

BELGISCHE SENAAAT**ZITTING 1974-1975**

8 JANUARI 1975.

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

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER BOEY.**

Het Verdrag van 's Gravenhage inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg, is voorbereid tijdens de elfde zitting van de Conferentie van Den Haag voor internationaal privaatrecht (1968).

Dit Verdrag bepaalt welke wet van toepassing is voor de burgerlijke niet-contractuele aansprakelijkheid bij verkeersongevallen op de weg.

Als hoofdregel geldt dat de wet van de plaats van het ongeval van toepassing is, hetgeen overeenstemt met de Belgische rechtspraak ter zake.

Het Verdrag bevat evenwel uitzonderingen op dit beginsel, waarbij de inschrijving als fundamentele norm wordt aangenomen voor de gevallen waarin de wet van de plaats van het ongeval ondoelmatig zou zijn. Wanneer een voertuig ingeschreven in een bepaald land, betrokken is bij een ongeval op het grondgebied van een ander land, zal bij voorbeeld voor bepaalde verbintenissen die uit het ongeval voortvloeien, de interne wet van de Staat van inschrijving

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Harmel, voorzitter; Bertrand, Daulne, de Bruyne, D'Haeyer, Deschamps, de Stexhe, Dewulf, Herbage, Hulplau, Leynen, Risopoulos, Rombaut, Van der Elst, Vandewiele, Verhaegen en Boey, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Aerts en Verleysen.

R. A 9500*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

493 (1974-1975) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1974-1975**

8 JANVIER 1975.

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.

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
PAR M. BOEY.**

La convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière a été élaborée lors de la onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé (1968).

Cette convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en cas d'accident de la circulation routière.

Elle prévoit, à titre de règle principale, l'application de la loi du lieu de l'accident, ce qui est conforme à la jurisprudence belge en la matière.

Toutefois, la convention comporte des exceptions à ce principe en adoptant l'immatriculation comme critère fondamental dans les cas où le rattachement à la loi du lieu de l'accident paraît inadéquat. C'est ainsi que lorsqu'un véhicule immatriculé dans un pays est impliqué dans un accident survenu sur le territoire d'un autre pays, il sera fait application pour certaines obligations résultant de l'accident, de la loi interne de l'Etat d'immatriculation. La même loi sera

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Harmel, président, Bertrand, Daulne, de Bruyne, D'Haeyer, Deschamps, de Stexhe, Dewulf, Herbage, Hulplau, Leynen, Risopoulos, Rombaut, Van der Elst, Vandewiele, Verhaegen et Boey, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Aerts et Verleysen.

R. A 9500*Voir :***Document du Sénat :**

493 (1974-1975) : N° 1.

worden toegepast. Die wet zal eveneens van toepassing zijn wanneer alle voertuigen die bij het ongeval zijn betrokken in eenzelfde land zijn ingeschreven (bij voorbeeld : botsing in Nederland tussen twee voertuigen die ingeschreven zijn in België).

Het Verdrag is het eerste in zijn soort. Het is belangrijk in verschillende opzichten :

1. het stelt verdragsregels voor een materie waarin de regeling van de geschillen dikwijls werd overgelaten aan de rechtspraak;

2. het is rechtvaardiger dan onze huidige rechtspraak in die zin dat wanneer alle betrokken belangen tot hetzelfde land behoren (b.v. een ongeval in Nederland waarin alleen inwoners van België zijn betrokken), de interne wet van dat land wordt toegepast onder meer om de omvang van de vergoeding vast te stellen;

3. het biedt een betrekkelijk eenvoudige en samenhangende regeling voor de wetsconflicten. Door in de gevallen waarin de plaats van het ongeval een toevallig karakter heeft ten aanzien van het schadegeval, de inschrijving als criterium aan te nemen vergemakkelijkt het de regeling van de geschillen doordat in de grote meerderheid van die gevallen bijna automatisch kan worden voorzien welke wet van toepassing moet zijn. In die zin verplicht het de rechtzoekende niet zich tot de rechter te wenden om vast te stellen welke wet van toepassing is. Het criterium van de inschrijving werd ten andere verkozen door de Belgische verzekeraars tijdens contacten die met hen vóór de Conferentie werden gelegd;

