordt bekrachtigd.

Van de zijde van de slachtoffers-eisers in rechte, kunnen de verschillende vorderingen op een meer natuurlijke wijze worden gescheiden dan van de zijde van de mededaders die als verweerder optreden en waar eenheid geboden is om praktische redenen en uit overwegingen in verband met de rechtspleging; de aansprakelijkheid van iedere mededader moet worden beoordeeld met inachtneming van de aansprakelijkheid van de anderen.

Uit wat is uiteengezet blijkt dat alinea a toepassing kan vinden zelf als er verscheidene aansprakelijke personen zijn,

bles, à condition que ces personnes soient toutes liées au véhicule impliqué en tant que conducteur, détenteur, propriétaire ou passager. Elles sont toutes assimilées, du point de vue de la loi applicable, au véhicule et sont soumises, sans égard à leurs résidences habituelles à la loi du pays d'immatriculation.

Pour le cas où l'un des coauteurs est un piéton, il y a lieu de se référer au commentaire de l'alinéa c (voir le n° 11 ci-dessous). Reste le cas où un ou plusieurs des coauteurs sont en même temps victimes de l'accident. Tout d'abord, il y a lieu de préciser qu'une victime qui a contribué à son propre dommage n'est pas à considérer comme coauteur au sens de l'article 4. En effet, il s'agit là seulement de la faute concomitante de la victime. Par coauteur, il faut donc entendre une personne qui est responsable d'un dommage causé à un tiers. Quand un des coauteurs est en même temps victime de l'accident, c'est seulement son rôle d'auteur qui est pris en considération pour la détermination de la loi applicable et c'est donc le principe d'unité qui joue. Ainsi, il ne peut être question de pluralité de lois applicables que s'il y a au moins deux victimes qui ne sont pas en même temps coauteurs.

10. L'alinéa b de l'article 4 traite de l'hypothèse où plusieurs véhicules qu'ils soient immatriculés ou non (cf. sous le n° 8 ci-dessus), sont impliqués dans l'accident.

Dans ce cas là les dispositions de l'alinéa a portant une dérogation à la *lex loci* ne sont applicables que si tous les véhicules impliqués sont immatriculés ou, le cas échéant, stationnés dans un même pays autre que celui où l'accident a eu lieu.

L'alinéa b crée une unité absolue entre les véhicules. Il suffit qu'un des véhicules impliqués soit immatriculé dans un pays tiers ou dans le pays de l'accident pour que la *lex loci* devienne applicable à tous les véhicules et personnes concernés par l'accident.

Si l'accident concerne en outre des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident, hors des véhicules, l'alinéa b n'est applicable que si ces personnes sont des victimes pures et ne sont pas aussi responsables de l'accident.

L'application de l'alinéa b ne prête guère à des difficultés. Cette disposition signifie que si tous les véhicules ayant pris part à l'accident sont immatriculés dans le même pays, la loi du pays d'immatriculation est applicable à la responsabilité envers les conducteurs, les détenteurs, les propriétaires ou toute autre personne ayant un droit sur un des véhicules impliqués, sans autres conditions. Pour ce qui est de la responsabilité envers une victime qui était passager, il faut en outre que celle-ci ait sa résidence habituelle dans un pays autre que le pays de l'accident. Quant à la responsabilité envers une victime qui était piéton, la loi d'immatriculation n'est applicable que si celui-ci avait sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation.

L'alinéa b ne requiert de l'unité que du côté des véhicules. En cas de pluralité de victimes, il est possible que la loi d'immatriculation soit appliquée par exemple à la responsabilité envers un passager résidant dans le pays d'immatriculation, tandis que la *lex loci* soit applicable à la responsabilité envers un autre passager qui avait sa résidence habituelle dans ce pays de l'accident.

11. L'alinéa c de l'article 4 vise le cas où une ou plusieurs personnes se trouvant sur les lieux de l'accident, hors du ou des véhicules, causent un accident. Ces tiers peuvent être responsables de l'accident, ou seulement coauteurs de celui-ci.

op pourwaarde dat al die personen te maken hebben met het betrokken voertuig als bestuurder, houder, eigenaar of passagier. Uit het oogpunt van de toepasselijke wet worden zij allen gelijkgesteld met het voertuig en ongeacht hun gewone verblijfplaats, onderworpen aan de wet van het land van inschrijving.

Voor het geval dat een van de mededaders voetganger is, dient te worden verwezen naar de commentaar van alinea c (zie verder onder n° 11). Blijft het geval waarin een of meer van de mededaders terzelfder tijd slachtoffer zijn van het ongeval. In de eerste plaats valt op te merken dat een slachtoffer hetwelk heeft bijgedragen tot zijn eigen schade niet dient te worden beschouwd als mededader in de zin als bedoeld in artikel 4. Het betreft hier immers alleen de gelijktijdige schuld van het slachtoffer. Onder mededader dient derhalve te worden verstaan een persoon die aansprakelijk is voor schade die aan een derde is veroorzaakt. Wanneer een van de mededaders terzelfder tijd ook slachtoffer is van het ongeval, wordt alleen zijn rol van dader in aanmerking genomen voor de vaststelling van de toepasselijke wet en geldt dus het eenheidsbeginsel. Zo kan er alleen sprake zijn van pluraliteit van de toepasselijke wetten als er ten minste twee slachtoffers zijn die niet terzelfder tijd mededaders zijn.

10. Alinea b van artikel 4 behandelt de hypothese dat verscheidene al dan niet ingeschreven voertuigen (cfr. onder n° 8 hierboven) bij het ongeval betrokken zijn.

In dat geval zijn de bepalingen van alinea a houdende een afwijking van de *lex loci* alleen van toepassing als alle betrokken voertuigen ingeschreven zijn of in voorkomend geval, hun standplaats hebben in éénzelfde land dat niet datgene is waar het ongeval heeft plaatsgevonden.

Alinea b voert een absolute eenheid in onder de voertuigen. Het volstaat dat een van de betrokken voertuigen ingeschreven is in een derde land of in het land van het ongeval opdat de *lex loci* toepassing vindt op alle bij het ongeval betrokken voertuigen en personen.

Indien bij het ongeval ook personen betrokken zijn die zich ter plaatse van het ongeval buiten de voertuigen bevinden, is alinea b alleen toepasselijk als die personen zuivere slachtoffers zijn en niet ook aansprakelijk voor het ongeval.

Bij de toepassing van alinea b rijzen geen moeilijkheden. Die bepaling betekent dat, indien alle voertuigen die bij het ongeval betrokken waren in hetzelfde land zijn ingeschreven, de wet van het land van inschrijving toepassing vindt op de aansprakelijkheid jegens de bestuurders, de houders, de eigenaars of elke andere persoon die enig recht heeft op een van de betrokken voertuigen, zonder andere voorwaarden. Wat de aansprakelijkheid betreft jegens een slachtoffer dat passagier was, dient dit laatste zijn gewone verblijfplaats te hebben in een ander land dan dat van het ongeval. Met betrekking tot de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer dat voetganger was, is de wet van inschrijving alleen van toepassing als het zijn gewone verblijfplaats had in het land van inschrijving.

Alinea b vergt slechts eenheid van de zijde van de voertuigen. In geval van pluraliteit van slachtoffers, is het mogelijk dat de wet van inschrijving toegepast wordt bij voorbeeld op de aansprakelijkheid jegens een passagier die in het land van inschrijving verblijft, terwijl de *lex loci* toepasselijk is op de aansprakelijkheid jegens een ander passagier die zijn gewone verblijfplaats had in dat land van het ongeval.

11. Alinea c van artikel 4 doelt op het geval waarin een of meer personen die zich ter plaatse van het ongeval, buiten het voertuig of de voertuigen bevonden, een ongeval veroorzaken. Die derden kunnen de enige aansprakelijke personen zijn voor het ongeval, of enkel mededaders ervan.

Dans cette situation, les dispositions des alinéas a et b ne sont applicables que si toutes ces tierces personnes avaient au moment de l'accident leur résidence habituelle dans le pays d'immatriculation. Sinon on appliquera la *lex loci* à toutes les personnes concernées par l'accident.

1) Comme il a été mentionné sous le n° 7.5 ci-dessus, la référence dans l'alinéa c aux personnes « impliquées » dans l'accident vise des personnes qui peuvent être mises en cause (cfr. le n° 7 ci-dessus). Cela ressort clairement du texte anglais qui dit : « are involved in the accident and may be liable ». Il suffit qu'une personne concernée par l'accident en tant que responsable ou victime mette la responsabilité de cette tierce personne en cause pour que l'alinéa c soit applicable.

2) La référence aux personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules vise en premier lieu des piétons, mais peut également comprendre par exemple un conducteur de troupeau ou le propriétaire d'un chien. En ce qui concerne ce dernier cas, il y a lieu de remarquer que si une vache ou un chien cause un accident en l'absence de son conducteur ou de son propriétaire, l'alinéa c n'est pas applicable.

Par conséquent, la résidence habituelle du propriétaire n'est pas prise en considération pour la détermination de la loi applicable à la responsabilité envers les victimes de l'accident, mais seulement les critères énoncés dans les alinéas a et b. Les dégâts causés à un véhicule par un animal non surveillé tombent donc en principe sous le coup de la loi du pays d'immatriculation.

3) Aux termes de la dernière phrase de l'alinéa c, les dispositions de celui-ci s'appliquent même si les personnes extérieures aux véhicules sont aussi victimes de l'accident. La phrase peut paraître superflue en raison du troisième sous-alinéa de l'alinéa a, mais elle a été ajoutée dans un but de clarté et rappelle aussi le principe général selon lequel la responsabilité de l'auteur d'un accident, qui est en même temps victime, est appréciée du point de vue de sa qualité d'auteur. Ainsi, la phrase marque le retour à l'unité. Normalement, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chaque victime selon la règle de pluralité, mais lorsqu'une victime est en même temps coauteur, on revient au principe de l'unité de lois applicables aux coauteurs. Supposons qu'aux Pays-Bas un véhicule belge renverse trois piétons, dont l'un réside aux Pays-Bas et les deux autres en Belgique. La loi applicable à l'égard du piéton néerlandais sera la loi locale, à l'égard des piétons belges la loi belge. Mais si le piéton néerlandais est coauteur des dommages causés à l'un des piétons belges, on en revient à la *lex loci* dans les rapports entre le conducteur, le néerlandais et ledit belge. La fin de l'alinéa c souligne cette règle d'unité. Seule la responsabilité du conducteur envers l'autre piéton belge reste soumise à la loi belge.

12. L'article 4 arrive donc à la règle de l'unité des lois applicables aux coauteurs d'un même accident par différentes voies, à savoir en demandant, pour qu'il y ait exception à la *lex loci*, que les véhicules soient tous immatriculés dans le même pays, en assimilant aux véhicules les conducteurs, détenteurs, propriétaires et passagers en tant que responsables et en demandant que les coauteurs qui se trouvent sur les lieux de l'accident, hors du ou des véhicules,

Onder die omstandigheden, zijn de bepalingen van de alinea's a en b alleen toepasselijk als alle derden op het ogenblik van het ongeval hun gewone verblijfplaats hadden in het land van inschrijving. Zoniet dient de *lex loci* te worden toegepast op alle bij het ongeval betrokken personen.

1) Zoals onder n° 7.5 hierboven is vermeld, doelt de verwijzing in alinea c naar de bij het ongeval « betrokken » personen op personen die in de zaak kunnen worden betrokken (cfr. n° 7 hierboven). Dit blijkt duidelijk uit de Engelse tekst die als volgt luidt : « are involved in the accident and may be liable ». Het volstaat dat een als aansprakelijke partij of als slachtoffer bij het ongeval betrokken persoon de aansprakelijkheid van die derde opwerpt opdat alinea c van toepassing is.

2) De verwijzing naar de personen die zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig of de voertuigen bevonden heeft in de eerste plaats betrekking op de voetgangers, maar kan ook slaan op de begeleider van een kudde of de eigenaar van een hond. Wat dit laatste geval betreft, dient te worden opgemerkt dat, wanneer een koe of een hond een ongeval veroorzaakt in afwezigheid van de begeleider of de eigenaar ervan, alinea c niet van toepassing is.

Derhalve wordt de gewone verblijfplaats van de eigenaar niet in overweging genomen voor de vaststelling van de toepasselijke wet op het stuk van de aansprakelijkheid jegens de slachtoffers van het ongeval, maar komen alleen de in de alinea's a en b aangehaalde criteria daarvoor in aanmerking. De schade veroorzaakt aan een voertuig door een dier dat niet onder toezicht staat valt dus in beginsel onder de toepassing van de wet van het land van inschrijving.

3) Naar luid van de laatste volzin van alinea c, vinden de bepalingen van deze laatste toepassing zelfs indien de personen buiten de voertuigen ook slachtoffers zijn van het ongeval. De volzin kan overbodig lijken wegens de derde sub-alinea van alinea a, maar hij werd eraan toegevoegd ter verduidelijking en herinnert ook aan het algemeen beginsel volgens hetwelk de aansprakelijkheid van de dader van een ongeval die terzelfder tijd slachtoffer is, beoordeeld wordt uit het oogpunt van zijn hoedanigheid van dader. Op die wijze wordt in de volzin uiting gegeven aan de herstelde eenheid. Onder normale omstandigheden wordt de toepasselijke wet bepaald ten aanzien van elk slachtoffer afzonderlijk volgens de pluraliteitsregel maar wanneer een slachtoffer terzelfdertijd mededader is, keert men terug tot het beginsel van de eenheid van de wetten die op de mededaders van toepassing zijn. Gesteld dat in Nederland door een Belgisch voertuig drie voetgangers worden aangereden van wie er een in Nederland verblijft en de twee anderen in België. De toepasselijke wet ten aanzien van de Nederlandse voetganger zal de plaatselijke wet zijn, voor de Belgische voetgangers de Belgische wet. Maar indien de Nederlandse voetganger mededader is van de schade veroorzaakt aan een van de Belgische voetgangers, keert men terug naar de *lex loci* in de relatie tussen de bestuurder, de Nederlander en bedoelde Belg. Het slot van alinea c onderstreept die eenheidsregel. Alleen de aansprakelijkheid van de bestuurder jegens de andere Belgische voetganger blijft aan de Belgische wet onderworpen.

12. Artikel 4 komt langs verschillende wegen tot de regel van de eenvormigheid van de wetten die van toepassing zijn op de mededaders van eenzelfde ongeval, onder meer door als voorwaarde voor de uitzondering op de *lex loci* te stellen dat alle voertuigen in hetzelfde land zijn ingeschreven, waarbij de bestuurders, houders, eigenaars en passagiers als aansprakelijke personen met de voertuigen worden gelijkgesteld en dat de mededaders die zich ter plaatse

aient leur résidence habituelle dans le pays d'immatriculation.

13. La règle de l'alinéa a, consacrant l'application de la loi du pays d'immatriculation lorsqu'un seul véhicule est concerné par l'accident, comporte une exception vaste au principe de l'application de la *lex loci*. Dans les cas visés aux alinéas b et c, à savoir lorsque plusieurs véhicules sont concernés par l'accident ou lorsque des personnes extérieures aux véhicules y sont impliquées, les dérogations à la *lex loci* seront par contre assez rares dans la pratique.

Article 5.

1. Cet article vise les dommages aux biens autres que les véhicules.

2. L'alinéa premier de l'article 5 a trait aux biens qui se trouvent à bord du véhicule, et qui appartiennent à un passager ou qui lui ont été confiés. Si des biens sont endommagés dans un accident de la circulation routière, c'est la loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le passager qui régit aussi la responsabilité pour les dommages à ces biens. Il est sans importance de savoir si les bagages du passager appartiennent à lui ou à une autre personne, par exemple en vertu d'un contrat de vente à tempérament ou parce qu'ils lui ont été confiés à un titre quelconque. Il va sans dire que les biens du passager comprennent également les vêtements et autres effets personnels qu'il porte sur lui.

Les bagages du passager ainsi définis sont donc entièrement assimilés au passager du point de vue de la loi applicable.

1) Il ressort de sa rédaction que l'alinéa premier s'applique uniquement aux biens transportés dans le même véhicule que le passager. Par conséquent, si les biens du passager sont transportés dans un véhicule autre que celui qui transporte le passager, c'est le deuxième alinéa de l'article 5 qui régit la responsabilité pour les dommages auxdits biens, même si les deux véhicules sont impliqués dans le même accident.

2) Il y a lieu de rappeler que la convention s'applique uniquement s'il y a eu un accident de la circulation routière. S'il n'y a pas d'accident, mais que les bagages du passager sont perdus au cours d'un transport, ce cas est donc hors du domaine de la convention.

3. Le deuxième alinéa de l'article 5 vise les biens transportés par le véhicule qui n'appartiennent pas ou qui n'ont pas été confiés au passager. Il s'agit donc d'objets appartenant à un tiers extérieur au véhicule et qui ont été confiés au transporteur, au conducteur ou au propriétaire du véhicule, ou à toute personne autre qu'un passager. Etant donné que le conducteur n'est pas un passager, les biens qui appartiennent au conducteur et qui se trouvent dans le véhicule sont également couverts par le deuxième alinéa. Il en est ainsi pour les biens du propriétaire du véhicule, sauf si le propriétaire est passager, dans quel cas l'alinéa premier est applicable.

La responsabilité pour les dommages à ces biens est régie par la loi qui, en vertu des articles 3 et 4, est applicable à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule. Ces biens sont donc assimilés au véhicule.

van het ongeval buiten het voertuig of de voertuigen bevonden hun gewoon verblijf hebben in het land van inschrijving.

