

**Benelux-overeenkomst  
betreffende  
de verplichte aansprakelijkheidsverzekering  
inzake motorrijtuigen**

De Regering van het Koninkrijk België,

De Regering van het Groothertogdom Luxemburg,

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

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

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

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

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

Zijn de volgende bepalingen overeengekomen :

*Artikel 1*

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

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

*Artikel 2*

§ 1. Ieder der Verdragsluitende Partijen behoudt de bevoegdheid :

1. de verzekering te vervangen door een zekerheidstelling voor wat betreft bepaalde door haar aan te wijzen personen ;
2. bepaalde motorrijtuigen, welke naar haar oordeel nauwelijks gevaar opleveren, vrij te stellen van de verplichting tot verzekering ; van deze bevoegdheid kan slechts gebruik worden gemaakt met instemming van het Comité van Ministers, ingesteld bij artikel 15 van het Benelux-Unieverdrag ;
3. de motorrijtuigen, toebehorende aan overheidslichamen en aan bepaalde door haar aan te wijzen rechtspersonen van openbaar nut, vrij te stellen van de verplichting tot verzekering ;
4. de sommen vast te stellen, waarvoor de verzekering moet worden gesloten ;
5. af te wijken van artikel 11 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen, voor wat betreft de aldaar bedoelde nietigheden, excepties en verval ;
6. de gevolgen te bepalen welke de overdracht van de eigendom van motorrijtuigen zal hebben met betrekking tot de verzekering ;
7. af te wijken van artikel 5 van de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen, wat betreft schade tot een gering bedrag, geleden door personen die binnen haar grondgebied hun verblijfplaats hebben ;

8. de verplichting tot het sluiten van de verzekering in door haar te bepalen gevallen te doen rusten op een ander dan de eigenaar ;

9. eveneens in het buitenland gesteld te achten de motorrijtuigen die zij tijdelijk registreren en die bestemd zijn op korte termijn het land te verlaten.

§ 2. Evenwel zullen de afwijkingen, welke door een der Verdragsluitende Partijen bij wet of reglement overeenkomstig de in dit artikel vermelde voorbehouden worden uitgevaardigd, slechts gelden voor het grondgebied van die Staat en geen afbreuk doen aan de volledige toepassing van de wet op de verplichte verzekering van de andere Verdragsluitende Staten, op welker grondgebied wordt gereden.

#### Artikel 3

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

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

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

#### Artikel 4

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

a. de motorrijtuigen, welke zijn voorzien van een bewijs van de Regering van een van de Verdragsluitende Staten, inhoudende dat het motorrijtuig aan die Staat toebehoort,

b. de motorrijtuigen, toebehorende aan overheidslichamen of aan rechtspersonen van openbaar nut, behorende tot een andere Verdragsluitende Staat, welke door laatstgenoemde Staat zijn vrijgesteld van de verplichting tot verzekering.

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

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

#### Artikel 5

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

## Artikel 6

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

## Artikel 7

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

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

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

## Artikel 8

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

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

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

## Artikel 9

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

§ 2. In plaats van deze Overeenkomst op te zeggen kan iedere Staat een bepaald geformuleerd voorstel tot wijziging van één of meer artikelen van de Overeenkomst of van de bij de Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen doen en daarvan op dezelfde wijze als van een opzegging aan de beide andere Staten kennisgeven. In dat geval zullen de drie Staten trachten tot overeenstemming te komen. Is een jaar verlopen na de dag van de kennisgeving aan de beide andere Staten zonder dat er overeenstemming is bereikt, dan kan de Staat, welke het voorstel gedaan heeft, zijn wetgeving in de voorgestelde zin wijzigen. Van de wijziging wordt op dezelfde wijze als van het voorstel aan de beide

andere Staten kennis gegeven. Ieder van deze beide Staten is alsdan bevoegd de Overeenkomst geheel of gedeeltelijk op te zeggen. De opzegging zal drie maanden nadat de kennisgeving daarvan aan het Secretariaat-Generaal is verstrekt, van kracht worden.