4. het neemt de Angelsaksische regel van « the proper law of the tort » niet over. Volgens deze regel zou de wet moeten worden toegepast die al naar de omstandigheden waarin het ongeval zich heeft voorgedaan, het meest aangevoelen lijkt. Het hoeft geen betoog dat met die methode de grootste onzekerheid heerst ten aanzien van de wet die moet worden toegepast, want er moet dan rekening worden gehouden met criteria zoals de verblijfplaatsen van alle betrokken partijen, de eigenaars van de voertuigen, de bestuurders, de slachtoffers, hun gemeenschappelijke bedoelingen, enz. Dit systeem zou er in de praktijk toe geleid hebben dat de partijen zich tot de rechter wenden om vast te stellen welke wet moet worden toegepast, wat onvermijdelijk de regeling van de geschillen zou hebben vertraagd.

Een lid wenste het advies te kennen van de kringen die bij de toepassing van het Verdrag betrokken zullen zijn.

Zij werden geraadpleegd tijdens een vergadering die heeft plaatsgehad op het Ministerie van Buitenlandse Zaken en waaraan werd deelgenomen door vertegenwoordigers van de betrokken departementen (Economische Zaken, Buitenlandse Zaken, Verkeerswezen en Justitie) evenals door afgevaardigden van de automobilistenverenigingen en van de verzekeringsmaatschappijen.

Tijdens die vergadering werd eenparig besloten aan het Parlement voor te stellen dit internationaal verdrag goed te keuren, ook al kunnen sommige bepalingen tot interpretatiemoeilijkheden leiden.

applicable si tous les véhicules impliqués dans un accident sont immatriculés dans un même pays (par exemple : collision aux Pays-Bas entre deux véhicules immatriculés en Belgique).

La Convention est la première de l'espèce. Elle est importante à plusieurs points de vue :

1. elle apporte des règles conventionnelles, là où bien souvent la solution des problèmes des conflits était laissée à la seule jurisprudence;

2. elle est plus équitable que notre jurisprudence actuelle en ce sens que lorsque tous les intéressés en jeu relèvent d'un seul pays (exemple, accident aux Pays-Bas dans lequel seules sont impliquées des personnes résidant en Belgique), il est fait application de la loi de ce pays notamment pour fixer l'étendue de la réparation;

3. elle donne une solution relativement simple et cohérente au règlement des conflits de lois. En retenant le critère de l'immatriculation dans les cas où le lieu de l'accident a un caractère fortuit par rapport au fait dommageable, elle facilite le règlement des litiges en permettant de prévoir, presque automatiquement, dans la grande majorité des cas, quelle doit être la loi applicable. En ce sens, elle n'impose pas l'obligation de recourir au juge pour déterminer la loi applicable. Le critère de l'immatriculation avait d'ailleurs été préconisé par les assureurs belges lors des contacts qui avaient été pris avec eux avant la conférence;

4. elle écarte le système anglo-saxon de la « proper law of the tort ». Selon ce système, il devrait être fait application de la loi qui au vu des circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit paraîtrait la plus appropriée. Il va sans dire que, selon cette méthode, la plus grande incertitude règne pour fixer la loi applicable car il faut tenir compte de critères tels que la résidence de toutes les parties intéressées, propriétaires des véhicules, conducteurs, victimes, de leurs intentions communes, etc. En pratique ce système aurait amené les parties à faire trancher par le juge, la détermination de la loi applicable ce qui, fatalement, aurait retardé le règlement des litiges.

Un membre de votre Commission a exprimé le souhait de connaître l'avis des milieux intéressés par l'application de la Convention.

Ceux-ci ont été consultés lors d'une réunion qui s'est tenue au Ministère des Affaires étrangères et à laquelle assistaient des représentants des différents départements concernés (Affaires économiques, Affaires étrangères, Communications et Justice) ainsi que des délégués des associations automobiles et des compagnies d'assurances.