13. De regel van alinea a houdende toepassing van de wet van het land van inschrijving wanneer slechts één enkel voertuig bij het ongeval betrokken is, bevat een belangrijke uitzondering op het beginsel van de toepassing van de *lex loci*. In de gevallen bedoeld in de alinea's b en c, te weten wanneer verscheidene voertuigen bij het ongeval betrokken zijn of wanneer personen die zich buiten de voertuigen bevonden erbij betrokken zijn, zullen daarentegen de afwijkingen van de *lex loci* in de praktijk vrij zeldzaam zijn.

Artikel 5.

1. Dit artikel betreft de schade aan goederen andere dan de voertuigen.

2. Het eerste lid van artikel 5 heeft betrekking op de met het voertuig vervoerde goederen, die aan een passagier toebehooren of hem zijn toevertrouwd. Indien die goederen bij een verkeersongeval worden beschadigd, is het de wet die krachtens de artikelen 3 en 4 toepassing vindt op de aansprakelijkheid jegens de passagier, welke ook geldt voor de aansprakelijkheid voor de schade aan die goederen. Het is zonder belang te weten of de bagage van de passagier aan hem dan wel aan een andere persoon toebehoort, bij voorbeeld op grond van een overeenkomst van verkoop op afbetaling of omdat ze hem onder enigerlei titel zijn toevertrouwd. Het spreekt vanzelf dat de goederen van de passagier ook zijn kleren en andere persoonlijke voorwerpen die hij bij zich draagt omvatte.

De aldus omschreven bagage van de passagier wordt derhalve uit het oogpunt van de toepasselijke wet volkomen met de passagier gelijkgesteld.

1) Uit de lezing van het eerste lid blijkt dat het uitsluitend van toepassing is op de goederen die vervoerd worden in hetzelfde voertuig als de passagier. Indien de goederen van de passagier in een ander voertuig dan dat met de passagier worden vervoerd, beheerst het tweede lid van artikel 5 de aansprakelijkheid voor schade aan voornoemde goederen, zelfs indien de twee voertuigen bij hetzelfde ongeval zijn betrokken.

2) Er moge aan herinnerd worden dat het Verdrag alleen toepassing vindt indien er een verkeersongeval heeft plaatsgevonden. Is er geen ongeval, maar ging de bagage van de passagier tijdens het vervoer verloren, dan valt dat geval buiten de werking van het Verdrag.

3. Het tweede lid van artikel 5 doelt op de in het voertuig vervoerde goederen die niet aan de passagier toebehooren of aan hem niet zijn toevertrouwd. Het betreft dus voorwerpen die toebehooren aan een derde buiten het voertuig of die aan de vervoerder, de bestuurder, de eigenaar of elke andere persoon die geen passagier is, zijn toevertrouwd. Aangezien de bestuurder geen passagier is, vallen de goederen die aan de bestuurder toebehooren en die zich in het voertuig bevinden eveneens binnen de werking van het tweede lid. Hetzelfde geldt voor de goederen van de eigenaar van het voertuig, behalve indien de eigenaar passagier is, in welk geval het eerste lid toepasselijk is.

De aansprakelijkheid voor de schade aan die goederen wordt beheerst door de wet welke krachtens de artikelen 3 en 4 van toepassing is op de aansprakelijkheid jegens de eigenaar van het voertuig. Die goederen zijn dus gelijkgesteld met het voertuig.

En effet, il y a lieu de présumer que celui qui a confié ses biens au conducteur a accepté de se soumettre à la loi du véhicule.

4. Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de rappeler qu'en vertu de l'article 15, la présente convention cède le pas aux conventions spéciales, comme par exemple la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C. M. R.).

5. Le troisième alinéa de l'article 5 règle la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules, comme par exemple des arbres, des animaux, des bâtiments. Dans cette situation, on applique comme règle générale la *lex loci*, ce qui paraît inévitable en cas d'un dommage à un immeuble.

1) Toutefois, il s'est avéré nécessaire de prévoir une règle spéciale pour des dommages aux vêtements et autres effets personnels d'une victime extérieure au véhicule. En effet, si les vêtements sont endommagés, la victime souffre normalement aussi des dommages dans son corps. Or, en vertu du troisième sous-alinéa de l'alinéa a de l'article 4, la loi du pays d'immatriculation est applicable à la responsabilité — pour des dommages corporels — envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident, hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation. Afin d'éviter d'aboutir à la situation incohérente d'appliquer la loi du pays d'immatriculation pour les dommages corporels et la *lex loci* pour les dommages matériels, il a été prescrit que la responsabilité pour les dommages aux effets personnels d'une telle victime est soumise à la loi interne du pays d'immatriculation, lorsque cette loi est applicable à la responsabilité envers la victime en vertu de l'article 4.

2) La notion d'effets personnels doit être prise au sens large. Elle inclut non seulement des vêtements, une caméra, une serviette, etc., mais aussi des objets confiés à la victime et même si ces objets sont de grande valeur, par exemple des diamants qui lui ont été confiés.

6. L'exemple suivant peut expliquer le sens de l'article 5. Un accident a lieu en Hollande entre deux véhicules belges. A bord d'un des véhicules se trouve un passager hollandais. Les véhicules endommagent une maison au bord de la route, ainsi que le passager et un ressortissant belge ayant loué temporairement la maison. L'alinéa premier de l'article 5 indique la loi applicable aux bagages du passager; c'est la loi hollandaise, car le passager réside dans le pays où l'accident a eu lieu. A l'égard des bagages confiés au conducteur, on appliquera, en vertu du deuxième alinéa, la loi belge, car les deux véhicules sont immatriculés en Belgique. En application du troisième alinéa, l'appréciation des dégâts causés à la maison se fera selon la *lex loci*, tandis que la responsabilité pour les blessures du locataire belge, qui réside habituellement en Belgique, sera soumise à la loi belge. Il en est ainsi pour ses vêtements et son appareil photographique.

Article 6.

1. Cet article vise les véhicules non immatriculés ou dont l'immatriculation est dépourvue de signification.

Et dient immers te worden verondersteld dat hij die zijn goederen heeft toevertrouwd aan de bestuurder zich aan de wet van het voertuig wil onderwerpen.

4. In dit verband weze eraan herinnerd dat dit Verdrag op grond van artikel 15, voorrang verleent aan de bijzondere verdragen, zoals bij voorbeeld het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (C. M. R.).

5. Het derde lid van artikel 5 regelt de aansprakelijkheid voor schade aan goederen die zich buiten het voertuig of de voertuigen bevonden, zoals bomen, dieren, gebouwen. In dat geval, wordt als algemene regel de *lex loci* toegepast, wat onvermijdelijk lijkt in geval van schade aan een onroerend goed.

1) Het is evenwel noodzakelijk gebleken in een bijzondere regel te voorzien voor schade aan kleren en andere persoonlijke eigendommen van een slachtoffer buiten het voertuig. Immers, indien de kleren beschadigd zijn, dan heeft het slachtoffer gewoonlijk ook lichamelijke letsels opgelopen. Krachtens de derde subaline van alinea a van artikel 4, is de wet van het land van inschrijving toepasselijk op de aansprakelijkheid — voor lichamenlijk letsel — jegens een slachtoffer dat zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig bevond, indien het zijn gewoon verblijf had in het land van inschrijving. Ten einde te voorkomen dat men tot de onsamenhangende situatie komt dat voor lichamenlijk letsel de wet van het land van inschrijving wordt toegepast en de *lex loci* voor stoffelijke schade, luidt het voorschrift dat de aansprakelijkheid voor schade aan de persoonlijke eigendommen van dergelijk slachtoffer onderworpen is aan de interne wet van het land van inschrijving, wanneer die wet krachtens artikel 4 toepasselijk is op de aansprakelijkheid jegens het slachtoffer.

2) Het begrip « persoonlijke eigendommen » dient in ruime zin te worden opgevat. Het omvat niet alleen kleren, een camera, een tas enz... maar ook voorwerpen die aan het slachtoffer zijn toevertrouwd zelfs indien die voorwerpen een grote waarde hebben, zoals diamanten die hem zijn toevertrouwd.

6. Het volgende voorbeeld kan de zin van artikel 5 verduidelijken. Twee Belgische voertuigen zijn in Nederland bij een ongeval betrokken. In een van de voertuigen bevindt zich een Nederlands passagier. De voertuigen beschadigen, een huis aan de rand van de weg, en brengen schade toe aan de passagier en aan een Belgische onderdaan die tijdelijk het huis heeft gehuurd. Het eerste lid van artikel 5 geeft de wet aan die van toepassing is op de bagage van de passagier: het is de Nederlandse wet, want de passagier verblijft in het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Ten aanzien van de aan de bestuurder toevertrouwde bagage dient krachtens het tweede lid, de Belgische wet te worden toegepast, want de twee voertuigen zijn in België ingeschreven. Bij toepassing van het derde lid geschiedt de beoordeling van de aan het huis veroorzaakte schade volgens de *lex loci*, terwijl de aansprakelijkheid voor de kwetsuren van de Belgische huurder, die gewoonlijk in België verblijft, aan de Belgische wet wordt onderworpen. Hetzelfde geldt voor zijn kleren en zijn camera.

Artikel 6.

1. Dit artikel doelt op de niet ingeschreven voertuigen of op die waarvan de inschrijving geen betekenis heeft.

2. Si un véhicule n'est pas immatriculé — soit qu'il n'existe pas d'obligation d'immatriculation, comme par exemple pour les bicyclettes, les véhicules hippomobiles etc., soit qu'il s'agisse d'un véhicule qui devrait être immatriculé, mais qui ne l'est pas — l'immatriculation ne peut évidemment pas servir de point de rattachement. Il en est de même si le véhicule est immatriculé dans plusieurs pays, comme cela se fait couramment au Canada où les camions doivent être immatriculés dans toutes les provinces qu'ils traversent.

Dans ces cas, la loi interne du pays du stationnement habituel remplace celle du pays d'immatriculation. En effet, il a été estimé préférable que le critère retenu pour ces véhicules soit un critère objectif, tel que le stationnement habituel, plutôt qu'un critère personnel, tel que la résidence habituelle du propriétaire, du détenteur ou du conducteur. Le critère objectif est plus proche de celui de l'immatriculation. C'est également le critère retenu par la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Le plus souvent, le stationnement habituel se confondra avec la résidence habituelle du propriétaire.

3. Le critère du stationnement s'applique également si l'immatriculation est dépourvue de signification ou seulement de nature formelle, à savoir lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le pays d'immatriculation.

Il en est ainsi par exemple pour des militaires stationnant à l'étranger, dont la voiture porte une plaque locale, mais dont la résidence habituelle est au pays d'origine.

Il en est de même pour les plaques douanières, qui sont attribuées par exemple à la frontière suisse pour les touristes étrangers. Un autre exemple est le touriste qui achète une voiture sur place pour la revendre à son départ. Dans ce cas, le propriétaire n'a pas non plus sa résidence habituelle dans le pays où le véhicule est immatriculé. Ce même cas se présente lorsque le véhicule possède une immatriculation internationale provisoire.

4. Dans tous ces exemples, on en revient à la loi du pays du stationnement habituel. Par contre, il peut être difficile de trouver un tel stationnement pour un véhicule qui vient d'être acheté. Supposons qu'une personne, ayant sa résidence habituelle en Suède, achète une voiture pendant une visite en Allemagne et qu'il lui arrive un accident au Danemark au cours du retour à la maison. L'immatriculation allemande ne peut pas être prise en considération, car le propriétaire, qui est en même temps détenteur et conducteur, ne réside pas en Allemagne. On devrait donc revenir au critère du stationnement habituel. Or, ce critère fait également défaut, étant donné que le véhicule vient de quitter définitivement l'Allemagne et n'est pas encore arrivé en Suède. Les rattachements semblent quand même converger vers la Suède où le véhicule, eu égard à la résidence habituelle du propriétaire, pourrait être réputé avoir eu son stationnement habituel par anticipation; on pourrait aussi revenir au principe de base de la compétence de la *lex loci*.

Article 7.

1. Cet article détermine l'incidence de la loi locale sur la responsabilité.

2. Il énonce la règle que, quelle que soit la loi applicable, il doit dans la détermination de la responsabilité, être tenu

2. Indien een voertuig niet is ingeschreven — hetzij omdat er geen verplichting tot inschrijving is, zoals voor de rijwielen, de door paarden voortbewogen voertuigen enz... hetzij het een voertuig betreft dat zou moeten ingeschreven zijn, maar het niet is — kan de inschrijving natuurlijk niet als aanknopingspunt dienen. Hetzelfde geldt als het voertuig in verscheidene staten is ingeschreven, zoals dat geregeld het geval is in Canada waar de vrachtwagens moeten ingeschreven zijn in alle provinciën die zij doorkruisen.

In die gevallen vervangt de interne wet van de gewone standplaats die van het land van inschrijving. Het werd verkieslijker geacht dat het voor die voertuigen in aanmerking te nemen criterium een objectief criterium is, zoals de gewone standplaats, veeleer dan een persoonlijk criterium, zoals de gewone verblijfplaats van de eigenaar, van de houder of van de bestuurder. Het objectief criterium staat dicht bij dat van de inschrijving. Het is ook het criterium dat in aanmerking wordt genomen door het Europees Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Meestal zal de gewone standplaats samenvallen met de gewone verblijfplaats van de eigenaar.

3. Het criterium van de standplaats is eveneens van toepassing indien de inschrijving geen betekenis heeft of alleen een formeel karakter heeft, te weten, wanneer noch de eigenaar, noch de houder, noch de bestuurder van het voertuig op het ogenblik van het ongeval, hun gewone verblijfplaats hadden in het land van inschrijving.

Dit geldt bij voorbeeld voor militairen met standplaats in het buitenland, van wie de wagen een plaatselijke nummerplaat heeft, maar wier gewone verblijfplaats in het land van herkomst is.

Hetzelfde geldt voor de douaneplaten die bij voorbeeld aan de Zwitserse grens aan buitenlandse toeristen worden toegekend. Een ander voorbeeld is de toerist die ter plaatse een wagen koopt en hem bij zijn vertrek verkoopt. In dit geval, heeft de eigenaar ook zijn gewone verblijfplaats niet meer in het land waar het voertuig is ingeschreven. Datzelfde geval doet zich voor als voor het voertuig een voorlopige internationale inschrijving is afgegeven.

4. In al die voorbeelden houdt men het bij de wet van het land van de gewone standplaats. Voor een voertuig dat nog maar past is aangekocht kan het moeilijk zijn zulke standplaats te vinden. Veronderstellen wij dat een persoon, met gewone verblijfplaats in Zweden, tijdens een bezoek aan Duitsland een wagen koopt en dat hem een ongeval overkomt in Denemarken bij zijn terugkeer naar huis. De Duitse inschrijving kan niet in aanmerking genomen worden, want de eigenaar, die terzelfder tijd houder en bestuurder is, woont niet in Duitsland. Men zou dus moeten terugkeren tot het criterium van de gewone standplaats. Nu ontbreekt ook dat criterium, aangezien het voertuig Duitsland definitief heeft verlaten en nog niet in Zweden is aangekomen. De aanknopingspunten lijken toch naar Zweden te convergeren waar, gelet op de gewone verblijfplaats van de eigenaar, het voertuig kan worden geacht bij voorbaat zijn gewone standplaats te hebben; men zou ook kunnen terugkeren tot het grondbeginsel van de bevoegdheid van de *lex loci*.

Artikel 7.

1. Dat artikel bepaalt de terugslag van de plaatselijke wet op de aansprakelijkheid.

2. Als regel stelt het dat, ongeacht de toepasselijke wet, bij de vaststelling van de aansprakelijkheid, rekening dient te

compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

3. L'article 7 ne revêt donc de l'importance que dans le cas où, par le jeu des articles 4 à 6, la loi applicable est une loi autre que celle du lieu de l'accident.

Dans un tel cas, il a paru naturel que, dans la détermination de la responsabilité, l'on doive tenir compte de ces règles de circulation, bien qu'elles soient soumises à une loi qui ne se confond plus avec celle de la responsabilité.

4. Le terme « règle » a été utilisé au sens large et couvre la loi, le règlement et même un arrêté municipal.

5. Les règles de sécurité ne visent pas seulement les qualifications techniques du véhicule, mais également, par exemple, la réglementation de la limitation du temps de travail du conducteur professionnel, du taux d'alcool permis chez le conducteur, etc.

6. Les règles locales de circulation et de sécurité ne sont qu'un donné de fait dont le juge devra cependant tenir compte. Toutefois, la référence aux « règles de circulation et sécurité » recouvre des notions différentes, pour lesquelles la *lex loci* ne s'impose pas toujours aussi fortement.

Il y a des gradations multiples et la loi locale n'est pas exclusive. C'est pourquoi on a adopté une formule souple qui laisse une vaste latitude à l'appréciation du juge.

1) En ce qui concerne par exemple des règles en matière de sens unique ou de priorité, ou encore de la circulation à gauche ou à droite, on ne conçoit pas de référence à une loi autre que celle du lieu de l'accident.

2) Egalement, si la vitesse est limitée dans la loi locale, il doit être tenu compte d'une violation de cette règle, même si la loi applicable ne connaît pas une pareille réglementation.

3) Si, par contre, il n'existe pas de règle de limitation de vitesse dans la loi locale, le juge peut néanmoins estimer que le conducteur a commis une faute en roulant trop vite, compte tenu des circonstances. Il y a donc lieu d'observer que la loi locale ne peut pas dans un tel cas être invoquée pour exonérer le conducteur d'un acte qui serait fautif dans l'optique de la loi applicable.