#### Artikel 10

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

#### Artikel 11

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

#### Artikel 12

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

#### Artikel 13

1. Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging worden neergelegd bij het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie.
2. De Overeenkomst zal in werking treden op de eerste dag van de maand, volgende op de datum van neerlegging van de derde akte van bekrachtiging.
3. Onverminderd het bepaalde in artikel 9, eindigt de Overeenkomst tegelijk met het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

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

Voor de Regering van het Koninkrijk België :

J. VANDEN BLOECK

Voor de Regering van het Groothertogdom Luxemburg :

P. WERNER

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden :

S.G.M. van VOORST tot VOORST

**Gemeenschappelijke bepalingen  
behorende bij de Overeenkomst  
betreffende de verplichte  
aansprakelijkheidsverzekering  
inzake motorrijtuigen**

*Artikel 1*

Voor de toepassing van deze wet worden verstaan :

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

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

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

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

*Artikel 2*

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

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

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

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

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

*Artikel 3*

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

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

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

#### Artikel 4

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

1. de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt, alsmede de verzekeringnemer en zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door de polis is gedekt ;
2. de echtgenoot van de personen bedoeld in vorig nummer, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden ;
3. zij, die gerechtigd zijn tot een uitkering uit hoofde van bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, behalve voor zover zij tegen de verzekerde een op burgerrechtelijke aansprakelijkheid berustende vordering behouden.

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

#### Artikel 5

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

#### Artikel 6

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

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

#### Artikel 7

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

#### Artikel 8

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

#### Artikel 9

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

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

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

#### Artikel 10

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

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

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

#### Artikel 11

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

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

#### Artikel 12

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

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

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

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

#### Artikel 13

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

## Protocol van ondertekening

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

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

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

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

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

Voor de Regering van het Koninkrijk België,  
J. VANDEN BLOOCK

Voor de Regering van het Groothertogdom Luxemburg,

P. WERNER

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

S.G.M. van VOORST TOT VOORST

M/JUST (66) 1  
Bijlage

**GEMEENSCHAPPELIJKE TOELICHTING  
BIJ DE BENELUX-OVEREENKOMST  
BETREFFENDE DE VERPLICHTE  
AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING  
INZAKE  
MOTORRIJTUIGEN (\*)**

(\*) De tekst van deze gemeenschappelijke toelichting is op 25 april 1966 namens de Regeringen der Beneluxlanden door de drie Ministers van Justitie vastgesteld.

Deze tekst zal dienen als toelichting van elk der Regeringen aan zijn eigen Parlement; deze kan evenwel door ieder der Regeringen worden aangevuld, indien zulks voor het gebruik in hun eigen land wenselijk zou worden geacht.

**I. DE OVEREENKOMST**

**A. Algemeen**

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

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

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

de nieuwe tekst zó te formuleren, dat deze het mogelijk zou maken de controle op de verzekering aan de binnengrenzen van Benelux op te heffen.

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

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

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

Rekening moet worden gehouden met de praktische gevolgen van een dergelijke afschaffing. In België moet de automobilist gedekt zijn door een verzekering tot een onbeperkt bedrag ; in Luxemburg kan de verzekering beperkt worden tot een bedrag van L. Frs 6 miljoen ; in Nederland behoeft de assurantie slechts dekking te geven voor een bedrag van f 250.000. Voorts zij opgemerkt dat, terwijl in feite de meerderheid van de automobilisten in België en in Luxemburg gedekt zijn door een verzekering die geldig is voor het gehele Beneluxgebied, een groot deel van de Nederlandse automobilisten slechts verzekerd is voor het nationale grondgebied. België heeft er derhalve een wezenlijk belang bij de automobilisten te controleren, vooral die uit Nederland komen. Indien een van hen in België een ongeval zou veroorzaken, zonder gedekt te zijn door een voldoende verzekering, zal het Belgische waarborgfonds aansprakelijk zijn. Weliswaar zou zich een dergelijke situatie kunnen voordoen als een Belgische automobilist onverzekerd in een van de beide andere landen zou

rijden, maar in dat geval zou de schade welke de waarborgfondsen in Nederland of in Luxemburg zouden moeten betalen, beperkt zijn krachtens de in die landen geldende wetten. Om te komen tot de opheffing van de controle op de verzekering aan de binnengrenzen van Benelux zijn de drie Regeringen overeengekomen een stelsel op te zetten, waarbij de gemeenschap van het land waar de automobilist thuis hoort, de schade, door hem veroorzaakt, moet dragen, zelfs in geval hij niet verzekerd is.