Au cours de cette réunion, il a été convenu, à l'unanimité, de recommander au Parlement d'approuver cette Convention internationale même si l'une ou l'autre de ses dispositions peut donner lieu à des difficultés d'interprétation.

De aanwezigen waren namelijk van oordeel dat het Verdrag een vooruitgang betekent.

Tijdens die vergadering werd aan artikel 2, cijfers 4 en 5, en aan artikel 7, de volgende uitlegging gegeven :

a) *Artikel 2, cijfer 4, van het Verdrag.*

Dit artikel bepaalt dat het Verdrag niet van toepassing is op regresvorderingen tussen aansprakelijke personen, d.w.z. op de vorderingen die een persoon, door de rechtbank aansprakelijk verklaard, krachtens de wet of een overeenkomst tegen een andere kan instellen.

Het woord « regresvorderingen » kan aanleiding geven tot interpretatiemoeilijkheden.

Alle aanwezige leden waren het erover eens dat :

— de tekst niet slaat op hetgeen men de gedeelde aansprakelijkheid noemt en die, de ernst van de respectieve fouten van degene die de schade heeft veroorzaakt enerzijds en van het slachtoffer anderzijds in acht genomen, naar Belgisch recht hierin bestaat dat een gedeelte van de schade ten laste blijft van het slachtoffer zodat degene die de schade heeft veroorzaakt, ten dele van zijn verplichting tot vergoeding wordt vrijgesteld;

— deze tekst vrij strict moet worden uitgelegd, namelijk in die zin dat hiermee de regresvorderingen tussen mededaders worden bedoeld. Immers, zij kunnen bijvoorbeeld problemen zoals verplichtingen in solidum opwerpen, waarop de regels van het Verdrag niet toepasselijk zijn.

b) *Artikel 2, cijfer 5, van het Verdrag.*

Naar luid van dit artikel is het Verdrag niet van toepassing op regresvorderingen en subrogaties voor zover hierbij verzekeraars zijn betrokken.

De vraag of er al dan niet indeplaatsstelling is van de verzekeraar in de rechten van de verzekerde moet worden beantwoord aan de hand van de gewone regels die van toepassing zijn voor de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt (Cassatie 23 oktober 1969 - Pas. 1970, I, 168). Indien de vraag of er indeplaatsstelling is, door die regels bevestigend wordt beantwoord, bevindt de verzekeraar zich in dezelfde toestand als de verzekerde en is het Verdrag, en bijgevolg ook de wetten die door het Verdrag toepasselijk zijn verklaard, op hem, zowel als op de verzekerde, toepasselijk.

c) *Artikel 7 van het Verdrag.*

Volgens dit artikel wordt bij het bepalen van de aansprakelijkheid, welke overigens de toepasselijke wet ook mag zijn, rekening gehouden met de verkeers- en veiligheidsvoorschriften die ter plaatse en ten tijde van het ongeval van kracht waren.

De uitdrukking « rekening houden » is nieuw en kan ongetwijfeld vrij eigenaardig lijken. Erkend werd dat deze regel te begrijpen is, wanneer den denkt aan de veiligheidsvoorschriften en de politieverordeningen die van toepassing zijn op de plaats van het ongeval, terwijl de toepasselijke wet niet dezelfde is als de wet die ter plaatse van het ongeval van toepassing is.

La Convention, de l'avis des participants, apporte, en effet, un progrès par rapport à la situation actuelle.

Pendant cette même réunion, l'article 2, points 4 et 5, et l'article 7 ont donné lieu aux interprétations suivantes :

a) *Article 2, point 4, de la Convention.*

Il dispose que la Convention n'est pas applicable aux recours entre personnes responsables, c'est-à-dire aux actions qu'une personne condamnée comme responsable peut exercer en vertu de la loi ou d'un contrat contre une autre.

Le mot « recours » peut soulever des questions d'interprétation.