4) Il y a ensuite le cas où la loi de la responsabilité s'avère plus exigeante que la loi du lieu de l'accident. Si, par exemple, des phares antibrouillard ne sont pas exigés par cette dernière loi, mais par contre par la loi applicable à la responsabilité, il a été estimé que le juge pourrait voir dans l'absence de ces phares une faute, par exemple en estimant qu'à défaut de ces phares, le conducteur aurait dû réduire sa vitesse. La situation est pareille dans l'exemple suivant d'un autocar circulant dans un pays étranger où il a un accident. Selon la loi locale, il n'y a aucune obligation de remplacer le chauffeur du car à intervalles réguliers. Au contraire, selon la loi supposée applicable à la responsabilité, le chauffeur aurait dû être remplacé toutes les six heures. Bien que la loi locale ne contienne aucune exigence semblable, le juge pourra tenir compte de la loi d'immatriculation pour la détermination de la responsabilité.

worden gehouden met de verkeers- en veiligheidsregels die van kracht zijn op de plaats en op het ogenblik van het ongeval.

3. Artikel 7 is dus enkel van belang in het geval waarin ingevolge de artikelen 4 tot 6, de toepasselijke wet een andere wet is dan die van de plaats van het ongeval.

In dergelijk geval kwam het als natuurlijk voor dat men bij de vaststelling van de aansprakelijkheid rekening dient te houden met die verkeersregels, hoewel zij onderworpen zijn aan een wet die niet meer kan samen vallen met die van de aansprakelijkheid.

4. De term « regel » is gebruikt in de ruime zin en omvat wetten, reglementen en zelfs besluiten van een gemeentebestuur.

5. De veiligheidsregels hebben niet alleen betrekking op de technische kwalificaties van het voertuig, maar ook bij voorbeeld, op de reglementering inzake de beperking van de arbeidsduur van de beroepsbestuurder, die van het toegelaten alcoholgehalte bij de bestuurder enz.

6. De plaatselijke verkeers- en veiligheidsregels zijn slechts een feitelijk gegeven waarmee de rechter evenwel rekening zal dienen te houden. De verwijzing naar « de verkeers- en veiligheidsregels » hebben betrekking op verschillende begrippen waarvoor de toepassing van de *lex loci* niet altijd evenzeer geboden is.

Er zijn tal van gradaties en de plaatselijke wet sluit de ander niet uit. Daarom heeft men een soepele formule gekozen die aan de rechter een ruime beoordelingsbevoegdheid laat.

1) Voor de regels inzake eenrichtingsverkeer of voorrang, of ook nog voor het rechts- of linksrijden kan men zich geen verwijzing indenken naar een andere wet dan die van de plaats van het ongeval.

2) Indien in de plaatselijke wet de snelheid is beperkt, dient rekening te worden gehouden met een overtreding van deze regel, zelfs als de toepasselijke wet dergelijke reglementering niet kent.

3) Komt er daarentegen in de plaatselijke wet geen regel van snelheidsbeperking voor, dan kan de rechter niettemin oordelen dat de bestuurder een fout heeft begaan door, gelet op de omstandigheden, te snel te rijden. Er dient dus te worden opgemerkt dat de plaatselijke wet in zo'n geval niet kan worden ingeroepen om de bestuurder vrij te pleiten van een handeling die uit het oogpunt van de toepasselijke wet foutief zou zijn.

4) Vervolgens is er het geval waarin de wet van de aansprakelijkheid meer eisen blijkt te stellen dan de wet van de plaats van het ongeval. Indien, bij voorbeeld, door die laatste wet geen mistlampen worden opgelegd, maar wel door de wet die van toepassing is op de aansprakelijkheid, is men van oordeel dat de rechter in de afwezigheid van die lampen een fout zou kunnen zien, bij voorbeeld door te oordelen dat bij gebreke van die lampen, de bestuurder vaart had moeten verminderen. De toestand is dezelfde in het volgende voorbeeld van een autocar die in een vreemd land bij een verkeersongeval is betrokken. Volgens de plaatselijke wet bestaat er geen enkele verplichting om de bestuurder van de autocar op geregelde tijdstippen te vervangen. Volgens de wet die verondersteld wordt van toepassing te zijn op de aansprakelijkheid, diende de bestuurder om de zes uur te worden vervangen. Hoewel bij de plaatselijke wet dergelijke vereiste niet wordt opgelegd, kan de rechter rekening houden met de wet van inschrijving voor de vaststelling van de aansprakelijkheid.

5) L'appréciation du caractère illicite de l'acte commis par l'auteur de l'accident dépend donc du jeu combiné de la loi locale et de la loi applicable à la responsabilité. Les règles du code de la route local sont un donné entrant dans l'appréciation de l'ensemble de la situation. Cette appréciation se fait selon la loi applicable, mais sur base des éléments de faits tirés, entre autres, de la loi locale.

Cette loi n'est donc utilisée que pour fournir certains éléments de fait au juge et lui permettre d'appliquer la loi relative à la responsabilité.

Article 8.

1. Cet article précise le domaine de la loi applicable.

2. La Conférence a décidé de confier à la loi applicable le plus large domaine d'action possible. Il eût été en effet inutile de dégager une loi régissant en principe la responsabilité civile extra-contractuelle, si l'on avait par la suite soustrait à son empire une foule de questions relevant de la responsabilité. Tout ce que le droit civil assigne à la responsabilité délictuelle, sauf les matières expressément exclues dans l'article 2, entrera donc dans ce domaine. Il a été estimé particulièrement utile d'éviter, à la différence de certains systèmes juridiques, de scinder les lois applicables, car il y a souvent un lien entre l'exigence de la faute et l'étendue de la réparation. Par exemple, une loi qui exige la preuve de la faute accordera la réparation intégrale, tandis qu'une autre loi dispensant de prouver la faute limitera le montant de la réparation. Dépecer la loi applicable et séparer la responsabilité de la réparation ne pourrait aboutir qu'à une cote mal taillée. En renonçant au dépeçage des lois appliquées, l'article 8 élimine certaines tendances actuelles.

3. La Conférence n'a pas jugé utile de faire une énumération exhaustive de toutes les questions couvertes par la loi applicable à la responsabilité, mais s'est contentée d'une énumération énonciative (marquée par l'emploi de l'adverbe notamment), afin de ne pas exclure involontairement une question importante. L'article 8 mentionne donc uniquement à titre d'exemple certaines questions qui sont régies par la loi applicable.

4. Le n° 1 de l'article 8 mentionne les conditions et l'étendue de la responsabilité. Il s'agit donc des éléments intrinsèques de la responsabilité, à savoir les conditions positives de celle-ci.

1) Par conditions de la responsabilité, on entend par exemple si la responsabilité est à base de faute ou s'il s'agit d'une responsabilité objective, la définition de la faute, y compris le problème de savoir si l'abstention peut, au même titre que l'action, constituer une faute, l'existence d'un fait générateur de responsabilité, les présomptions de responsabilité et la charge du fardeau de la preuve en tant qu'un élément matériel, le rapport de cause à effet entre le fait illicite et le dommage causé, les personnes responsables, etc.

5) De beoordeling van het onrechtmatig karakter van de handeling gepleegd door de dader van het ongeval is dus afhankelijk van de gelijktijdige toepassing van de plaatselijke wet en van de wet met betrekking tot de aansprakelijkheid. De regels van het plaatselijk verkeersreglement vormen een gegeven dat moet worden beoordeeld in het licht van de toestand in zijn geheel. Die beoordeling geschiedt volgens de toepasselijke wet, maar op grond van de feitelijke gegevens die onder meer steunen op de plaatselijke wet.

Die wet wordt dus alleen gebruikt om aan de rechter bepaalde feitelijke gegevens te leveren en hem in staat te stellen de wet betreffende de aansprakelijkheid toe te passen.

Artikel 8.

1. Dit artikel omschrijft de werkingssfeer van de toepasselijke wet.

2. De Conferentie heeft beslist aan de toepasselijke wet een zo ruim mogelijke werkingssfeer te verlenen. Het ware immers nutteloos geweest een wet naar voren te brengen die in beginsel de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid regelt, had men achteraf tal van kwesties met betrekking tot de aansprakelijkheid aan de toepassing ervan onttrokken. Al wat het burgerlijk recht onder de delictuele aansprakelijkheid rekt, met uitzondering van de aangelegenheden die in artikel 2 uitdrukkelijk worden uitgesloten, valt dus binnen dat bestek. Men heeft het in tegenstelling met bepaalde rechtsstelsels, bijzonder raadzaam geacht te voorkomen, dat de toepasselijke wetten worden gesplitst, want er bestaat vaak een band tussen het vereiste van schuld en de omvang van de vergoeding. Een wet die het bewijs van de schuld oplegt zal bij voorbeeld voorzien in de integrale vergoeding, terwijl een andere wet waarin vrijstelling van het bewijs van de schuld wordt verleend, het bedrag van de vergoeding zal beperken. De toepasselijke wet uiteenrukken en de aansprakelijkheid scheiden van de vergoeding kan alleen tot een verkeerde omslag leiden. Door te verzaken aan het uiteenrukken van de toegepaste wetten, sluit artikel 8 bepaalde hedendaagse strekkingen uit.

3. De Conferentie heeft het niet nuttig geacht een volledige opsomming te geven van alle aangelegenheden die vallen onder de wet die van toepassing is op de aansprakelijkheid, maar heeft zich beperkt tot een verklarende opsomming (cfr. het bijwoord « notamment ») teneinde niet onopzettelijk een belangrijke aangelegenheid uit te sluiten. Artikel 8 maakt alleen bij wijze van voorbeeld melding van bepaalde aangelegenheden die door de toepasselijke wet worden beheerst.

4. Nr. 1 van artikel 8 heeft betrekking op de voorwaarden en de omvang van de aansprakelijkheid. Het gaat dus over de intrinsieke elementen van de aansprakelijkheid, te weten de positieve voorwaarden ervan.

1) Onder voorwaarden van de aansprakelijkheid verstaat men, bij voorbeeld, indien de aansprakelijkheid berust op schuld of indien het een objectieve aansprakelijkheid betreft, de definitie van de schuld daarin begrepen de vraag of de onthouding in dezelfde hoedanigheid als de handeling als schuld kan worden aangemerkt, het bestaan van een feit waaruit aansprakelijkheid is ontstaan, de vermoedens van aansprakelijkheid en de bewijslast als materieel element, de causaliteitsbetrekking tussen de onrechtmatige daad en de veroorzaakte schade, de aansprakelijke personen enz.

2) Il y a lieu de signaler qu'aux termes de l'article 2, n° 3, le projet ne s'applique pas aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et celle du commettant (voir sous l'article 2, n° 4.1 à 4.3).

3) La référence à l'étendue de la responsabilité vise, entre autres, les limitations légales de celle-ci et indique que le plafond de la responsabilité, s'il en existe un, est régi par la loi déclarée applicable à la responsabilité en vertu de la convention. Tombent sous ce chef également les questions des intérêts compensatoires ainsi que le partage des responsabilités entre les coauteurs. Il y a lieu de rappeler, toutefois, que la convention ne s'applique pas, en vertu de l'article 2, n° 4, aux recours entre personnes responsables.

4) Il importe de faire remarquer que les questions préliminaires ne tombent pas sous la loi applicable en vertu de la présente convention. Par exemple, la définition du propriétaire n'est pas une question de responsabilité, mais une question de statut réel. On suivra les règles de droit international privé relatives au statut réel. Il en est de même pour la capacité; c'est la loi nationale ou celle du domicile, selon le cas, et non la loi de la responsabilité, qui décidera qui est capable et qui est incapable. La convention n'envisage que la responsabilité, pas le statut personnel ou réel.

5. Selon le n° 2 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine également les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité. Cette disposition se réfère donc aux éléments extrinsèques de la responsabilité, à savoir les conditions d'exonération.

1) Parmi les causes d'exonération, on classe par exemple la force majeure, y compris l'état de nécessité et le fait d'un tiers, ainsi que la faute exclusive de la victime.

Il semble que l'applicabilité des « guest statues » américains, excluant la responsabilité du transporteur bénévole envers son passager, et le problème de la recevabilité des actions entre époux, rejetée en principe dans certains pays de Common Law, doivent également tomber sous l'empire de la présente disposition.

Il y a lieu de signaler que les règles d'exonération incluses dans le droit de la sécurité sociale sont hors de la convention, en vertu des dispositions de l'article 2, n° 6. En ce qui concerne le problème de la validité des clauses d'exonération des fautes ou de limitation de la responsabilité, le comité de rédaction avait proposé d'employer la formule « les causes légales d'exonération », afin d'exclure les causes contractuelles d'exonération ou de limitation de la responsabilité. Ensuite, il fut décidé de retirer le mot « légales » du texte. Par conséquent, il semble que le texte adopté inclue dans le domaine de la loi applicable à la responsabilité également le problème de savoir si de telles clauses d'exonération sont valides.

2) Quant à la notion de partage de la responsabilité, elle peut se référer aux cas où il y a faute concomitante de la victime; dans ces cas, la responsabilité du dommage est partagée entre l'auteur et la victime, éventuellement

2) Opgemerkt dient te worden dat naar luid van artikel 2, nr. 3, het ontwerp niet van toepassing is op de aansprakelijkheid voor handelingen van derden, met uitzondering van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een voertuig of van de principaal of de meester (zie sub artikel 2, nrs. 4.1 tot 4.3).

3) De verwijzing naar de omvang van de aansprakelijkheid, doelt onder meer op de wettelijke beperking ervan en geeft aan dat de grens van de aansprakelijkheid, zo er een bestaat, bepaald wordt door de krachtens het Verdrag op de aansprakelijkheid toepasselijk verklaarde wet. Binnen dit bestek vallen ook de vraagstukken van de compensatie-intresten alsmede de verdeling van de aansprakelijkheid onder de mededaders. Er dient evenwel te worden aan herinnerd dat naar luid van artikel 2, nr. 4, het Verdrag niet van toepassing is op de regresvorderingen tussen aansprakelijke personen.

4) Er dient te worden opgemerkt dat de voorafgaande vraagpunten niet vallen binnen de wet die krachtens dit Verdrag van toepassing is. Zo is bij voorbeeld de definitie van de eigenaar geen kwestie van aansprakelijkheid, maar houdt zij verband met het reëel statuut. Men zal de regels van internationaal privaatrecht met betrekking tot het reëel statuut volgen. Hetzelfde geldt voor de bekwaamheid; het is de nationale wet of die van de woonplaats, naar gelang van het geval, en niet de wet van de aansprakelijkheid, welke zal bepalen wie bekwaam is en wie niet. Het Verdrag neemt alleen de aansprakelijkheid in overweging, niet het persoonlijk of het reëel statuut.

5. Volgens nr. 2 van artikel 8, bepaalt de toepasselijk verklaarde wet eveneens de gronden voor uitsluiting van aansprakelijkheid, alsook elke beperking en verdeling van aansprakelijkheid. Die bepaling verwijst dus naar de extrinsieke elementen van de aansprakelijkheid, te weten de gronden voor uitsluiting.

1) Onder de uitsluitingsgronden rekent men bij voorbeeld overmacht, met inbegrip van de noodtoestand en de handeling van een derde, alsmede de uitsluitende schuld van het slachtoffer.

Ook de toepasselijkheid van de Amerikaanse « guest statutes », waarbij de aansprakelijkheid van de vervoerder om niet jegens zijn passagier wordt uitgesloten, en het vraagstuk van de ontvankelijkheid van de vorderingen tussen echtgenoten, in beginsel verworpen in bepaalde landen van Common Law, zouden onder de werking van deze bepaling dienen te vallen.

Er behoort te worden aangestipt dat op grond van de bepalingen van artikel 2, n° 6, de uitsluitingsregels die begrepen zijn in het recht van de maatschappelijke zekerheid het bestek van het Verdrag te buiten gaan. Wat het vraagstuk betreft van de geldigheid van de clausules tot uitsluiting van de schuldige handelingen of tot beperking van de aansprakelijkheid, had het redactiecomité voorgesteld de formule « les causes légales d'exonération » (wettelijke uitsluitingsgronden) te gebruiken, ten einde de contractuele gronden van uitsluiting of van beperking van de aansprakelijkheid te weren. Achteraf werd er beslist het woord « légales » in de tekst te schrappen. Derhalve blijkt de goedgekeurde tekst ook de vraag of dergelijke uitsluitingsclausules geldig zijn binnen het bestek te houden van de wet die op de aansprakelijkheid van toepassing is.

2) Voor het begrip verdeling van de aansprakelijkheid kan worden verwezen naar de gevallen waarin er een gelijktijdige schuld bestaat van het slachtoffer; in die gevallen is de aansprakelijkheid voor de schade verdeeld tussen de

suivant des proportions variables d'après la gravité respective des fautes commises.

6. En vertu du n° 3 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation.

1) C'est donc selon cette loi qu'on détermine s'il existe un préjudice qui peut engendrer la responsabilité civile, ainsi que l'ordre des préjudices réparables, tel que le dommage corporel, matériel, moral.

La loi déclarée applicable détermine également les divers éléments du dommage dont la victime peut demander réparation, comme les pertes subies et les gains manqués par la victime (*damnum emergens, lucrum cessans*), ainsi que, comme il s'ensuit du n° 4 de l'article 8, l'évaluation de ces divers éléments.