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

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

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

## B. Toelichting op de artikelen

### Artikel 1

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

### Artikel 2

De Verdragsluitende Staten behouden de bevoegdheid om op bepaalde punten van deze be-

palingen af te wijken in dier voege dat zij minder streng zullen zijn. De door een Staat met gebruikmaking van deze bevoegdheid uitgevaardigde afwijkende wetten en voorschriften gelden echter uitsluitend voor het grondgebied van die Staat. Op grond van dit principe kon aan de nationale wetgever in een beperkt aantal gevallen de bevoegdheid tot afwijking worden verleend.

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

Krachtens de tweede bevoegdheid kunnen met toestemming van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie ongevaarlijke voertuigen van de verzekeringsplicht worden vrijgesteld; hoewel tot nu toe in geen van de drie landen een dergelijke vrijstelling is verleend, heeft men het niettemin nuttig geacht deze mogelijkheid voor de toekomst voor te behouden, zij het dat zij wordt onderworpen aan de toestemming van het Comité van Ministers. Aan de overheid of overheidsdiensten van een der Verdragsluitende Staten toebehorende voertuigen kunnen op de in artikel 4 van de Overeenkomst omschreven voorwaarden van de verzekeringsplicht worden vrijgesteld. De te verzekeren bedragen, alsmede de regels welke afwijken van de gemeenschappelijke bepalingen inzake nietigheden, excepties en verval, worden in de nationale wet bepaald.

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

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

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

Ten slotte zijn de Staten bevoegd om tijdelijk in hun land geregistreerde voertuigen van de ver-

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

#### Artikel 3

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

#### Artikel 4

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

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

verplicht zou zijn indien het zijn eigen voertuigen betrof.

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

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

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

#### *Artikel 5*

De Verdragsluitende Staten verklaren de bevoegdheid te erkennen van de rechtscolleges der andere Verdragsluitende Staten, bij wie overeenkomstig artikel 7 van de bij de Overeenkomst behorende bepalingen een zaak aanhangig wordt gemaakt. Op grond van bedoeld artikel heeft de benadeelde de keuze de verzekeraar in rechte te vervolgen voor drie rechtscolleges van het land waar het ongeval zich heeft voorgedaan. De mogelijkheid bestaat dat deze bevoegdheid niet in overeenstemming is met de competentieregels van de andere Verdragsluitende Staten. In bedoelde Staten mag deze omstandigheid echter niet worden ingeroepen om aan de conform artikel 7 uitgesproken vonnissen het gezag van gewijsde of het exequatur te onthouden, zelfs indien in bedoelde gevallen de nationale rechtscolleges wettelijk bevoegd zouden zijn. Deze bepaling is in overeenstemming met het Nederlands-Belgische Verdrag van 28 maart 1925, waarin « bestaande of toekomstige wijzigingen en uitzonderingen uit hoofde van de twee nationale wetgevingen of van internationale verdragen worden voorbehouden ».

#### *Artikel 6*

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

#### *Artikel 7*

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

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

#### *Artikel 8*

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

#### *Artikel 9*

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

#### *Artikel 10*

Dit artikel behoeft geen toelichting.

#### *Artikel 11*

Ten einde het normaal functioneren der gemeenschappelijke regels niet te belemmeren is bepaald, dat geen der Verdragsluitende Partijen zonder toestemming van de beide andere een Verdrag mag sluiten dat het overeengekomen verzekeringsstelsel kan aantasten. Men mag ver-

wachten dat in de toekomst dergelijke overeenkomsten door de drie Beneluxlanden in gezamenlijk overleg worden gesloten.

#### *Artikel 12*

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

#### *Artikel 13*

Dit artikel behoeft geen toelichting.

### **II. GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN BEHORENDE BIJ DE OVEREENKOMST**

#### *Artikel 1*

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

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

een trek- of voortdrijvingskracht. De uitdrukking « mechanische kracht » omvat de kracht, welke door een motor wordt voortgebracht en de kracht, welke voortgebracht wordt langs andere mechanische weg met uitzondering van de enkele spierkracht ».

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

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

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

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

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

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

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

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

## Artikel 2

### § 1. De verplichte verzekering

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

Een wet die een verplichting tot het sluiten van een verzekering oplegt, moet een nauwkeurige aanduiding bevatten van de personen die aan haar voorschriften zijn onderworpen. De verplichting rust in beginsel op de eigenaar, doch deze is van de verplichting ontheven indien iemand anders de verzekering heeft gesloten. Deze ruime opzet behoeft geen ernstige bezwaren op te leveren aangezien de verzekering de aansprakelijkheid van allen moet dekken (artikel 3),

de benadeelde een eigen recht heeft tegen de verzekeraar (artikel 6) en de verzekeraar de benadeelde geen exceptie of verval kan tegenwerpen (artikel 11).