Tous les membres présent ont reconnu que :

— le texte ne vise pas ce qu'on appelle le partage de responsabilité qui, compte tenu de la gravité des fautes respectives de l'auteur du dommage et de la victime, consiste en droit belge à laisser à charge de la victime une part de son dommage et en conséquence à exonérer partiellement l'auteur du dommage de son obligation de réparer;

— ce texte doit être interprété de façon assez limitée en ce sens qu'il vise les recours entre coauteurs car ils peuvent soulever par exemple des problèmes tels que ceux relatifs aux obligations in solidum qui sont étrangers aux règles de la Convention.

b) *Article 2, point 5, de la Convention.*

Aux termes de cet article, la Convention ne s'applique pas aux recours et aux subrogations concernant les assureurs.

La question de savoir s'il y a ou non subrogation de l'assureur dans les droits de l'assuré est déterminée par les règles ordinaires de conflit du for saisi (Cass. 23 octobre 1969 - Pas. 1970, I, 168). Si la question de l'existence de la subrogation a été affirmativement résolue par ces règles, l'assureur se trouve placé dans les mêmes conditions que l'assuré et est donc, comme l'assuré, soumis à la Convention et, par tant, aux lois déclarées applicables par celle-ci.

c) *Article 7 de la Convention.*

Selon cet article, 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.

L'expression « tenir compte » est nouvelle et peut certes paraître curieuse. Il a été reconnu que cette règle se comprend si l'on a en vue les règles de sécurité et de police en vigueur au lieu de l'accident alors que la loi applicable est une loi autre que celle qui est en vigueur au lieu de l'accident.

Het gaat er niet om die politieverordeningen of veiligheidsvoorschriften, in de nauwkeurige betekenis van het woord, toe te passen, maar wel te zien in hoever niet-naleving — of naleving — gevolgen heeft voor de toepassing van de toepasselijk verklaarde wet.

Zoals de heer Loussouarn (« La Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière » in « Journal du Droit international », 1969, p. 5 vv.) die voorzitter was van de Commissie welke de tekst van het Verdrag heeft voorbereid, heeft gezegd « is het inderdaad niet denkbaar dat rekening zou kunnen worden gehouden met andere bepalingen dan die van het verkeersreglement van de Staat waarin het ongeval zich heeft voorgedaan. Aan de andere kant heeft men de rechter niet willen verbieden, in voorkomend geval, bij de beoordeling van de schuldvraag, rekening te houden met bepaalde strengere veiligheidsvoorschriften die de Staat waarin het voertuig is ingeschreven, heeft uitgevaardigd. »

Na deze gedachtenwisseling waren allen die aan de vergadering hebben deelgenomen, van mening dat het voordeel van de eenmaking ruimschoots opweegt tegen de mogelijke interpretatiemoeilijkheden.

Tot slot wijzen wij erop dat de Raad van State bij dit ontwerp geen opmerkingen heeft gemaakt.

Het ontwerp is aangenomen met eenparigheid van stemmen van de 14 aanwezige leden.

Dit verslag is met dezelfde eenparigheid goedgekeurd.

De Verslaggever,
F. BOEY.

De Voorzitter,
P. HARMEL.

Il ne s'agit pas d'appliquer, au sens précis du terme, ces lois de police ou de sûreté, mais il s'agit de voir en quoi leur inobservation — ou leur respect — a des conséquences sur l'application de la loi déclarée applicable.

Comme le dit M. Loussouarn (« La convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière », in Journal du droit international, 1969, p. 5 suiv.) qui fut président de la Commission qui a élaboré le texte de la Convention, « Certes, on ne conçoit pas qu'il puisse être tenu compte de dispositions autres que celles du Code de la route de l'Etat de l'accident. En revanche, on n'a pas voulu interdire au juge de tenir compte, le cas échéant, dans la détermination de la faute, de certaines règles de sécurité plus strictes édictées par l'Etat d'immatriculation du véhicule. »

A la suite de cet échange de vues, tous les délégués qui assistaient à cette réunion ont estimé que l'avantage de l'unification l'emporte sur les difficultés d'interprétation qui pourraient surgir.

Disons pour terminer que le projet susdit n'appelle pas d'observations du Conseil d'Etat.

Le projet a été adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
F. BOEY.

Le Président,
P. HARMEL.