2) En ce qui concerne le problème de la loi applicable au fardeau de la preuve, il faut distinguer la preuve de la responsabilité et la preuve du dommage. La charge de prouver la responsabilité dépend, en tant qu'élément matériel, de la loi du fond, c'est-à-dire de la loi applicable à la responsabilité. S'il y a présomption de responsabilité, cela relève du n° 1 de l'article 8, relatif aux conditions de la responsabilité (voir n° 4.1 ci-dessus). Au contraire la preuve du dommage, y compris les différents modes de preuve, est la preuve d'un fait et relève de la *lex fori*.

7. Le n° 4 de l'article 8 vise les modalités et l'étendue de la réparation. (Le mot anglais « damages » correspond en français à « dommages et intérêts », ce qui couvre donc la réparation du dommage). En effet, il s'est avéré nécessaire de mentionner expressément ce point, étant donné que la question de la mesure de la réparation est actuellement réglée dans certains pays, comme le Royaume-Uni, par la *lex fori*.

1) La loi applicable détermine donc le mode de réparation, à savoir si le préjudice doit être réparé en nature ou par équivalent sous forme de dommages-intérêts, ainsi que l'évaluation du montant de la réparation.

2) En ce qui concerne plus particulièrement la question de la mesure de la réparation, il a été souligné au cours des délibérations de la Commission spéciale, que si la *lex fori* fixe un plafond de la réparation tandis que la loi étrangère applicable à la responsabilité ignore un tel plafond, le juge doit suivre la loi étrangère. Il n'y aura donc pas de maximum de la réparation; mais cela n'empêchera pas le juge de fixer le montant de la réparation selon son intime conviction. Si certains pays suivent pour l'évaluation du préjudice moral des barèmes fixés par la pratique, le juge saisi devrait s'y tenir dans la mesure du possible. Un autre exemple de la portée du principe d'application des règles de la mesure de la réparation contenues dans la loi compétente est que le juge qui aurait à appliquer la loi suisse, pourrait, indépendamment du contenu de la loi du for, utiliser la possibilité offerte par cette législation de réduire la réparation, si l'auteur du dommage risque d'être mis dans la gêne ou si la victime est dans l'aisance.

dader en het slachtoffer, eventueel naar gelang van de respectieve ernst van de begane fouten.

6. Naar luid van n° 3 van artikel 8 bepaalt de toepasselijke verklaarde wet of er letsel of schade is geleden en of deze naar zijn of haar aard voor vergoeding in aanmerking komt.

1) Het is dus op grond van die wet dat men bepaalt of er schade is ontstaan die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid kan impliceren en dat men de aard van de voor vergoeding vatbare schade vaststelt, met name lichamelijk letsel, materiële schade of morele schade.

De toepasselijke verklaarde wet bepaalt ook de verschillende elementen van de schade waarvan het slachtoffer de vergoeding kan vragen, zoals de door het slachtoffer geleden verliezen en gederfde winsten (*damnum emergens, lucrum cessans*), alsmede de waardering van die verschillende elementen.

2) Wat het vraagstuk betreft van de wet die van toepassing is op de bewijslast, dient een onderscheid te worden gemaakt tussen het bewijs van de aansprakelijkheid en het bewijs van de schade. Als materieel element hangt de bewijslast voor de aansprakelijkheid af van de wet betreffende de grond van de zaak dat wil zeggen van de wet die op de aansprakelijkheid van toepassing is. Bestaat er vermoeden van aansprakelijkheid dan valt dit onder de toepassing van n° 1 van artikel 8, betreffende de voorwaarden van de aansprakelijkheid (zie n° 4.1 hierboven). Het bewijs van de schade, met inbegrip van de verschillende wijzen van bewijs is daarentegen het bewijs van een feit en valt onder de *lex fori*.

7. N° 4 van artikel 8 heeft betrekking op de wijze waarop en de omvang waarin de schade moet worden vergoed (Het Engelse woord « damages » stemt in het Frans overeen met « dommages et intérêts », wat dus de vergoeding van de schade dekt). Het is immers nodig gebleken dit punt uitdrukkelijk te vermelden, aangezien het vraagstuk van de omvang van de vergoeding in bepaalde landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, door de *lex fori* wordt geregeld.

1) De toepasselijke wet bepaalt de wijze waarop de schade wordt vergoed, te weten of de schade in natura moet worden vergoed of naar gelijkwaardigheid in de vorm van schadevergoeding, alsmede de raming van het bedrag van de vergoeding.

2) Wat in het bijzonder de omvang van de vergoeding betreft, is tijdens de beraadslagingen van de bijzondere Commissie onderstreept dat indien de *lex fori* een grensbedrag van de vergoeding vaststelt, terwijl de buitenlandse wet die van toepassing is op de aansprakelijkheid dergelijk grensbedrag niet kent, de rechter de buitenlandse wet moet volgen. Er zal dus geen maximum vergoeding zijn; maar dat kan de rechter niet beletten het bedrag van de vergoeding volgens zijn eigen overtuiging vast te stellen. Indien bepaalde landen voor de raming van de vergoeding van de morele schade barema's volgen die uit de praktijk zijn gegroeid, dient de rechter waarvoor de zaak is aangebracht zich zoveel mogelijk daaraan te houden. Een ander illustratie van de strekking van het beginsel van de toepassing van de regels betreffende de omvang van de vergoeding in de toepasselijke wet vervat, is dat de rechter die de Zwitserse wet zou moeten toepassen, los van de inhoud van de wet van de plaats waar de rechtsvordering wordt ingesteld, van de door die wetgeving geboden mogelijkheid kan gebruik maken om de vergoeding te beperken indien de auteur van de schade erdoor in geldverlegenheid mocht worden gebracht of indien het slachtoffer welgesteld is.

8. Le n° 5 de l'article 8 a trait à la transmissibilité du droit à réparation. Ainsi qu'il ressort clairement du texte anglais (« The question whether a right to damages may be assigned or inherited »), la disposition couvre la transmission soit par acte de cession, soit par voie successorale.

Dans ce dernier cas il s'agit donc de savoir si une action peut être intentée par un ayant cause de la victime — non pas à titre personnel aux fins d'obtenir réparation du dommage qui lui est causé par ricochet à la suite du décès de la victime, situation traitée sous le n° 6 de l'article 8 — mais à titre d'héritier en vue d'obtenir réparation du dommage initial subi par la victime dans son corps ou ses biens.

1) Tout d'abord, il semble bien que la loi qui régit la succession de la victime doit être reconnue compétente pour déterminer la qualité d'héritier, qui constitue une question préalable à l'exercice de l'action.

2) Quant à la transmissibilité de l'action, la situation a été moins claire. Dans la Commission spéciale deux tendances s'étaient dégagées, l'une en faveur de la compétence en la matière de la loi successorale, l'autre estimant que la transmissibilité relève plutôt de la loi applicable à la responsabilité. C'est cette dernière opinion qui a prévalu à la Conférence.

La solution présente un intérêt particulier par suite des divergences qui existent entre les pays de Common Law et les pays continentaux sur la question de la transmissibilité du droit à réparation. Bien que l'opposition des premiers à la recevabilité de l'action héréditaire ait subi de nombreux aménagements, des divergences subsistent encore en ce qui concerne les conditions d'exercice de l'action des héritiers.

3) Enfin, il y a lieu de signaler que le problème de la transmissibilité passive aux héritiers de l'obligation de réparer incombant au défunt ne peut dépendre que de la loi de la succession.

9. D'après le n° 6 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine aussi les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi. Cette disposition vise en particulier la question de savoir si une personne autre que la « victime directe » (voir sous l'article 4 n° 9.3) peut obtenir réparation du dommage qui lui est causé « par ricochet », à la suite du préjudice qui a frappé la victime. Il arrive très souvent que le dommage moral soit l'un de ces préjudices, qui sont la conséquence d'un premier dommage subi par autrui; par exemple, le décès accidentel d'une personne cause de l'affliction à une autre personne. Mais une telle situation se rencontre également dans le domaine du dommage matériel. C'est le cas des enfants qui vivaient du travail de leur père tué dans un accident de la circulation. Ces enfants sont donc directement lésés et lorsqu'ils poursuivent l'automobiliste qui a tué leur père, c'est en leur nom personnel et c'est la réparation de leurs propres dommages qu'ils réclament.

Quand le texte dit que le préjudice doit être personnel à celui qui en demande réparation, cela ne veut pas dire qu'une personne morale, constituée par un groupement d'individus, ne puisse pas se faire indemniser du préjudice qui atteint l'ensemble des intérêts qu'elle représente.

8. N° 5 van artikel 8 heeft betrekking op de mogelijkheid van overdracht of overgang van het recht op schadevergoeding. Zoals duidelijk blijkt uit de Engelse tekst (« The question whether a right to damages may be assigned or inherited »), dekt de bepaling de overdracht bij akte van overdracht of bij wege van erfopvolging.

In dit laatste geval komt het er dus op aan te weten of een vordering kan worden ingesteld door een rechtverkrijgende van het slachtoffer — niet voor zich persoonlijk ten einde de vergoeding te bekomen van de schade die hem zijdelings is toegebracht ingevolge het overlijden van het slachtoffer, een toestand die wordt behandeld in n° 6 van artikel 8 — maar als erfgenaam om vergoeding te bekomen voor de aanvankelijke door het slachtoffer geleden lichamelijke of materiële schade.

1) In de eerste plaats blijkt dat de bevoegdheid dient te worden erkend van de wet welke de erfopvolging van het slachtoffer beheerst om de hoedanigheid van erfgenaam te bepalen, wat een vraagstuk is dat aan het instellen van de vordering voorafgaat.

2) Wat de mogelijke overgang van de vordering betreft is de toestand minder klaar. In de bijzondere commissie hebben zich twee strekkingen afgetekend de ene ten gunste van de bevoegdheid ter zake van erfrechtelijke wet, de andere welke ervan uitgaat dat de mogelijke overgang of overdracht eerder onder de wet valt die van toepassing is op de aansprakelijkheid. Het is die laatste opvatting welke ter conferentie de overhand heeft gekregen.

De oplossing is van bijzonder belang ingevolge de meningsverschillen tussen de Common Lawlanden en de continentale landen omtrent de mogelijke overdracht van het recht op vergoeding. Hoewel het verzet van de eersten tegen de ontvankelijkheid van de nalatenschapvordering minder scherpe vormen heeft aangenomen, blijven er toch nog meningsverschillen bestaan betreffende de voorwaarden tot het instellen van de vordering der erfgenamen.

3) Ten slotte dient te worden opgemerkt dat het vraagstuk van de passieve overdracht aan de erfgenamen van de verplichting tot vergoeding die op de overledene rust, alleen binnen het bestek van de wet van de nalatenschap kan vallen.

9. Naar luid van n° 6 van artikel 8 bepaalt de toepasselijk verklaarde wet eveneens welke personen recht hebben op vergoeding van persoonlijk, door hen geleden schade. Die bepaling heeft in het bijzonder betrekking op de vraag of een andere persoon dan het « rechtstreekse slachtoffer » (zie onder artikel 4 n° 9.3) vergoeding kan bekomen van de schade die hem « zijdelings » wordt toegebracht, ingevolge het door het slachtoffer geleden nadeel. Het gebeurt zeer dikwijls dat de morele schade een van die nadelen is, die het gevolg zijn van een eerste geval van schade geleden door een derde; het overlijden van een persoon door een ongeval doet een andere persoon verdriet aan. Dergelijke toestand komt ook voor op het stuk van de materiële schade. Dit is het geval met de kinderen die leefden van de arbeid van hun vader die in een verkeersongeval de dood vond. Die kinderen zijn dus rechtstreeks benadeeld en wanneer zij de autobestuurder vervolgen die hun vader heeft gedood, doen zij dat voor zich persoonlijk en is het de vergoeding van hun eigen schade die zij vorderen.

Wanneer naar luid van de tekst hij die vergoeding vraagt persoonlijk schade moet hebben geleden, wil dat niet zeggen dat een rechtspersoon bestaande uit een groepering van personen zich niet kan laten schadeloos stellen voor de schade die het geheel van de belangen welke hij vertegenwoordigt heeft opgelopen.

Le problème de savoir si une action en réparation intentée par une personne morale sera recevable dépend donc aussi de la loi déclarée applicable à la responsabilité. Toutefois, il s'ensuit de l'article 2, n° 6, que la loi applicable ne s'applique pas aux actions et recours de la sécurité sociale.

10. Aux termes du n° 7 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine la responsabilité du commettant du fait de son préposé.

1) Cette mention, qui peut paraître faire double emploi avec la disposition de l'article 2, n° 3, a été ajoutée dans un désir de clarté et pour éviter une lacune. Elle couvre aussi la responsabilité d'une personne morale pour ses organes.

La règle selon laquelle la loi applicable à la responsabilité d'un préposé, auteur d'un accident, déterminera également la responsabilité du commettant de ce fait, se rattache bien au principe pilote de la convention d'assurer l'unité de lois applicables en ce qui concerne les différents coauteurs.

2) La « notion » de commettant, visée par la convention, n'est pas connue dans tous les systèmes juridiques représentés dans le cadre de la Conférence de La Haye. Pour expliquer le sens de ce terme dans la convention, il peut être utile d'illustrer son sens dans le droit interne français, où la notion paraît être plus développée. Elle vise d'une manière très générale celui qui charge une personne d'exécuter certains actes pour son compte et sous sa direction.

En effet, l'article 1384 du Code civil français stipule que les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles il les ont employés.

Le terme de « maître » ne désigne qu'une catégorie particulière de commettants, dont les subordonnés sont les domestiques ou des gens de maison, à savoir tous les serviteurs à gages attachés à la personne ou employés aux soins de la maison. En ce qui concerne les qualités nécessaires à l'existence du lien de préposition, il semble que la doctrine et la jurisprudence françaises soient d'accord que la condition essentielle et en réalité unique soit l'exigence d'un lien de subordination entre le commettant et le préposé. Par contre, il importe peu que le commettant verse ou non un salaire au préposé; de plus, le commettant n'a pas besoin d'être uni à son préposé par un contrat.

De même, la condition classique qui veut que le commettant ait choisi son préposé ne semble plus être maintenue par la jurisprudence. Ainsi, la personne qui loue une voiture avec chauffeur peut être responsable du fait de celui-ci, en dépit du manque de libre choix en ce qui concerne la personne du chauffeur.

A titre d'illustration au principe de subordination, il y a lieu de citer d'autres cas de la jurisprudence ayant trait particulièrement à la circulation : le fait que l'occupant d'une automobile ne sache pas conduire la voiture ne l'empêche pas d'être le commettant du chauffeur, chaque fois que ce dernier se trouve sous ses ordres; il a été décidé également que la subordination existait, alors qu'il s'agissait d'un père dont l'enfant conduisait la voiture; par contre celui qui confie sa voiture automobile à une personne en la chargeant de vendre cette voiture n'est pas censé être commettant et, par suite, ne peut être tenu de réparer les dommages résultant d'un accident survenu pendant les essais; également, le propriétaire d'une voiture automobile, qui charge un garagiste d'effectuer une réparation, ne de-

De vraag of een vordering tot schadevergoeding ingesteld door een rechtspersoon ontvankelijk is hangt dus af van de op de aansprakelijkheid toepasselijk verklaarde wet. Uit artikel 2, n° 6, volgt echter dat de toepasselijke wet geen toepassing vindt op vorderingen, daaronder begrepen regresvorderingen die verband houden met de maatschappelijke zekerheid.

10. Naar luid van n° 7 van artikel 8 regelt de toepasselijk verklaarde wet de aansprakelijkheid van een principaal voor handelingen van wie voor hem optreedt.

1) Die vermelding, welke een overbodige herhaling kan lijken van de bepaling in artikel 2, n° 3, is duidelijkheidshalve en om in een leemte te voorzien eraan toegevoegd. Zij dekt ook de aansprakelijkheid van een rechtspersoon voor zijn organen.

De regel volgens welke de wet, die van toepassing is op de aansprakelijkheid van een aangestelde, eveneens de aansprakelijkheid van de principaal voor die handelingen regelt, sluit aan bij het grondbeginsel van het Verdrag te weten de eenheid te bewerken van de toepasselijke wetten met betrekking tot de verschillende mededaders.

2) Het bij het Verdrag bedoelde begrip van « principaal » is niet bekend in alle juridische stelsels die binnen het raam van de Haagse Conferentie vertegenwoordigd zijn. Om de betekenis van die term in het Verdrag uit te leggen kan het nuttig zijn de betekenis ervan toe te lichten in het interne Franse rechts, waar het begrip blijkbaar dieper is doorgedrongen. In zeer algemene zin heeft het betrekking op hem die een persoon ermede belast voor zijn rekening en onder zijn leiding bepaalde handelingen uit te voeren.

Artikel 1384 van het Franse Burgerlijk Wetboek bepaalt dat de meesters en zij die anderen aanstellen, aansprakelijk zijn voor de schade door hun dienstboden en aangestelden veroorzaakt in de bediening waartoe zij hen gebedigd hebben.

De term « meester » doet slechts op een bijzondere categorie van principalen, wier ondergeschikten dienstboden en huisbedienden zijn, te weten alle loondienaren die aan een persoon zijn verbonden of die gebedigd worden in de huishouding. Wat de voor het bestaan van de relatie principaal-aangestelde vereiste hoedanigheden betreft, blijkt de Franse rechtsleer en rechtspraak het erover eens te zijn dat de essentiële voorwaarde en in werkelijkheid de enige het vereiste is van een relatie van ondergeschiktheid tussen de principaal en de aangestelde. Het is daarentegen van weinig belang of de principaal al dan niet een loon uitbetaalt aan de aangestelde; overigens dient de principaal met zijn aangestelde niet contractueel te zijn verbonden.