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

### § 2. De verzekeringsorganen

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

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

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

De inschakeling van het Belgische, Luxemburgse of Nederlandse bureau heeft uiteraard niet tot gevolg dat de verbintenis van de werkelijke verzekeraar door schuldvernieuwing teniet gaat, hetzij ten opzichte van zijn verzekerde, hetzij eventueel ten opzichte van de benadeelde. Er heeft geen verwisseling van schuldenaar plaats. Het ontwerp heeft ten doel aan de benadeelde, die het slachtoffer is van een ongeval in een der Beneluxlanden, alle waarborgen te verlenen van

de in dat land geldende wet op de verplichte verzekering zowel wat betreft het bedrag en de voorwaarden van de krachtens die wet voorgeschreven verzekering als wat betreft de bevoegdheid van de rechters van dat land.

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

### Artikel 3

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

Uit de gehele opzet van het ontwerp vloeit voort, dat de verplichte verzekering niet alleen ongevallen op het nationale grondgebied doch tevens ongevallen op het grondgebied van de beide andere landen dekt. In elk van die landen dient de dekking te beantwoorden aan de voorschriften van de plaatselijke wet. Er wordt op gewezen dat dit voorschrift als het ware de sluitsteen vormt van het systeem op grond waarvan de controle op de verzekering aan de Benelux-binnengrenzen kan worden afgeschaft.

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

Er wordt op gewezen, dat in het ontwerp niet de aansprakelijkheid als zodanig doch alleen de verzekering ervan wordt geregeld. Derhalve zal, evenals tot nu toe, door de wet of de jurispru-

dentie uitgemaakt moeten worden of de eigenaar, de gebruiker of de bestuurder aansprakelijk gesteld kunnen worden voor ongevallen die zijn veroorzaakt door degene die het motorrijtuig heeft gestolen. Vast staat echter, dat deze aansprakelijkheid, indien zij bestaat, door de verzekering zal zijn gedekt.

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

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

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

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

Ten slotte wordt in paragraaf 3 van artikel 3 bepaald, dat de verzekering de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade moet dekken zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet. De burgerrechtelijke aansprakelijkheid verschilt namelijk van land tot land, zowel wat betreft de grondslagen als wat betreft de vergoeding van de toegebrachte schade. Daarom moet de verzekering de aansprakelijkheid van de verzekerde dekken overeenkomstig de toepasselijke wet, ongeacht het land waar het ongeval heeft plaats gehad. Dit zal als regel de wet van de

plaats van het ongeval zijn, doch dit is niet noodzakelijk. Het is namelijk niet uitgesloten, dat een ondernemer die reizen organiseert, tegenover de vervoerde personen gebonden is overeenkomstig de wet van de plaats waar de overeenkomst tussen hem en zijn cliënten is gesloten, ook al heeft het ongeval in het buitenland plaats gehad.

#### Artikel 4

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

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

#### Artikel 5

In sommige wetten op de verplichte verzekering wordt de contracterende partijen het opnemen van een beding voorgeschreven volgens hetwelk de verzekerde verplicht is tot op zekere hoogte persoonlijk in de vergoeding van de veroorzaakte schade bij te dragen. De grootte en de grenzen van deze « franchise » of van dit « eigen risico » zijn vastgesteld in de uitvoeringsvoorschriften. Deze bepalingen hebben ten doel de verzekerde tot voorzichtigheid aan te sporen bij het besturen van zijn motorrijtuig en bij de keuze van zijn bestuurders.

Behalve in het geval waarin de interne wet van een der Verdragsluitende Staten gebruik maakt van de bevoegdheden van artikel 2, § 1, sub 7 van de Overeenkomst — uitsluiting van de schade tot een zeer gering bedrag — kan de « franchise » of het « eigen risico » door de verzekeraar niet aan de benadeelde worden tegen-geworpen. Tegenover deze is de verzekeraar gebonden ten belope van de gehele verzekerde som, zonder korting. Een dergelijke regeling is noodzakelijk ter bescherming van de rechten van de benadeelde.

