

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

Le Gouvernement du Royaume de Belgique,

Le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Se référant au Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles, le 31 mars 1965,

Désirant attribuer compétence à la Cour de Justice Benelux, afin que soit assurée l'uniformité dans l'application de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, des Dispositions communes annexées à cette Convention et du Protocole de signature, signés à Luxembourg, le 24 mai 1966,

Ont décidé de conclure à cet effet un Protocole additionnel à la dite Convention, et sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

1. Sont désignées comme règles juridiques communes pour l'application des Chapitres III, IV et V du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, les dispositions de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, de l'Annexe à cette Convention et du Protocole de signature, pour autant, en ce qui concerne

les dispositions de l'Annexe, que leur substance soit intégrée dans la législation de l'Etat où la question d'interprétation est soulevée.

2. Si un des pays a fait usage de sa faculté de déroger à une des Dispositions communes annexées à la Convention, le Comité de Ministres institué par l'article 15 du Traité d'Union Benelux peut décider que cette disposition sera exclue de l'application du premier alinéa. La décision sera publiée avant la date de son entrée en vigueur par les soins du Gouvernement de chaque pays dans les formes prévues par le droit interne.

Article 2

1. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Protocole ne s'appliquera qu'au territoire situé en Europe.
2. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas pourra étendre l'application du présent Protocole au Surinam et aux Antilles néerlandaises par une déclaration à cet effet à adresser au Secrétariat général de l'Union économique Benelux, qui en informera immédiatement les deux autres Parties à ce Protocole. Cette extension produira ses effets le premier jour du deuxième mois qui suivra la date de la réception de cette déclaration par le Secrétariat général.

Article 3

1. Le présent Protocole sera ratifié et les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétariat général de l'Union économique Benelux.
2. Il entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra la date du dépôt du troisième instrument de ratification.

3. Il fera partie intégrante de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg le 24 mai 1966.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 26 septembre 1968, en triple exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

P. HARMEL

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

C. DUMONT

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

J.A. de VOS van STEENWIJK

**Exposé des motifs commun
relatif au Protocole additionnel
à la Convention Benelux relative
à l'assurance obligatoire
de la responsabilité civile
en matière de véhicules automoteurs,
signée à Luxembourg le 24 mai 1966**

Aux termes de l'article 1^{er} du Traité relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux, signé à Bruxelles le 31 mars 1965, la Cour est chargée de promouvoir l'uniformité dans l'application des règles juridiques communes à la Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas qui sont désignées soit par une convention, soit par une décision du Comité de Ministres prévue par le Traité du 3 février 1958 instituant l'Union économique Benelux.

Plusieurs possibilités s'offraient ainsi aux Gouvernements pour soumettre à la compétence de la Cour la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Les Gouvernements ont tout d'abord considéré comme nécessaire de conférer, en cette matière, compétence à la Cour avec l'accord des Parlements nationaux. C'est pourquoi la désignation résultera d'un Protocole additionnel qui sera soumis dans chacun des trois pays à l'approbation parlementaire, plutôt que d'une décision du Comité de Ministres.

Le recours à la méthode conventionnelle pouvait également impliquer que la compétence de la Cour résulterait soit du Protocole qui est actuellement en voie d'élaboration et qui déterminera l'ensemble des Conventions qui seront soumises à la compétence de la Cour, soit d'une disposition de la Convention relative à l'assurance obligatoire.

La première solution a été écartée étant donné que l'annexe à la Convention constitue une loi-type et que le Protocole en voie d'élaboration ne concerne pas ce genre de Convention. La Convention du 24 mai 1966 n'impose pas, en effet, aux Etats contractants l'obligation d'introduire dans leur législation une loi uniforme concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs mais comporte seulement l'engagement de conformer les législations nationales aux dispositions annexées, c'est-à-dire, celui d'introduire — ou de maintenir — des

règles qui correspondent à celles plus ou moins détaillées figurant à l'Annexe et établies de commun accord. En outre, les Etats Contractants conservent le pouvoir d'édicter des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées (art. 1^{er}, § 2) de la Convention et la faculté de s'écarter, sur certains points, des dispositions communes (v. art. 2, 3, § 2 et 12 de la Convention).