Ook lijkt de klassieke voorwaarde dat de principaal zijn aangestelde dient gekozen te hebben niet door de rechtspraak te zijn gchandhaafd. Zo kan de persoon die een wagen met bestuurder huurt aansprakelijk zijn voor diens handelingen, ondanks het ontbreken van de vrije keuze wat de persoon van de bestuurder betreft.

Ter illustratie van het beginsel van de ondergeschiktheid behoren nog andere gevallen van de rechtspraak die in het bijzonder betrekking hebben op het verkeer te worden aangehaald : dat de inzittende de wagen niet kan besturen belet niet dat hij de principaal van de bestuurder kan zijn, telkens als deze laatste onder zijn bevel staat; er is eveneens besloten dat er ondergeschiktheid bestaat, wanneer het gaat om een vader wiens kind de wagen bestuurde; hij die zijn wagen aan een persoon toevertrouwt met de opdracht hem te verkopen wordt niet geacht principaal te zijn en, kan derhalve niet gehouden zijn tot vergoeding van de schade ingevolge een ongeval tijdens een proefrit; ook wordt de eigenaar van een wagen die een garagehouder belast met de uitvoering van een herstelling niet de principaal van de

vient le commettant ni du garagiste, ni des ouvriers de ce dernier qui procèdent aux essais de la voiture.

Le sens de la notion de commettant est également éclairci par le texte anglais qui parle de « principal » et de « master ».

11. En vertu du n° 8 de l'article 8, la loi applicable à la responsabilité détermine les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais. Par prescription, la convention vise la prescription extinctive, par opposition à la prescription acquisitive, et qui d'une manière générale peut être décrite comme un mode d'extinction d'un droit à la suite du non-exercice de celui-ci avant l'expiration d'une période de temps déterminée par la loi. Elle doit être prise au sens large couvrant les courtes prescriptions.

Pour renforcer ce sens large, la convention se réfère en outre aux déchéances; quant au texte anglais, il parle à la fois de prescription et de limitation. La notion de déchéance, connue dans les systèmes juridiques basés sur le code civil, se réfère à la perte d'un droit ou d'une action, faute de l'exercer dans le délai et sous les conditions fixées par le juge, la loi ou les conventions.

En procédure, les déchéances sont généralement dénommées forclusions. Le texte ne vise que les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, et les cas où l'on peut être déchu d'un droit autrement que par l'expiration d'un délai ne sont donc pas couverts. Bien entendu, la règle s'applique également aux prescriptions et déchéances en matière d'action directe, traitée dans l'article suivant.

Le principe de soumettre la prescription au sens large à la loi applicable à la responsabilité est d'une utilité certaine. Il confère de la certitude en la matière en mettant fin à l'opposition ancienne entre les tenants de l'application à cette question de la loi du for, pour le motif qu'elle concerne la procédure, et les tenants de l'application de la loi régissant la responsabilité, pour lesquels il s'agit là d'une question touchant au fond de la responsabilité.

Article 9.

1. Cet article régit l'action directe des personnes lésées contre l'assureur du responsable.

2. Le droit de la victime directe et des autres personnes lésées d'agir directement contre l'assureur du responsable des dommages, est réglé, dans certains pays, de façon autonome, indépendamment des rapports du lésé avec l'auteur de l'accident. Dans d'autres pays, les droits du lésé sont identiques contre l'assureur et l'auteur de l'accident. Aussi a-t-il été estimé utile de soumettre expressément la question de l'existence de ce droit à la loi qui régit la responsabilité. L'alinéa premier de l'article 9 statue donc que les personnes lésées ont le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable, si un tel droit leur est reconnu par la loi applicable en vertu des articles 3, 4 ou 5.

L'assureur dont il est question n'est pas, bien entendu, l'assureur de la victime, mais l'assureur de l'auteur de l'accident ou de la personne autrement responsable des dommages causés par l'accident. La qualification « du responsable » ajoutée au mot « l'assureur » indique en outre qu'il s'agit

garagehouder of van de werklieden van laatstgenoemde die met de wagen een proefrit maken.

De betekenis van het begrip principaal wordt ook verduidelijkt door de Engelse tekst die het heeft over « principal » en « master ».

11. Naar luid van n° 8 van artikel 8 regelt de toepasselijke wet de termijn voor de verjaring of het verval van een aanspraak op schadevergoeding, alsmede het tijdstip van aanvang van die termijn en, van zijn stuiting of schorsing. Onder verjaring verstaat het Verdrag de extinctieve verjaring, in tegenstelling met de acquisitieve verjaring. Eerstgenoemde kan doorgaans worden omschreven als een wijze van tenietgaan van een recht ingevolge de niet-uitoefening ervan binnen een bij de wet bepaalde tijdsspanne. Zij dient in de brede zin te worden opgevat en ook de korte verjaringen te omvatten.

Ten einde die brede betekenis te versterken, verwijst het Verdrag ook naar het verval; de Engelse tekst gewaagt van « prescription » en tegelijk van « limitation ». Het begrip verval dat voorkomt in de rechtsstelsels die op het Burgerlijk Wetboek zijn gebaseerd, verwijst naar het verlies van een recht of van een vordering ingevolge de niet-uitoefening ervan binnen de door de rechter, de wet of de verdragen bepaalde termijn en voorwaarden.

In de rechtspleging, wordt verval gewoonlijk uitsluiting geheten. De tekst doelt alleen op het verval ingevolge het verstrijken van een termijn, en de gevallen waarin men een recht kan verliezen op een andere wijze dan door het verstrijken van een termijn zijn daarin niet begrepen. Het spreekt vanzelf dat de regel eveneens van toepassing is op verjaring en verval inzake de rechtstreekse vordering die in het volgende artikel wordt behandeld.

Het beginsel van het onderwerpen van de verjaring in de ruime zin aan de wet die op de aansprakelijkheid van toepassing is heeft zeker zijn nut. Het verschaft zekerheid op dat stuk door een einde te maken aan de oude tegenstelling tussen de voorstanders van de toepassing op die aangelegenheid van de *lex fori*, omdat zij betrekking heeft op de rechtspleging, en de voorstanders van de toepassing van de wet tot regeling van de aansprakelijkheid, voor wie het in dit geval gaat om een aangelegenheid die betrekking heeft op de grond van de aansprakelijkheid.

Artikel 9.

1. Dit artikel regelt de rechtstreekse vordering tot schadevergoeding van de benadeelden op de verzekeraar van de aansprakelijke partij.

2. In bepaalde landen wordt de rechtstreekse vordering van het rechtstreekse slachtoffer en van de andere benadeelden op de verzekeraar van de voor de schade aansprakelijke partij op een zelfstandige wijze geregeld, los van de betrekkingen van de benadeelde met de dader van het ongeval. In andere landen zijn de rechten van de benadeelden ten aanzien van de verzekerde en de dader van het ongeval identiek. Ook heeft men het nuttig geacht de vraag naar het bestaan van dat recht uitdrukkelijk onder de toepassing te doen vallen van de wet die de aansprakelijkheid beheerst. Het eerste lid van artikel 9 bepaalt derhalve dat de benadeelden een rechtstreekse vordering tot schadevergoeding hebben op de verzekeraar van de aansprakelijke partij, indien zij dit recht bezitten krachtens de overeenkomstige artikelen 3, 4 of 5 toepasselijke wet.

De bedoelde verzekeraar is natuurlijk niet de verzekeraar van het slachtoffer, maar de verzekeraar van de dader van het ongeval of van de persoon die op een andere wijze aansprakelijk is voor de door het ongeval veroorzaakte schade. De kwalificatie « van de aansprakelijke partij bij het woord

d'une assurance de responsabilité et non pas d'une assurance de choses.

3. La Conférence n'a été désireuse de permettre aux personnes lésées d'agir directement contre l'assureur le plus largement possible et d'éviter qu'un tel droit ne soit supprimé par l'effet de la convention. A supposer que la loi applicable soit la loi de l'Etat d'immatriculation, que cette loi ne connaisse pas ce droit, tandis qu'il soit connu de la loi du lieu de l'accident, il s'ensuit que la seule application de la loi de l'Etat d'immatriculation priverait la victime du droit qu'elle aurait possédé en l'absence de la convention. C'est afin d'éviter un tel résultat choquant que la Conférence a ajouté le deuxième alinéa, aux termes duquel l'action directe peut néanmoins être exercée si elle est admise par la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. Le retour au principe de la loi du lieu de l'accident est donc admis par faveur pour la victime.

4. Enfin, lorsque ni l'une ni l'autre de ces deux lois ne l'admet, l'action directe demeure possible, en vertu de l'alinéa trois de l'article 9, lorsqu'elle est prévue par la loi régissant le contrat d'assurance.

5. Il résulte de la rédaction en cascade de l'article 9 que si toutes les trois lois admettent l'action directe contre l'assureur, la victime n'aura pas le choix de celle qui lui offre le régime le plus favorable.

Les lois s'appliquent dans l'ordre indiqué par le texte.

6. Ainsi qu'il a été mentionné sous l'article 8 n° 11, la règle de cet article concernant les prescriptions s'applique également aux prescriptions et déchéances en matière d'action directe.

Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de signaler la règle matérielle de l'article 8 de l'Annexe I à la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, aux termes de laquelle toute action basée sur le droit propre de la personne lésée contre l'assureur se prescrit par deux ans, à compter du fait générateur du dommage.

Article 10.

1. Cet article a trait à l'ordre public.

2. En conformité avec la pratique de la Conférence de La Haye, l'article a été formulé d'une manière très restrictive et statue que l'application d'une des lois déclarées compétentes par la présente convention ne peut être écartée que si elle est manifestement incompatible avec l'ordre public.

3. La conférence a voulu inciter les juges à la prudence et a désiré que l'emploi de l'exception de l'ordre public soit restreint dans toute la mesure du possible. La formule employée met en relief que les tribunaux des pays contractants ne peuvent faire appel à la notion de l'ordre public que dans des cas graves, à savoir dans ceux où l'application de la loi étrangère porterait atteinte sans aucune équivoque aux principes fondamentaux du droit ou de la morale du pays du for.

Et dans un tel cas, la loi étrangère ne doit être écartée que sur des points très limités.

« verzekeraar » geeft bovendien aan dat het een aansprakelijkheidsverzekering betreft en geen zakenverzekering.

3. De Conferentie heeft het wenselijk geacht de benadeelden de gelegenheid te bieden tot een zo ruim mogelijke vordering tegen de verzekeraar en te voorkomen dat dergelijk recht wordt opgeheven uit kracht van het Verdrag. Gesteld dat de toepasselijke wet de wet is van de Staat van inschrijving, dat laatstgenoemde wet dit recht niet kent, terwijl dit wel het geval is voor de wet van de plaats van het ongeval, dan volgt daaruit dat de toepassing van de wet van de Staat van inschrijving volstaat om het slachtoffer het recht te ontnemen dat het zou hebben gehad bij ontstentenis van het Verdrag. Om dergelijk aanstootgevend resultaat te voorkomen heeft de Conferentie het tweede lid ingevoegd, naar luid waarvan de rechtstreekse vordering niettemin kan worden ingesteld, indien zulks wordt toegestaan door de interne wet van de Staat, op wiens grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden. De terugkeer naar het beginsel van de wet van de plaats van het ongeval wordt toegestaan als gunst voor het slachtoffer.

4. Wanneer geen van beide wetten zulks toestaat blijft de rechtstreekse vordering mogelijk op grond van artikel 9, derde lid, wanneer erin wordt voorzien door de wet die de verzekeringsovereenkomst beheerst.

5. Uit de trapsgewijze voorzieningen van artikel 9 volgt dat indien de drie wetten de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar toestaan, het slachtoffer niet die zal kunnen kiezen welke hem het meest gunstige stelsel biedt.

De wetten worden toegepast in de door de tekst aangegeven volgorde.

6. Zoals onder artikel 8, n° 1, is vermeld, is de regel van dat artikel betreffende de verjaringen eveneens van toepassing op verjaring en verval inzake rechtstreekse vordering.

In dit verband dient te worden gewezen op de materiële regel van artikel 8 van bijlage I bij het Europees verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, naar luid waarvan elke vordering op grond van het eigen recht van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart twee jaar na het feit waaruit de schade is ontstaan.

Artikel 10.

1. Dit artikel heeft betrekking op de openbare orde.

2. Overeenkomstig de praktijk van de Haagse Conferentie werd het artikel op een zeer beperkende wijze geformuleerd en bepaalt het dat een volgens dit Verdrag toepasselijke wet slechts ter zijde kan worden gesteld indien haar toepassing kennelijk onverenigbaar is met de openbare orde.

3. De Conferentie heeft de rechter tot voorzichtigheid willen aanzetten en heeft de wens uitgedrukt dat de exceptie van de openbare orde zoveel mogelijk wordt beperkt. De gebruikte formule doet uitkomen dat de rechtbanken van de Verdragsluitende landen alleen in ernstige gevallen het begrip openbare orde mogen invoeren, te weten in die gevallen waarin de toepassing van de buitenlandse wet zonder enige twijfel inbreuk maakt op de grondbeginselen van het recht of van de moraal van het land waar de vordering wordt ingesteld.

En in dergelijk geval dient van de buitenlandse wet slechts voor zeer beperkte punten te worden afgeweken.

4. Il a été souligné que ne doit pas être considérée comme contraire à l'ordre public une disposition légale étrangère qui, tout en reconnaissant à la victime le droit à la réparation du dommage causé par un accident, ne donne pas à cette réparation la même étendue que la loi du for.

Article 11.

1. Cet article donne à la convention le statut d'une loi uniforme de droit international privé.

2. En effet, il n'a pas été jugé utile de limiter le champ d'application de la convention ni *ratione loci*, ni *ratione personae*, ni selon les lois devenant applicables.

Une fois entrée en vigueur envers un pays contractant, la convention s'applique dans ce pays même si l'accident a eu lieu dans un Etat non contractant, ou s'il concernait des personnes autres que les seuls ressortissants des pays contractants ou les seules personnes ayant leur résidence habituelle dans ces pays. La convention s'applique même si la loi applicable n'est pas celle d'un pays contractant. Ainsi, l'application des dispositions de fond de la convention, à savoir les articles 1 à 10, est indépendante de toutes conditions de réciprocité.

3. Les pays dans lesquels la convention entrera en vigueur la substitueront donc à leur droit international privé, à l'égard de tous les pays, et il n'y aura pas de dualité du droit conventionnel et du droit commun.

4. Cette technique n'est pas une innovation, la Conférence a déjà élaboré deux Conventions d'unification des règles de conflit à portée universelle. Il s'agit d'une part de la Convention sur la loi applicable aux ventes à caractère international d'objets mobiliers corporels du 15 juin 1955 et d'autre part de la Convention sur les conflits de lois en matière de forme des dispositions testamentaires du 5 octobre 1961. Ces deux Conventions sont entrées en vigueur et ont donc remplacé en ces matières le droit international privé des pays contractants.

5. Le mode de remplacement des règles de conflit nationales par les règles conventionnelles dépendra des normes constitutionnelles des pays contractants. Dans certains pays, comme la France, les nouvelles règles de conflit entreront en vigueur dès la promulgation du traité, dans d'autres pays au contraire ce sera une loi d'application qui les introduira dans l'ordre interne.

6. Ainsi que nous l'avons dit, le juge d'un Etat contractant pourra être tenu de faire application, en vertu de la convention, de lois de pays non contractants : par exemple si un accident a lieu en Ruritanie entre un véhicule français et un véhicule suédois, le juge français ou suédois devra faire application de la loi de Ruritanie. Mais il en sera aussi de même si l'accident a eu lieu en France ou en Suède et qu'il ne concerne qu'un seul véhicule immatriculé en Ruritanie.

Cette obligation d'appliquer, en vertu de la convention, toutes les lois du monde en matière de responsabilité civile, donne un intérêt particulier à la clause d'ordre public figurant à l'article 10 qui vient d'être étudié.

Les Etats membres de la Conférence se connaissent et savent que leur législation interne n'a rien de choquant.

4. Er is onderstreept dat als niet strijdig met de openbare orde moet worden beschouwd een buitenlandse wetsbepaling die, ook al kent ze aan het slachtoffer het recht toe op vergoeding van de schade veroorzaakt door een ongeval, aan die vergoeding niet dezelfde omvang geeft als de wet van de Staat waar de vordering wordt ingesteld.

Artikel 11.

1. Dit artikel geeft aan het Verdrag het statuut van een eenvormige wet van internationaal privaatrecht.

2. Men heeft het immers niet nuttig geacht de toepassings-sfeer van het Verdrag te beperken noch *ratione loci*, noch *ratione personae* noch volgens de wetten die toepasselijk worden.

Eens dat het ten aanzien van een Verdragsluitend land in werking is getreden, is het Verdrag in dat land van toepassing zelfs indien het ongeval heeft plaatsgevonden in een niet-Verdragsluitende Staat, of indien het betrekking had op andere personen, dan de onderdanen van de Verdragsluitende landen of zij die hun gewone verblijfplaats hadden in die landen. Het Verdrag is van toepassing zelfs indien de toepasselijke wet niet die is van een Verdragsluitend land. Zo is de toepassing van de bepalingen over het onderwerp zelf aan het Verdrag, te weten de artikelen 1 tot 10, onafhankelijk van alle voorwaarden van wederkerigheid.

3. De landen waarin het Verdrag in werking zal treden zullen het in de plaats stellen van hun internationaal privaatrecht, ten aanzien van alle landen, en er zal geen dualiteit zijn tussen het recht dat op het Verdrag berust en het gemeen recht.