#### Artikel 6

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

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

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

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

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

#### Artikel 7

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

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

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

De buitenlandse verzekeraar die de verzekeringspolis heeft afgegeven, behoeft door de benadeelde niet als partij of op andere wijze in het geding te worden geroepen. Het Belgische, Luxemburgse of Nederlandse bureau is de verzekerde som verschuldigd, zulks op de voorwaarden en voor de bedragen die door de toepasselijke wet worden voorgeschreven.

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

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

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

#### *Artikel 8*

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

#### *Artikel 9*

Vermeden moet worden, dat de rechtsvordering die de benadeelde tegen de verzekerde in-

stelt, aanleiding geeft tot bedrog ten nadele van de verzekeraar. Eveneens moet een tussen de benadeelde en de verzekeraar gewezen vonnis niet kunnen worden tegengeworpen aan de verzekerde die niet in het proces was betrokken.

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

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

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

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

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

### Artikel 10

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

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

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

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

Volgens paragraaf 2 stuiten de handelingen die de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde stuiten, ook de verjaring tegen de verzekeraar. Hij die de schade heeft geleden kan namelijk desgewenst een rechtsvordering instellen tegen degene die het ongeval heeft veroorzaakt en dus zijn oorspronkelijke schuldenaar is. De verplichting van de verzekeraar, die in zeker opzicht zijn tweede schuldenaar is, kan gedurende die tijd niet door verjaring teniet gaan (vergelijk artikel 2250 van het Belgische en het Luxemburgse B.W. en artikel 2021 van het Nederlandse B.W.) Voor het stuiten van de verjaring van de vordering tegen de verzekeraar is het voldoende dat de verjaring wordt gestuit tegen één der verzekerden (eigenaar, gebruiker, bestuurder). Omgekeerd moet

stuiting van de verjaring ten opzichte van de verzekeraar tegenover alle verzekerden werken.

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

### Artikel 11

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

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

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

De verplichting van de verzekeraar tegenover de benadeelde zal eveneens bestaan in geval van verzwijgingen of valse verklaringen of in geval van verzwaring van het risico gedurende het tijdvak waarover de verzekering loopt. Op de bepalingen die thans hieromtrent in de wetten van de drie landen bestaan, zal slechts tegenover de nalatige verzekeringnemer een beroep kunnen

worden gedaan (Belgische wet, artikelen 9 en 31; Luxemburgse wet, artikelen 8 en 32; Nederlands Wetboek van Koophandel, artikel 251). Een en ander vloeit bovendien voort uit artikel 12.

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

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

#### Artikel 12

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

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

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

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

#### Artikel 13

De bepalingen van de bijlage zijn, behalve voor zover uit de tekst het tegendeel blijkt, van dwingend recht, zodat partijen er niet van kunnen afwijken. Bedingen in een verzekeringspolis, die ten doel mochten hebben de rechten van dezen te beknotten, kunnen aan benadeelden niet worden tegengeworpen.

Opgemerkt wordt dat het onderhavige artikel de verzekeraar geenszins belet zich een verhaalsrecht voor te behouden tegen de verzekeringnemer en tegen de verzekerden die geen verzekeringnemer zijn, voor het geval dezen in gebreke zijn hun verplichtingen tegenover hem na te komen. Dit recht wordt de verzekeraar trouwens uitdrukkelijk toegekend in artikel 11, par. 2 (zie de toelichting op dat artikel).

### III. PROTOCOL VAN ONDERTEKENING

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

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

Elke Verdragsluitende Staat controleert echter bij de toelating van het nationale Bureau of dit daadwerkelijk de schadeloosstelling op zich neemt van de personen die benadeeld zijn door motorrijtuigen die gewoonlijk gestald zijn op het grondgebied van een der andere Verdragsluitende Staten, zulks ingevolge de met de beide andere Bureaus getroffen regelingen. Deze regelingen moeten bepalen dat, wanneer vaststaat dat het betrokken motorrijtuig gestald wordt in een der andere Beneluxlanden, de drie Bureaus optreden,

zelfs als de verplichting tot verzekering niet is nagekomen. Het Bureau dat de schade heeft geregeld ontvangt van de door hem uitgegeven bedragen terugbetaling van het Bureau van het land, waar het motorrijtuig gewoonlijk gestald wordt.

#### **IV. BEVOEGDHEID VAN HET BENELUX-GERECHTSHOF**

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

---