Quant à la seconde solution, elle n'a pas été retenue afin de ne pas retarder la conclusion de la Convention sur l'assurance obligatoire qui devrait entrer en vigueur dans les plus brefs délais, notamment afin de permettre que soit supprimé, au 1^{er} janvier 1967, le contrôle de l'assurance des véhicules automoteurs aux frontières intérieures du Benelux.

Pour ces différentes raisons, les Gouvernements ont estimé plus indiqué de conclure un Protocole additionnel à la Convention « assurance automobiles ».

En vertu de l'alinéa premier de l'article premier, sont désignées comme règles juridiques communes relevant de la compétence de la Cour, les dispositions de la Convention du 24 mai 1966, celles de l'Annexe à cette Convention « pour autant que leur substance ait été intégrée dans la législation de l'Etat où la question d'interprétation est soulevée » et celles du Protocole de signature.

Cette disposition est conforme à l'article 1^{er} du Traité instituant la Cour et qui, pour tenir compte des formes différentes dans lesquelles se réalise l'unification du droit dans le Benelux, a utilisé l'expression « règles juridiques communes » plutôt que celle « textes communs ».

Or, il est incontestable que les dispositions de l'Annexe constituent des règles juridiques communes même si elles peuvent être introduites de façon différente dans chacune des législations.

Cependant, par le jeu des facultés expressément autorisées par la Convention, il se pourrait que certaines de ces règles ne soient pas reprises dans les législations des trois Etats.

A supposer qu'une de ces règles communes n'ait pas été reprise par le législateur, dans l'un des trois Etats, c'est-à-dire que la substance de cette règle « n'ait pas été intégrée dans la législation de cet Etat », il n'y aura évidemment, pour les autorités judiciaires dudit Etat, aucune possibilité de surseoir à statuer.

Par contre, l'obligation existera pour les autorités judiciaires des deux autres Etats, bien qu'il ne s'agisse plus, à proprement

parler, d'une règle juridique commune aux trois pays. Cette solution s'écarte, sans doute, de l'article 1^{er} du Traité instituant la Cour. En l'adoptant, les Gouvernements se sont laissé guider davantage par des considérations pratiques que par des conceptions de doctrine. D'une part, les dérogations autorisées par la Convention du 24 mai 1966 et notamment par son article 2, ne portent en général pas sur des questions essentielles. D'autre part, il n'est pas exclu qu'un Etat après avoir fait usage d'une des facultés qui lui sont ouvertes, en revienne à la règle juridique commune ; il a semblé qu'il importait de se laisser développer entre-temps la jurisprudence de la Cour. Enfin, exclure la compétence de la Cour pour toutes les règles communes auxquelles il peut être dérogé, aurait réduit, d'une manière disproportionnée, la compétence de la Cour.

Le second alinéa de l'article 1^{er} du Protocole concerne également le cas des dérogations aux dispositions communes annexées à la Convention. Il prévoit que si un des pays a fait usage de la faculté de déroger à une de ces dispositions, le Comité de Ministres pourra décider que cette disposition ne sera plus considérée comme donnant lieu à l'application du Traité instituant la Cour.

Il se pourrait, en effet, que certaines circonstances, qui ne pourront être exactement appréciées que lorsque la Convention sera entrée en vigueur, rendent superflue l'intervention de la Cour pour l'une ou l'autre disposition de l'espèce.

L'intervention du Comité de Ministres se justifie à un double titre. D'une part, des compétences lui sont déjà reconnues tant par le Traité instituant la Cour que par la Convention du 24 mai 1966. D'autre part, en vertu du Traité d'Union économique, le Comité de Ministres a pour mission d'assurer la réalisation des objectifs du Traité d'Union parmi lesquels figure la libre circulation des personnes.

Enfin, il importe de rappeler que les décisions du Comité de Ministres doivent être prises à l'unanimité. Ceci implique que les trois Gouvernements devront être d'accord pour soustraire de la compétence de la Cour l'une ou l'autre règle des dispositions communes par lesquelles il aura été fait usage de la faculté de déroger.