4. Die techniek is niet nieuw; de Conferentie heeft reeds twee Verdragen uitgewerkt tot eenmaking van de conflictenregels met algemene strekking. Enerzijds gaat het om het Verdrag nopens de op de internationale koop van roerende lichamelijke zaken toepasselijke wet van 15 juni 1955 en anderzijds om het Verdrag betreffende de wetsconflicten inzake de vorm van uiterste wilsbeschikkingen van 5 oktober 1961. Die twee Verdragen zijn in werking getreden en hebben in die aangelegenheden de plaats ingenomen van het internationaal privaatrecht van de Verdragsluitende landen.

5. De vervangingswijze van de nationale conflictenregels door de regels die op het Verdrag berusten is afhankelijk van de grondwettelijke normen van de Verdragsluitende landen. In bepaalde landen, zoals Frankrijk, treden de nieuwe conflictenregels in werking bij de afkondiging van het Verdrag, in andere landen daarentegen worden zij bij een toepassingswet in de interne rechtsorde ingevoegd.

6. Zoals wij gezegd hebben, kan een rechter van een Verdragsluitende Staat krachtens het Verdrag gehouden zijn wetten van niet-Verdragsluitende landen toe te passen : als bij voorbeeld in het land X een ongeval plaatsvindt waarbij een Frans en een Zweeds voertuig zijn betrokken, dienen de Franse en Zweedse rechter de wet van het land X toe te passen. Hetzelfde geldt echter wanneer het ongeval plaatsvindt in Frankrijk of in Zweden en slechts een voertuig erbij betrokken is dat in het land X is ingeschreven.

De verplichting om op grond van het Verdrag alle wetten van de wereld inzake wettelijke aansprakelijkheid toe te passen verleent een bijzondere waarde aan de clausule betreffende de openbare orde in artikel 10, dat hierboven is besproken.

De Lid-Staten van de Conferentie kennen elkaar en weten dat hun interne wetgeving niets aanstootgevends bevat.

Mais le monde est grand et les législations nationales se multiplient. Pour prendre un exemple extrême, il se pourrait qu'une loi étrangère compétente fixe des taux de limitation de responsabilité variant selon la race, la religion ou la couleur des victimes. Il est probable qu'une législation discriminatoire de ce type heurterait l'ordre public des Etats contractants et l'on pourrait, faire jouer l'article 10.

Article 12.

1. Les articles 12 à 14 forment une trilogie relative aux pays à système juridique non unifié.

2. Le premier problème posé par eux est la question de savoir quelle est la loi interne en matière de responsabilité civile extra-contractuelle d'un tel pays, par exemple les Etats-Unis d'Amérique, alors que ce pays n'a pas une législation unique, le droit privé étant propre aux différentes unités territoriales qui le composent. L'article 12 donne la solution de ce problème en statuant que toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié est considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 11, lorsqu'elle a son propre système de droit concernant la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière.

3. Cet article se réfère en premier lieu aux pays comme le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, le Royaume-Uni et la Yougoslavie. Etant donné que la convention détermine uniquement la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière, il s'ensuit que la référence aux Etats à systèmes juridiques non unifiés a trait uniquement aux pays où les règles de la responsabilité extra-contractuelle en cette matière ne sont pas unifiées. Par exemple, à cet égard, la Suisse est à considérer comme unifiée, même si les règles en certaines autres matières, comme le droit de procédure, varient dans les différents cantons. De même, une légère différence de règles administratives entre deux communes ou deux provinces d'un même Etat autrement unifié sont sans importance. Il faut que la divergence porte sur les règles substantielles de la responsabilité.

4. A titre d'illustration de la portée de l'article 12, il y a lieu de mentionner qu'il indique comme loi applicable, en ce qui concerne l'article 3, la loi interne de l'unité territoriale où l'accident est survenu et, pour ce qui est de l'article 4, loi interne de l'unité territoriale où le véhicule est immatriculé.

Si les véhicules ne sont pas immatriculés régionalement mais, selon une tendance récente, centralement pour tout le pays c'est, en application du principe de la disposition de l'article 6 ayant trait à l'immatriculation dans plusieurs pays, la loi de l'unité territoriale où le véhicule a, au moment de l'accident, son stationnement habituel qui entre en ligne de compte. Une autre complication naît du système d'immatriculation en vigueur dans le Royaume-Uni, où l'immatriculation est faite localement par des County Councils qui donnent à chaque véhicule automoteur une marque d'immatriculation. Cette marque, ainsi que les plaques d'immatriculation y afférentes, ne sont jamais changées pendant l'existence du véhicule. Si un tel véhicule, immatriculé à Londres, est vendu à une personne résidant à Glasgow, c'est la deuxième phrase de l'article 6 qui doit être consultée.

Maar de wereld is groot en de nationale wetgevingen worden steeds talrijker. Een extreem voorbeeld : een bevoegde buitenlandse wet zou aan de aansprakelijkheid bepaalde beperkingen kunnen opleggen die verschillen naar gelang van het ras, de godsdienst of de huidskleur van de slachtoffers. Dergelijke discriminerende wetgeving zal vermoedelijk in botsing komen met de openbare orde van de Verdragsluitende Staten en men kan artikel 10 toepassen.

Artikel 12.

1. De artikelen 12 tot 14 vormen een drieluik dat betrekking heeft op de landen waar meer dan een rechtstelsel bestaat.

2. De eerste vraag welke zij doen rijzen is die naar de interne wet inzake burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid van dergelijk land, bij voorbeeld de Verenigde Staten van Amerika, een land dat geen eenvormige wetgeving heeft daar het privaatrecht eigen is aan de verschillende territoriale gebieden waaruit het bestaat. Artikel 12 geeft de oplossing voor dat vraagstuk door te bepalen dat elk gebiedsdeel van een Staat waar meer dan een rechtstelsel bestaat voor de toepassing van de artikelen 2 tot en met 11 als een Staat wordt beschouwd wanneer dat gebiedsdeel een eigen rechtstelsel heeft met betrekking tot de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer.

3. Dit artikel verwijst in de eerste plaats naar landen als Canada, de Verenigde Staten van Amerika, het Verenigd Koninkrijk en Zuid-Slavië. Aangezien het Verdrag uitsluitend de wet bepaalt welke van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer, volgt daaruit dat de verwijzing naar Staten waar meer dan een rechtstelsel bestaat alleen betrekking heeft op de landen waar geen eenheid is gebracht in de regels van de niet-contractuele aansprakelijkheid op dat stuk. In dat opzicht bij voorbeeld kan men in Zwitserland van eenheid gewagen, zelfs indien de regels voor bepaalde andere aangelegenheden, zoals het procedurerecht in de verschillende kantons variëren. Ook is een licht verschil van administratieve regels tussen twee gemeenten of twee provincies van een zelfde Staat waar voor het overige eenheid bestaat, zonder belang. Het verschil moet betrekking hebben op de substantiële regels van de aansprakelijkheid.

4. Ter illustratie van de strekking van artikel 12 dient te worden vermeld dat hierin de interne wet van het gebiedsdeel waar het ongeval heeft plaatsgevonden wordt aangegeven als wet die van toepassing is met betrekking tot artikel 3 en, wat artikel 4 betreft, de interne wet van het gebiedsdeel waar het voertuig is ingeschreven.

Indien de voertuigen niet per gewest worden ingeschreven, maar dit, volgens een recente strekking, centraal geschiedt voor gans het land is het, bij toepassing van het beginsel vervat in artikel 6 betreffende de inschrijving in meer dan een Staat, de wet van het gebiedsdeel waar het voertuig, op het ogenblik van het ongeval zijn gewone standplaats had, die in aanmerking komt. Een andere verwikkeling ontstaat ingevolge het stelsel van inschrijving dat van kracht is in het Verenigd Koninkrijk waar de inschrijving plaatselijk geschiedt door County Councils die aan ieder autovoertuig een inschrijvingskenmerk geven. Dit kenmerk alsmede de bijbehorende platen worden nooit gewijzigd tijdens het bestaan van het voertuig. Wordt dergelijk te Londen ingeschreven voertuig, verkocht aan een persoon die te Glasgow verblijft, dan dient de tweede volzin van artikel 6 te worden geraadpleegd.

Etant donné que, par hypothèse, ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'unité territoriale d'immatriculation, à savoir l'Angleterre (Londres), il faut se référer à la loi interne de l'unité territoriale du stationnement habituel du véhicule, à savoir la loi écossaise.

Article 13.

1. Cet article tend à éliminer un équivoque résultant de l'article précédent.

2. En effet, le texte de l'article 12 est ambigu, en ce sens qu'il pourrait être interprété comme obligeant un pays à système juridique non unifié à appliquer la convention même à des accidents internes, par exemple à l'accident survenu au Royaume-Uni entre deux personnes y résidant.

C'est pour éviter un tel résultat qu'on a introduit, à la demande de la délégation du Royaume-Uni, l'article 13, aux termes duquel un pays à système juridique non unifié n'est pas tenu d'appliquer la convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de ce pays.

Ainsi un tel pays n'est pas tenu de modifier ses règles de conflit interrégionales pour lesdits accidents.

3. Cela peut, dans des cas rares et théoriques, avoir des conséquences inattendues. Supposons que deux familles néerlandaises s'entendent pour voyager ensemble au Royaume-Uni. Ils louent deux autos à Edimbourg et, en arrivant à Londres, les autos se heurtent. Si l'affaire est portée devant un juge anglais, celui-ci appliquera la loi anglaise en vertu de l'article 13 et, par la suite, il est possible qu'il estime que « the proper law of the tort » soit la loi néerlandaise. Si, par contre, l'affaire est portée devant un juge néerlandais, celui-ci est obligé d'appliquer les articles 4 b et 12 de la convention et, par conséquent, la loi écossaise.

Article 14.

1. Cet article contient une clause fédérale.

2. Pour des raisons constitutionnelles, certains Etats fédéraux n'ont pas toute liberté d'engager dans les liens d'une convention internationale chacun des Etats membres qui les composent. Ces derniers doivent être considérés comme indépendants les uns des autres à l'égard de ces conventions. Il était donc nécessaire de prévoir une clause particulière pour permettre à ces Etats de ratifier la présente convention.

3. Aux termes de cette clause, un Etat à système juridique non unifié pourra, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la convention s'étendra à tous ses systèmes de droit ou seulement à un ou plusieurs d'entre eux et pourra à tout moment modifier cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

Ces déclarations seront notifiées au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas et indiqueront expressément les systèmes de droit auxquels la convention s'applique.

Daar men uitgaat van de veronderstelling dat noch de eigenaar noch de houder, noch de bestuurder van het voertuig zijn gewoon verblijf had in het gebiedsdeel van inschrijving, te weten Engeland (Londen), dient te worden verwezen naar de interne wet van het gebiedsdeel waarin het voertuig zijn gewone standplaats had, dat wil zeggen de Schotse wet.

Artikel 13.

1. Dit artikel heeft tot doel een dubbelzinnigheid weg te werken die voortvloeit uit het voorgaande artikel.

2. De tekst van artikel 12 is dubbelzinnig in die zin dat hij kan worden uitgelegd alsof hij een land met meer dan een rechtsstelsel de verplichting oplegt om het Verdrag zelfs op interne ongevallen toe te passen, bij voorbeeld op het ongeval dat plaatsvindt in het Verenigd Koninkrijk en waarbij twee personen die er verblijven betrokken zijn.

Om dergelijk resultaat te voorkomen, heeft men op verzoek van de afvaardiging van het Verenigd Koninkrijk artikel 13 ingevoegd naar luid waarvan een land waar meer dan een rechtsstelsel bestaat niet gehouden is het Verdrag toe te passen op ongevallen die op zijn grondgebied hebben plaatsgevonden, wanneer daarbij slechts voertuigen zijn betrokken die in de gebiedsdelen van die Staat zijn ingeschreven.

Zo dient dergelijk land zijn interregionale conflictenregels voor voornoemde ongevallen niet te wijzigen.

3. Dat kan in zeldzame en theoretische gevallen, onverwachte gevolgen hebben. Veronderstellen we dat twee Nederlandse gezinnen overeenkomen om samen te reizen in het Verenigd Koninkrijk. Zij huren twee wagens in Edinburg en bij de aankomst te Londen botsen de wagens tegen elkaar. Indien de zaak voor een Engelse rechter wordt gebracht, dan zal deze laatste de Engelse wet toepassen op grond van artikel 13 en is het mogelijk dat hij later oordeelt dat « the proper law of the tort » de Nederlandse wet is. Wordt daarentegen de zaak voor een Nederlandse rechter gebracht, dan is deze laatste verplicht de artikelen 4 b en 12 van het Verdrag toe te passen, dat wil zeggen de Schotse wet.

Artikel 14.

1. Dit artikel bevat een federale bepaling.

2. Om redenen van grondwettelijke aard hebben bepaalde federale Staten geen volkomen vrijheid om elk van de Lid-Staten waaruit zij zijn samengesteld bij een internationaal verdrag te betrekken. Bedoelde Lid-Staten moeten ten aanzien van die verdragen als onafhankelijk van elkaar worden beschouwd. Het was dus noodzakelijk in een bijzondere bepaling te voorzien om die Staten de mogelijkheid te bieden dit Verdrag te bekrachtigen.

3. Naar luid van die bepaling kan een Staat waar meer dan een rechtsstelsel bestaat op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging of toetreding verklaren, dat de werking van dit Verdrag zich uitstrekt tot elk van die rechtsstelsels, dan wel slechts tot een of enkele daarvan; hij kan deze verklaring te allen tijde wijzigen door het afleggen van een nieuwe verklaring.

Deze verklaringen worden ter kennis gebracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland en dienen uitdrukkelijk de rechtsstelsels aan te geven, waarop het Verdrag van toepassing is.

4. L'article ne contient pas de disposition sur la prise d'effet des déclarations.

Une déclaration faite au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion n'aura évidemment d'effet qu'à partir du jour où la convention entre en vigueur pour le pays qui fait la déclaration. Pour ce qui est des déclarations ultérieures, qui peuvent comporter soit une extension soit une limitation du champ d'application territorial de la convention, elles semblent devoir prendre effet, faute de disposition en la matière, dès la notification de la déclaration au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas. On pourrait aussi songer à faire application de l'article 19, alinéa 3, par analogie en ce qui concerne les extensions.

Article 15.

1. Cet article a trait au problème des conflits de conventions.

2. Il énonce que la présente convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront parties et qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

3. Cette disposition remplit deux fonctions : celle de sauvegarder la validité des conventions déjà adoptées d'une part, et d'autre part celle de permettre aux Etats contractants de conclure à l'avenir, nonobstant la présente convention, des conventions tant bilatérales que multilatérales.

Toutefois, il y a lieu d'observer que l'article 15 ne réserve pas les autres conventions en général, mais seulement les conventions qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité traitée par la présente convention. Ainsi, la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CVR) déroge à la présente convention dans la mesure où celle-ci régit, entre autres matières, des questions de responsabilité extra-contractuelle. Il en est de même de la future convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), ainsi que par exemple la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité envers les tiers en matière d'énergie nucléaire, la Convention additionnelle du 31 janvier 1963 et la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, etc.

Si, en revanche, deux Etats contractants de la présente convention décident entre eux de faire une convention bilatérale sur les accidents de la circulation routière en général, cette convention ne prévaudrait pas sur la présente convention, car elle aurait exactement le même domaine.

Article 16.

1. Les articles 16 à 21 contiennent les clauses finales.

2. L'article 16 a trait aux signatures et aux ratifications.

3. La question de savoir comment un pays peut devenir partie à la convention est traitée dans deux articles, à savoir les articles 16 et 18. Le premier concerne les pays représentés à la Onzième session de la Conférence; le second, les pays non représentés à ladite Session.

4. Het artikel bevat geen bepaling betreffende de uitwerking van de verklaringen.

Een verklaring op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging of toetreding zal natuurlijk slechts uitwerking hebben vanaf de dag waarop het Verdrag in werking treedt voor het land dat de verklaring aflegt. De latere verklaringen, die een uitbreiding of een beperking van het territoriaal toepassingsgebied van het Verdrag kunnen omvatten, blijken bij gebreke van een bepaling in dit verband uitwerking te moeten hebben vanaf de kennisgeving van de verklaring aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland. Ook zou men kunnen denken aan toepassing van artikel 19, derde lid, naar analogie van de uitbreidingen.

Artikel 15.

1. Dit artikel heeft betrekking op het vraagstuk van de Verdragsconflicten.

2. Het bepaalt dat dit Verdrag geen inbreuk maakt op andere Verdragen waarbij de Verdragsluitende Staten partij zijn of zullen worden en waarin op bijzondere gebieden de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid voor een ongeval wordt geregeld.

3. Die bepaling vervult een dubbele functie; enerzijds de geldigheid van de reeds goedgekeurde verdragen vrijwaren en anderzijds de Verdragsluitende Staten de mogelijkheid verschaffen om in de toekomst niettegenstaande onderhavig Verdrag, zowel bilaterale als multilaterale verdragen te sluiten.

Er valt echter op te merken dat artikel 15 niet doelt op de andere Verdragen in het algemeen, maar alleen op de Verdragen die, in bijzondere aangelegenheden, de aansprakelijkheid regelen welke in onderhavig Verdrag wordt behandeld. Zo wijkt het Verdrag van Genève van 19 mei 1956 betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) af van dit Verdrag in de mate dat dit laatste, onder meer, aangelegenheden regelt in verband met niet-contractuele aansprakelijkheid. Hetzelfde geldt voor het ontwerp-verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van reizigers en bagage over de weg (CVR), alsmede voor bij voorbeeld het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 betreffende aansprakelijkheid jegens derden op het gebied van de kernenergie, het aanvullend verdrag van 31 januari 1963 en het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 betreffende de wettelijke aansprakelijkheid inzake schade veroorzaakt door een kernongeval enz.

Indien daarentegen twee Verdragsluitende Staten van onderhavig Verdrag onder elkaar beslissen een bilateraal verdrag te sluiten met betrekking tot de verkeersongevallen in het algemeen, dan zou dit laatste verdrag niet de overhand hebben op onderhavig Verdrag, want het zou zich tot hetzelfde domein uitstrekken.

Artikel 16.

1. In de artikelen 16 tot 21 komen de slotbepalingen voor.

2. Artikel 16 heeft betrekking op de ondertekening en de bekrachtiging.

3. De vraag hoe een land Partij kan worden bij het Verdrag wordt behandeld in twee artikelen, te weten de artikelen 16 en 18. Het eerste betreft de landen vertegenwoordigd op de Elfde zitting van de Conferentie; het tweede de landen die op voornoemde zitting niet vertegenwoordigd zijn.

4. Les principales raisons pour lesquelles deux articles ont été consacrés aux deux catégories de pays sont les suivantes :

(i) seuls les pays représentés à la Onzième session peuvent signer la convention;

(ii) ensuite ces pays peuvent ratifier la convention, alors que les pays non représentés à ladite session peuvent seulement y adhérer;

(iii) seules les ratifications faites par les pays représentés à la Session sont prises en considération dans l'établissement du nombre minimum de ratification requis pour la première entrée en vigueur de celle-là;

(iv) la division de la matière en deux articles rend plus facile la détermination du cercle des pays admis à adhérer.

5. Ainsi l'article 16 énonce que la convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence et qu'elle sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des affaires étrangères des Pays-Bas.

Article 17.

1. Cet article traite de l'entrée en vigueur de la convention.

2. L'alinéa premier vise la première entrée en vigueur de la convention. Elle s'effectuera le soixantième jour après le dépôt du troisième instrument de ratification.

3. Le deuxième alinéa, qui a trait à l'entrée en vigueur des ratifications ultérieures, statue que la convention entrera en vigueur, pour chaque Etat signataire ratifiant postérieurement, le soixantième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 18.

1. Cet article a trait aux adhésions à la convention par les pays non représentés à la Onzième session de la Conférence (voir également sous l'article 16).

2. Afin de s'accommoder à la pratique d'autres instruments internationaux récents, en particulier ceux issus de l'Organisation des Nations-Unies, le système d'adhésion a été légèrement modifié par rapport aux conventions antérieures de la Conférence. D'après le nouveau texte, contenu dans l'alinéa premier, la convention n'est pas entièrement ouverte à l'adhésion de tout Etat non représenté à la Onzième session de la Conférence, mais seulement d'un Etat qui est Membre de cette Conférence ou de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée de celle-ci ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice. L'adhésion ne pourra s'effectuer qu'après l'entrée en vigueur de la convention en vertu de l'article 17, alinéa 1^{er}.

3. Selon le deuxième alinéa de l'article 18, l'instrument d'adhésion sera déposé auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas. En vertu de l'alinéa 3, la convention entrera en vigueur, pour l'Etat adhérent, le soixantième jour après le dépôt de son instrument d'adhésion.

4. De bijzonderste redenen waarom twee artikelen aan de twee categorieën van Landen zijn gewijd zijn de volgende :

(i) alleen de landen vertegenwoordigd op de Elfde zitting kunnen het Verdrag ondertekenen;

(ii) die landen kunnen vervolgens het Verdrag bekrachtigen, terwijl de landen die op voornoemde Zitting niet vertegenwoordigd waren enkel tot het Verdrag kunnen toetreden;

(iii) alleen de bekrachtigingen door de landen vertegenwoordigd op de Zitting worden in aanmerking genomen bij de vaststelling van het minimum aantal bekrachtigingen dat vereist is voor de eerste inwerkingtreding;

(iv) de verdeling van de materie in twee artikelen vergemakkelijkt de vaststelling van de kring van landen waarvan de toetreding is aanvaard.

5. Zo bepaalt artikel 16 dat het Verdrag ter ondertekening open staat voor de Staten vertegenwoordigd op de Elfde Zitting van de Conferentie en dat het dient te worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland.

Artikel 17.

1. Dit artikel handelt over de inwerkingtreding van het Verdrag.

2. Het eerste lid heeft betrekking op de eerste inwerkingtreding van het Verdrag. Deze vindt plaats op de zestigste dag te rekenen van de datum van nederlegging van de derde akte van bekrachtiging.

3. Het tweede lid, dat betrekking heeft op de inwerkingtreding van de latere bekrachtigingen, bepaalt dat voor elke ondertekenende Staat die het Verdrag daarna bekrachtigt het in werking treedt op de zestigste dag te rekenen van de datum van nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.

Artikel 18.

1. Dit artikel heeft betrekking op de toetredingen tot het Verdrag door de landen die niet vertegenwoordigd zijn geweest op de Elfde Zitting van de Conferentie (zie ook onder artikel 16).

2. Met het oog op een aanpassing aan de praktijk van andere recente internationale akten, in het bijzonder van die welke ontstaan zijn uit de Verenigde Naties, werd het systeem van toetreding lichtjes gewijzigd in vergelijking met de vroegere Verdragen van de Conferentie. Volgens de nieuwe tekst in het eerste lid, staat het Verdrag niet volledig open voor toetreding van iedere Staat die niet vertegenwoordigd is geweest op de Elfde Zitting van de Conferentie, maar alleen van een Staat die lid is van deze Conferentie of van de Verenigde Naties of van een van haar gespecialiseerde organisaties of die Partij is bij het Statuut van het Internationaal Gerechtshof. De toetreding kan slechts geschieden nadat het Verdrag overeenkomstig het eerste lid van artikel 17 in werking is getreden.

3. Volgens het tweede lid van artikel 18 dient de akte van toetreding te worden nedergelegd bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland. Naar luid van het derde lid treedt voor een toetredende Staat het Verdrag in werking op de zestigste dag te rekenen van de datum van zijn akte van toetreding.

Cela aura pour effet que dès cette date les règles de conflits conventionnelles devront remplacer les règles nationales.

4. Toutefois, l'adhésion n'aura d'effet, en vertu de l'alinéa 4, que dans les rapports entre l'Etat adhérent et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion.

Cette solution, qui rend nécessaire que les Etats donnent leur consentement explicite à l'adhésion en question, a été préféré au système ancien qui les obligeait à s'opposer s'ils voulaient exclure les effets. Ce dernier système pouvait en effet donner lieu à des déclarations négatives à caractère politique que la Conférence a voulu éviter.

L'expression « Etats contractants » englobe aussi les Etats qui ont adhéré à la convention. La condition d'acceptation s'impose donc également pour qu'il y ait relation conventionnelle entre l'Etat adhérent et un Etat ayant déjà adhéré.

5. Selon l'alinéa 5, la convention entrera en vigueur entre l'Etat adhérent et l'Etat ayant déclaré accepter cette adhésion soixante jours après le dépôt de la déclaration d'acceptation.

On notera qu'en déterminant le temps de l'entrée en vigueur, on emploie, dans l'alinéa 5, l'expression « soixante jours après le dépôt », tandis qu'on se réfère, dans l'alinéa 3 ainsi que dans les articles 17 et 19, au « sixantième jour », après le dépôt. Etant donné que cette dernière formule a été consacrée dans la pratique antérieure de la Conférence et qu'elle correspond au texte anglais de l'alinéa 5 (« on the sixtieth day after the deposit »), il y a lieu de présumer que l'expression du texte français de l'alinéa 5 doit se comprendre de la même manière.

Article 19.

1. Cet article concerne l'application de la convention aux territoires qui ne gèrent pas eux-mêmes leurs affaires extérieures.

2. La convention s'applique de plein droit aux territoires métropolitains des Etats contractants. Si un Etat contractant en désire la mise en vigueur dans d'autres territoires dont les relations internationales sont assurées par lui, il doit faire une déclaration expresse à cet effet.

3. Ainsi l'article 19 dispose que tout Etat, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, pourra déclarer que la présente convention s'étendra à l'ensemble des territoires qu'il représente sur le plan international, ou à l'un ou plusieurs d'entre eux. Cette déclaration aura effet au moment de l'entrée en vigueur de la convention pour ledit Etat.

Par la suite, toute extension de cette nature sera notifiée au Ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour les territoires visés par l'extension, le sixantième jour après ladite notification.

4. On notera que cette extension territoriale n'est pas soumise à la condition d'acceptation par les autres Etats contractants, prévue par exemple dans l'article 29 du projet de convention sur la reconnaissance des divorces et des séparations de corps.

Dit heeft ten gevolge dat vanaf die datum de conflictenregels met betrekking tot het Verdrag de nationale regels dienen te vervangen.

4. Op grond van het vierde lid heeft de toetreding slechts gevolg ten aanzien van de betrekkingen tussen de toetredende Staat en Verdragsluitende Staten die verklaard hebben de toetreding te aanvaarden.

Die oplossing, welke het noodzakelijk maakt dat de Staten hun uitdrukkelijke toestemming verlenen tot bedoelde toetreding, werd verkozen boven het oude stelsel dat hen verplichtte zich te verzetten indien zij de gevolgen wilden uitsluiten. Dit laatste stelsel kon inderdaad aanleiding geven tot negatieve verklaringen van politieke aard die de Conferentie heeft willen voorkomen.

De uitdrukking « Verdragsluitende Staten » omvat ook de Staten die tot het Verdrag zijn toegetreden. De voorwaarde van aanvaarding is eveneens noodzakelijk opdat er een Verdragsrelatie zou bestaan tussen de toetredende Staat en de Staat die reeds is toegetreden.

5. Volgens het vijfde lid, treedt tussen de toetredende Staat en de Staat die heeft verklaard de toetreding te aanvaarden het Verdrag in werking op de zestigste dag te rekenen van de datum van nederlegging van de verklaring van aanvaarding.

Op te merken valt dat men bij de vaststelling van het tijdstip van de inwerkingtreding, in het vijfde lid, de uitdrukking « soixante jours après le dépôt » gebruikt, terwijl men in het derde lid, alsmede in de artikelen 17 en 19 gewaagt van « sixantième jour », te rekenen van de datum van nederlegging. Daar die laatste formule door de vroegere praktijk van de Conferentie geijkt is en zij in overeenstemming is met de Engelse tekst van het vijfde lid (« on the sixtieth day after the deposit ») dient te worden verondersteld dat de uitdrukking van de Franse tekst van het vijfde lid op dezelfde wijze moet worden begrepen.

Artikel 19.

1. Dit artikel betreft de toepassing van het Verdrag op de gebieden die hun buitenlandse aangelegenheden niet zelf behartigen.

2. Het Verdrag is van rechtswege van toepassing op het eigen gebied van de Verdragsluitende Staten. Wanneer een Verdragsluitende Staat de inwerkingstelling ervan wenst in andere gebieden waarvan hij de internationale betrekkingen behartigt, dient hij daartoe een uitdrukkelijke verklaring af te leggen.

3. Zo bepaalt artikel 19 dat een Staat op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging of toetreding kan verklaren dat dit Verdrag zich uitstrekt tot alle gebieden voor welke internationale betrekkingen hij verantwoordelijk is of tot een of enkele van die gebieden. Een zodanige verklaring wordt van kracht op de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag voor de betrokken Staat.

Daarna wordt van zodanige uitbreidingen kennis gegeven aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland.

Het verdrag treedt voor de in de verklaring van uitbreiding genoemde gebieden in werking op de zestigste dag na voornoemde mededeling.

4. Die territoriale uitbreiding is niet onderworpen aan de voorwaarde van aanvaarding door de andere Verdragsluitende Staten, waarin bij voorbeeld is voorzien in artikel 29 van het ontwerp-verdrag op de erkenning van de echtscheidingen en scheidingen van tafel en bed.

Article 20.

1. Cet article traite de la durée de la convention et de sa dénonciation.

2. La convention aura une durée de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur conformément à l'article 17, alinéa premier, même pour les Etats qui l'auront ratifiée ou y auront adhéré postérieurement. La convention sera renouvelée tacitement de cinq ans en cinq ans, sauf dénonciation.

La dénonciation sera, au moins six mois avant l'expiration du délai de cinq ans, notifiée au Ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas. Elle pourra se limiter à certains des territoires auxquels s'applique la convention.

La dénonciation n'aura d'effet qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura notifiée.

La convention restera en vigueur pour les autres Etats contractants.

Article 21.

Cet article concerne certaines notifications que le Ministère des Affaires étrangères des Pays-Bas, en tant que dépositaire de la convention, doit faire aux Etats représentés à la Onzième session, ainsi qu'aux Etats qui auront adhéré à la Convention. L'article n'appelle pas d'observation.

* * *

Seule à l'heure actuelle la France a déposé un instrument de ratification. Conformément aux dispositions de son article 17, cette Convention entrera en vigueur le 60^e jour après le dépôt du troisième instrument de ratification.

Le Ministre des Affaires étrangères,

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 29 juin 1973, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, faite à La Haye, le 4 mai 1971 », a donné le 11 juillet 1973 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnem, président de chambre;
J. Masquelin et H. Rousseau, conseillers d'Etat;
P. De Visscher et G. Aronstein, assesseurs de la section de législation;
Madame : J. Truyens, greffier.

Artikel 20.

1. Dit artikel handelt over de duur van het Verdrag en over de opzegging ervan.

2. Het Verdrag blijft van kracht vijf jaar na de datum van zijn inwerkingtreding overeenkomstig de eerste alinea van artikel 17, ook voor de Staten die het Verdrag nadien hebben bekrachtigd of daartoe zijn toegetreden. Indien geen opzegging heeft plaatsgevonden wordt het Verdrag behoudens opzegging, stilzwijgend telkens voor vijf jaar verlengd.

Opzeggingen dienen ten minste zes maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar ter kennis te worden gebracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland. De opzegging kan beperkt worden tot bepaalde gebieden waarop het Verdrag van toepassing is.

De opzegging heeft slechts gevolg ten opzichte van de Staat die haar ter kennis heeft gebracht.

Het Verdrag blijft voor de andere Verdragsluitende Staten van kracht.

Artikel 21.

Dit artikel betreft bepaalde mededelingen die het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland, waar de akten van bekrachtiging van het Verdrag worden nedergelegd, behoort te doen aan de Staten vertegenwoordigd op de Elfde zitting, alsmede aan de Staten die zijn toegetreden tot het Verdrag. Het artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

* * *

Tot heden werd alleen de bekrachtigingsoorkonde van Frankrijk neergelegd. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 van het Verdrag, zal het in werking treden op de 60^e dag na de neerlegging van de derde bekrachtigingsoorkonde.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 29^e juni 1973 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg, opgemaakt te 's-Gravenhage op 4 mei 1971 », heeft de 11^e juli 1973 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De heren : G. Van Bunnem, kamervoorzitter;
J. Masquelin en H. Rousseau, staatsraden;
P. De Visscher en G. Aronstein, bijzitters van de afdeling wetgeving,
Mevrouw : J. Truyens, griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnem.
Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

Le Greffier
J. TRUYENS.

Le Président,
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 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, faite à La Haye le 4 mai 1971 sortira son plein et entier effet.

Donné à Motril (Espagne), le 8 août 1973.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

R. VAN ELSLANDE.

Le Ministre de la Justice,

H. VANDERPOORTEN.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. Van Bunnem.
Het verslag werd uitgebracht door de heer W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,
J. TRUYENS.

De Voorzitter,
G. VAN BUNNEN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna 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.

Het Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg, opgemaakt te 's-Gravenhage op 4 mei 1971 zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Motril (Spanje), op 8 augustus 1973.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

R. VAN ELSLANDE.

De Minister van Justitie,

H. VANDERPOORTEN.

**Convention sur la loi
applicable en matière d'accidents de la circulation routière**

Les Etats signataires de la présente Convention,

Désirant établir des dispositions communes concernant la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle en matière d'accidents de la circulation routière,

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1er

La présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître.

Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter.

Article 2

La présente Convention ne s'applique pas :

1. à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules;
2. à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue d'assurer l'entretien de la voie ou de la sécurité des usagers;
3. aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant;
4. aux recours entre personnes responsables;
5. aux recours et aux subrogations concernant les assureurs;
6. aux actions et aux recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou autres institutions, analogues et les fonds publics de garantie automobile, ainsi qu'aux cas d'exclusion de responsabilité prévus par la loi dont relèvent ces organismes.

Article 3

La loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Article 4

Sous réserve de l'article 5, il est dérogé à la disposition de l'article 3 dans les cas prévus ci-après :

a) Lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable à la responsabilité :

envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle,

envers une victime qui était passager, si elle avait sa résidence habituelle dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu,

envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

En cas de pluralité de victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

b) Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre a ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même Etat.

(Vertaling)

**Verdrag inzake de wet
welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg**

De Staten die dit Verdrag hebben ondertekend,

Geleid door de wens gemeenschappelijke bepalingen vast te stellen inzake de wet welke van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer,

Hebben besloten te dien einde een Verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

Dit Verdrag bepaalt de wet welke van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer en wel ongeacht voor welke rechter vorderingen ter zake dienen te worden gebracht.

In dit Verdrag wordt onder ongeval in het wegverkeer verstaan een ongeval waarbij één of meer al dan niet gemotoriseerde voertuigen zijn betrokken en dat verband houdt met verkeer op de openbare weg, op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een beperkt aantal personen, die het recht hebben om er te komen.

Artikel 2

Dit Verdrag is niet van toepassing op :

1. de aansprakelijkheid van fabrikanten, verkopers of herstellende van voertuigen;
2. de aansprakelijkheid van de eigenaar van een verkeersweg, of van elke andere persoon, die verantwoordelijk is voor het onderhoud daarvan of voor de veiligheid van de gebruikers;
3. aansprakelijkheid voor handelingen van derden, met uitzondering van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een voertuig of van de principaal of de meester;
4. regresvorderingen tussen aansprakelijke personen;
5. regresvorderingen en subrogaties voor zover hierbij verzekeraars zijn betrokken;
6. vorderingen, daaronder begrepen regresvorderingen, die worden ingesteld door of tegen instellingen op het gebied van de sociale zekerheid, sociale verzekering of soortgelijke instellingen en door of tegen openbare waarborgfondsen voor automobielen, noch op de uitsluiting van de aansprakelijkheid zoals die is neergelegd in de wet waardoor deze instellingen worden beheerst.

Artikel 3

De van toepassing zijnde wet is de interne wet van de Staat op welks grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden.

Artikel 4

Onverminderd de regeling vervat in artikel 5 wordt in de volgende gevallen afgeweken van het bepaalde in artikel 3 :

a) wanneer slechts een enkel voertuig bij het ongeval is betrokken en dit voertuig is ingeschreven in een andere Staat dan die op welks grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden, is de interne wet van de Staat van inschrijving van toepassing op de aansprakelijkheid;

jegens de bestuurder, houder, eigenaar of elke andere persoon die enig recht heeft op het voertuig, zonder acht te slaan op hun gewoon verblijf,

jegens een slachtoffer dat passagier was, indien het zijn gewoon verblijf had in een andere Staat dan in die op welks grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden,

jegens het slachtoffer dat zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig bevond, indien het zijn gewoon verblijf had in de Staat van inschrijving.

Wanneer er twee of meer slachtoffers zijn wordt de van toepassing zijnde wet ten aanzien van elk van hen afzonderlijk vastgesteld.

b) wanneer twee of meer voertuigen bij het ongeval zijn betrokken, is het bepaalde onder a alleen van toepassing, indien die voertuigen alle in dezelfde Staat ingeschreven zijn.

c) Lorsque des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre a et b ne sont applicables que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation. Il en est ainsi, alors même qu'elles sont aussi victimes de l'accident.

Article 5

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le passager régit aussi la responsabilité pour les dommages aux biens transportés dans le véhicule, qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés.

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux visés à l'alinéa précédent.

La loi applicable à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules est celle de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. Toutefois, la responsabilité pour les dommages aux effets personnels de la victime se trouvant hors du ou des véhicules est soumise à la loi interne de l'Etat d'immatriculation, lorsqu'elle est applicable à la responsabilité envers la victime en vertu de l'article 4.

Article 6

Pour les véhicules non immatriculés ou immatriculés dans plusieurs Etats, la loi interne de l'Etat du stationnement habituel remplace celle de l'Etat d'immatriculation. Il en est de même lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Article 7

Quelle que soit la loi applicable, il doit, dans la détermination de la responsabilité, être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

Article 8

La loi applicable détermine notamment :

1. les conditions et l'étendue de la responsabilité;
2. les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité;
3. l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation;
4. les modalités et l'étendue de la réparation;
5. la transmissibilité du droit à réparation;
6. les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
7. la responsabilité du commettant du fait de son préposé;
8. les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais.

Article 9

Les personnes lésées ont le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable, si un tel droit leur est reconnu par la loi applicable en vertu des articles 3, 4 ou 5.

Si la loi de l'Etat d'immatriculation, applicable en vertu des articles 4 ou 5, ne connaît pas ce droit, il peut néanmoins être exercé s'il est admis par la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

Article 10

L'application d'une des lois déclarées compétentes par la présente Convention ne peut être écartée que si elle est manifestement incompatible avec l'ordre public.

c) wanneer een of meer personen die zich ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig of de voertuigen bevonden bij het ongeval zijn betrokken en aansprakelijk zouden kunnen zijn, is het bepaalde onder a en b slechts van toepassing indien deze personen allen hun verblijf hadden in de Staat van inschrijving. Dit geldt ook, wanneer deze personen tevens slachtoffer zijn van het ongeval.

Artikel 5

De wet welke krachtens de artikelen 3 en 4 van toepassing is op de aansprakelijkheid jegens een passagier beheerst tevens de aansprakelijkheid voor schade aan in het voertuig vervoerde goederen die zijn eigendom zijn of die aan hem waren toevertrouwd.

De wet die krachtens de artikelen 3 en 4 van toepassing is op de aansprakelijkheid jegens de eigenaar van het voertuig beheerst de aansprakelijkheid voor schade aan andere in het voertuig vervoerde goederen dan die bedoeld in de voorgaande alinea.

De aansprakelijkheid voor schade aan goederen die zich buiten het voertuig of de voertuigen bevonden wordt beheerst door de interne wet van de Staat op welks grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden. De aansprakelijkheid voor schade aan de persoonlijke eigendommen van een slachtoffer dat zich buiten het voertuig of de voertuigen bevond wordt evenwel beheerst door de interne wet van de Staat van inschrijving indien deze wet volgens artikel 4 van toepassing is op de aansprakelijkheid jegens het slachtoffer.

Artikel 6

Ten aanzien van voertuigen die niet zijn ingeschreven of die in meer dan één Staat zijn ingeschreven treedt voor de wet van de Staat van inschrijving in de plaats de interne wet van de Staat waarin zij hun gewone standplaats hadden. Hetzelfde geldt, indien op het tijdstip van het ongeval noch de eigenaar, noch de houder, noch de bestuurder van het voertuig zijn gewoon verblijf had in de Staat van inschrijving.

Artikel 7

Bij het bepalen van de aansprakelijkheid wordt, welke overigens de van toepassing zijnde wet zij, rekening gehouden met de verkeers- en veiligheidsvoorschriften die ter plaatse en ten tijde van het ongeval van kracht waren.

Artikel 8

De van toepassing zijnde wet bepaalt in het bijzonder :

1. de voorwaarden en de omvang van de aansprakelijkheid;
2. de gronden voor uitsluiting van aansprakelijkheid, alsook elke beperking en verdeling van aansprakelijkheid;
3. het bestaan en de aard van letsel of schade die voor vergoeding in aanmerking komen;
4. op welke wijze en in welke omvang de schade moet worden vergoed;
5. de overdracht of overgang van het recht op schadevergoeding;
6. welke personen recht hebben op vergoeding van persoonlijk door hen geleden schade;
7. de aansprakelijkheid van een principaal voor handelingen van degene, die voor hem optreedt;
8. de termijn voor de verjaring of het verval van een aanspraak op schadevergoeding, alsmede het tijdstip van aanvang van die termijn en van zijn sluiting of schorsing.

Artikel 9

De benadeelden hebben een rechtstreekse vordering tot schadevergoeding op de verzekeraar van de aansprakelijke partij, indien zij dit recht bezitten krachtens de overeenkomstig de artikelen 3, 4 of 5 van toepassing zijnde wet.

Indien krachtens de artikelen 4 of 5 de wet van de Staat van inschrijving van toepassing is en die wet dit recht niet kent, kan het niettemin worden uitgeoefend indien zulks wordt toegestaan door de interne wet van de Staat op welks grondgebied het ongeval heeft plaatsgevonden.

Indien geen van beide wetten een zodanig recht kent, kan het worden uitgeoefend indien het wordt gegeven door de wet die de verzekeringsovereenkomst beheerst.

Artikel 10

Een volgens dit Verdrag van toepassing zijnde wet kan slechts ter zijde worden gesteld indien haar toepassing kennelijk onverenigbaar is met de openbare orde.

Article 11

L'application des articles 1 à 10 de la présente Convention est indépendante de toute condition de réciprocité.

La Convention s'applique même si la loi applicable n'est pas celle d'un Etat contractant.

Article 12

Toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié est considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 11, lorsqu'elle a son propre système de droit concernant la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière.

Article 13

Un Etat à système juridique non unifié n'est pas tenu d'appliquer la présente Convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat.

Article 14.

Un Etat à système juridique non unifié pourra, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'étendra à tous ses systèmes de droit ou seulement à un ou plusieurs d'entre eux et pourra à tout moment modifier cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

Ces déclarations seront notifiées au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas et indiqueront expressément les systèmes de droit auxquels la Convention s'applique.

Article 15

La présente Convention ne déroge pas aux conventions auxquels les Etats contractants sont ou seront parties et qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

Article 16

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé.

Elle sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

Article 17

La présente Convention entrera en vigueur le soixantième jour après le dépôt du troisième instrument de ratification prévu par l'article 16, alinéa 2.

La Convention entrera en vigueur, pour chaque Etat signataire ratifiant postérieurement, le soixantième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 18

Tout Etat non représenté à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé qui est Membre de cette Conférence ou de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée de celle-ci ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice pourra adhérer à la présente Convention après son entrée en vigueur en vertu de l'article 17, alinéa premier.

L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour l'Etat adhérent, le soixantième jour après le dépôt de son instrument d'adhésion.

L'adhésion n'aura d'effet que dans les rapports entre l'Etat adhérent et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion. Cette déclaration sera déposée auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas; celui-ci en enverra, par la voie diplomatique, une copie certifiée conforme, à chacun des Etats contractants.

Artikel 11

De toepassing van de artikelen 1 tot en met 10 van dit Verdrag is onafhankelijk van enig vereiste van wederkerigheid.

Het Verdrag vindt toepassing, zelfs indien de van toepassing zijnde wet niet die van een Verdragsluitende Staat is.

Artikel 12

Elk gebiedsdeel van een Staat waar meer dan één rechtsstelsel bestaat wordt voor de toepassing van de artikelen 2 tot en met 11 als een Staat beschouwd wanneer dat gebiedsdeel een eigen rechtsstelsel heeft met betrekking tot de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer.

Artikel 13

Een Staat waar meer dan één rechtsstelsel bestaat is niet gehouden dit Verdrag toe te passen op ongevallen die op zijn grondgebied hebben plaatsgevonden, wanneer daarbij slechts voertuigen zijn betrokken die in de gebiedsdelen van die Staat zijn ingeschreven.

Artikel 14

Een Staat waar meer dan één rechtsstelsel bestaat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging of toetreding verklaren, dat de werking van dit Verdrag zich uitstrekt tot elk van die rechtsstelsels, dan wel slechts tot één of enkele daarvan; hij kan deze verklaring te allen tijde wijzigen door het afleggen van een nieuwe verklaring.

Deze verklaringen worden ter kennis gebracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland en dienen uitdrukkelijk de rechtsstelsels aan te geven, waarop het Verdrag van toepassing is.

Artikel 15

Dit Verdrag maakt geen inbreuk op andere verdragen waarbij de Verdragsluitende Staten partij zijn of zullen worden en waarin op bijzondere gebieden de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor een ongeval wordt geregeld.

Artikel 16

Dit Verdrag staat ter ondertekening open voor de Staten vertegenwoordigd op de Elfde zitting van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht.

Het dient te worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging worden neergelegd bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland.

Artikel 17

Dit Verdrag treedt in werking op de zestigste dag te rekenen van de datum van nederlegging van de derde akte van bekrachtiging, bedoeld in de tweede alinea van artikel 16.

Voor elke ondertekenende Staat die het Verdrag daarna bekrachtigt treedt het in werking op de zestigste dag te rekenen van de datum van nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.

Artikel 18

Staten die niet vertegenwoordigd zijn geweest op de Elfde Zitting van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht en die lid zijn van deze Conferentie of van de Verenigde Naties of van een van haar gespecialiseerde organisaties of die Partij zijn bij het Statuut van het Internationaal Gerechtshof kunnen tot dit Verdrag toetreden nadat het overeenkomstig de eerste alinea van artikel 17 in werking is getreden.

De akte van toetreding dient te worden neergelegd bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland.

Het Verdrag treedt voor een toetredende Staat in werking op de zestigste dag te rekenen van de datum van nederlegging van zijn akte van toetreding.

De toetreding heeft slechts gevolg ten aanzien van de betrekkingen tussen de toetredende Staat en Verdragsluitende Staten die verklaard hebben de toetreding te aanvaarden. Een zodanige verklaring wordt nedergelegd bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland; dit Ministerie doet daarvan langs diplomatieke weg een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift aan elk der Verdragsluitende Staten toekomen.

La Convention entrera en vigueur entre l'Etat adhérent et l'Etat ayant déclaré accepter cette adhésion soixante jours après le dépôt de la déclaration d'acceptation.

Article 19

Tout Etat, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, pourra déclarer que la présente Convention s'étendra à l'ensemble des territoires qu'il représente sur le plan international, ou à l'un ou plusieurs d'entre eux. Cette déclaration aura effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour ledit Etat.

Par la suite, toute extension de cette nature sera notifiée au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour les territoires visés par l'extension, le soixantième jour après la notification mentionnée à l'alinéa précédent.

Article 20

La présente Convention aura une durée de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur conformément à l'article 17, alinéa premier, même pour les Etats qui l'auront ratifiée ou y auront adhéré postérieurement.

La Convention sera renouvelée tacitement de cinq en cinq ans, sauf dénonciation.

La dénonciation sera, au moins six mois avant l'expiration du délai de cinq ans, notifiée au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

Elle pourra se limiter à certains des territoires auxquels s'applique la Convention.

La dénonciation n'aura d'effet qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura notifiée. La Convention restera en vigueur pour les autres Etats contractants.

Article 21

Le Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas notifiera aux Etats visés à l'article 16, ainsi qu'aux Etats qui auront adhéré conformément aux dispositions de l'article 18 :

- a) les signatures et ratifications visées à l'article 16;
- b) la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 17, alinéa premier;
- c) les adhésions visées à l'article 18 et la date à laquelle elles auront effet;
- d) les déclarations mentionnées aux articles 14 et 19;
- e) les dénonciations visées à l'article 20, alinéa 3.

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

Fait à La Haye, le 4 mai 1971, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement des Pays-Bas et dont une copie certifiée conforme sera remise, par la voie diplomatique, à chacun des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé.

Pour la Belgique :
(s.) W. Van Cauwenberg

Pour la France :
(s.) C. De Margerie

Pour les Pays-Bas :
(s.) E.L.C. Schiff

Pour le Portugal :
(s.) Alfredo Lencastre Da Veiga,
ambassadeur du Portugal.

Tussen de toetredende Staat en de Staat die heeft verklaard de toetreding te aanvaarden treedt het Verdrag in werking op de zestigste dag te rekenen van de datum van nederlegging van de verklaring van aanvaarding.

Artikel 19

Een Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging of toetreding, verklaren dat dit Verdrag zich uitstrekt tot alle gebieden voor welker internationale betrekkingen hij verantwoordelijk is of tot één of enkele van die gebieden. Een zodanige verklaring wordt van kracht op de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag voor de betrokken Staat.

Daarna wordt van zodanige uitbreidingen kennis gegeven aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland.

Het Verdrag treedt voor in de verklaring van uitbreiding genoemde gebieden in werking op de zestigste dag na de mededeling, bedoeld in de voorgaande alinea.

Artikel 20

Dit Verdrag blijft van kracht vijf jaar na de datum van zijn inwerkingtreding overeenkomstig de eerste alinea van artikel 17, ook voor de Staten die het Verdrag nadien hebben bekrachtigd of daartoe zijn toegetreden.

Indien geen opzegging heeft plaatsgevonden wordt het Verdrag behoudens opzegging, stilzwijgend telkens voor vijf jaar verlengd.

Opzeggingen dienen tenminste zes maanden vóór het einde van de termijn van vijf jaar ter kennis worden gebracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland.

De opzegging kan beperkt worden tot bepaalde gebieden waarop het Verdrag van toepassing is.

De opzegging heeft slechts gevolg ten opzichte van de Staat die haar ter kennis heeft gebracht. Het Verdrag blijft voor de andere Verdragsluitende Staten van kracht.

Artikel 21

Het Ministerie van Buitenlandse Zaken van Nederland geeft aan de in artikel 16 bedoelde Staten en aan de Staten die overeenkomstig artikel 18 zijn toegetreden kennis van :

- a) de ondertekeningen en bekrachtigingen bedoeld in artikel 16;
- b) de datum waarop dit Verdrag overeenkomstig de eerste alinea van artikel 17 in werking treedt;
- c) de toetredingen bedoeld in artikel 18 en de data waarop zij van kracht worden;
- d) de verklaringen bedoeld in artikel 14 en 19;
- e) de opzeggingen bedoeld in de derde alinea van artikel 20.

Ten blijkde waarvan de ondergetekenden, hiertoe behoorlijk gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te 's-Gravenhage, op 4 mei 1971, in de Franse en Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek, in een enkel exemplaar, dat zal worden nedergelegd in het archief van de Regering van Nederland en waarvan een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift langs diplomatieke weg wordt toegezonden aan elk van de Staten die vertegenwoordigd waren op de Elfde Zitting van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht.

Voor België :
(Get.) W. Van Cauwenberg.

Voor Frankrijk :
(Get.) C. De Margerie.

Voor Nederland :
(Get.) E.L.C. Schiff.

Voor Portugal :
(Get.) Alfredo Lencastre Da Veiga,
Ambassadeur van Portugal.