

*Verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid
in zake motorrijtuigen*

(Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen)

BIJLAGE VAN DE MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 4

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

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

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

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

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

Het huidige verdrag handelt enkel en alleen over de verplichte verzekering. De invoering van eenvormig recht op het stuk van de aansprakelijkheid van de automobilist moet bij een afzonderlijk verdrag worden geregeld. Het leek nuttig dat onderwerp aan te vatten, dat het meest om regeling dringt; met het geven van de zekerheid, dat de vergoeding van de schade in die gevallen, waarin zij wettelijk verschuldigd is, ook wordt uitgekeerd, is immers meer spoed gemoed dan met de overigens begerenswaardige eenmaking van de beginselen, welke de grondslag van deze vergoeding vormen.

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

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

Deze bepalingen zijn gehandhaafd bij art. 140 en 141 van het Groot-hertogelijk besluit van 23 November 1950 houdende het reglement van het verkeer op de openbare weg.

België bezit sedert een twintigtal jaren een fragmentarische wetgeving, welke volgens de laatste tekst van toepassing is op voertuigen, welke voor betaald vervoer van personen worden gebruikt (autobussen, reiswaagens, taxi's), en voorts op voertuigen, welke voor het vervoer van goederen voor rekening van een ander dan wel voor eigen rekening worden gebruikt. Luxe-auto's voor het persoonlijk gebruik van de eigenaar vallen niet onder deze regeling. De voorwaarden van de verzekering zijn op de volgende wijze geregeld: de aansprakelijkheid van de houder moet gedekt zijn door een verzekeringsonderneming, welke tot dat doel is toegelaten en welke uit financieel oogpunt en voor wat betreft de tekst en de uitvoering van haar overeenkomsten is onderworpen aan het toezicht van de Regering. De

verzekeringsmaatschappij geeft aan de houder van het rij- of voertuig een verklaring af overeenkomstig een door de Minister van Verkeer vastgesteld model. Het gebruik op de openbare weg van een motorrijtuig, waarop deze voorschriften van toepassing zijn en dat niet gedekt is door een bewijs van verzekering, is strafbaar.

Hierbij zij opgemerkt, dat de verzekering strekt ter bescherming van de vervoerde personen en van derden. De vervoerde handelsgoederen maken het voorwerp uit van een afzonderlijke verzekering. De verzekering voor schade, aan personen toegebracht, kan niet worden beperkt, noch per voertuig, noch per ongeval; voor de stoffelijke schade kan de waarborg worden beperkt tot 1.000.000 frank per ongeval. De voornaamste besluiten, welke het onderwerp beheersen, zijn het Wetsbesluit van 30 December 1946, het Besluit van de Regent van 15 Juni 1947 (beide met betrekking tot het vervoer van personen), het Koninklijk besluit no. 248 van 5 Maart 1936 (gewijzigd bij het Wetsbesluit van 14 Februari 1946), het Koninklijk besluit van 9 Mei 1936, het Wetsbesluit van 24 Februari 1947 (alle betrekking hebbende op het vervoer van goederen) en het Besluit van de Regent van 14 November 1947 op de verzekering tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe de bovenbedoelde soorten van vervoer aanleiding geven.

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

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

* *

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

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

Doch, in de loop van haar beraadslaging heeft de Commissie kennis gekregen van een initiatief dat door verzekeraars tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid uit verschillende landen werd genomen. Volgens dit initiatief zullen de verzekeraars in hun verschillende landen nationale bureaus instellen. Het nationale bureau dat in het land van de verzekerde is gevestigd, zal aan deze, wanneer hij zich naar het buitenland begeeft, een internationaal bewijs van verzekering afgeven, op vertoon waarvan het bureau, dat is gevestigd in het land, op welks grondgebied wordt gereden, zich met de afwikkeling van de

schade zal belasten en overeenkomstig de bepalingen van het land, op welks grondgebied wordt gered, de verplichting tot vergoeding van de schade tegenover de benadeelden op zich zal nemen. De ontworpen organisatie schijnt thans de instemming van de voornaamste verzekeraars van een groot aantal landen en met name van die van de Benelux-landen te hebben verworven. Met deze gelukkige vondst, die de werking van de verplichte verzekering uit internationaal oogpunt veel gemakkelijker zal maken, heeft het verdrag rekening kunnen houden.

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

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

*
* *

De algemene opzet van het verdrag kan als volgt worden omschreven.

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

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

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

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

Artikel 5 betreft de rechterlijke bevoegdheid: volgens dit artikel verklaren de Verdragsluitende Staten de bevoegdheid te erkennen van de rechters van de Medeverdragsluitende Staten, bij wie overeenkomstig artikel 7 van de bij het verdrag behorende bepalingen een

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

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

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

*
* *

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

*
* *

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

— een advies van de Commissie voor de Justitie van de Belgische Senaat, ondertekend door de Heer van Remoortel (24 Maart 1953);

— een nota met opmerkingen van de Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers (10 Augustus 1953);

— een advies van de Raad van State van het Groothertogdom Luxemburg (3 November 1953);

— een rapport, opgesteld door de Heer Nossent namens de Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers (4 Maart 1953);

— een voorlopig rapport van de Commissie voor Justitie van de Nederlandse Tweede Kamer der Staten-Generaal (19 Maart 1954).

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

De definitie van „verzekeraar” zal hieronder worden toegelicht, namelijk bij artikel 2.

TOELICHTING OP DE ARTIKELEN VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 2

§ 1. — De verplichte verzekering

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 de terminologie van het voorontwerp van het Internationaal Instituut te Rome tot uitgangspunt.

De toelichting op dat voorontwerp geeft de volgende verklaring 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 de 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, terwijl de keuze van het middel van voortbeweging afhangt van degene, die de rij- of voertuigen gebruikt, zoals rijwielen met motor. Deze worden aan de verplichte verzekering onderworpen.

Evenals het genoemde voorontwerp van Rome en het merendeel van de nationale wetgevingen, sluit de tekst de rij- en voertuigen uit, welke langs spoorstaven worden voortbewogen.

Op deze uitzondering na worden alle motorrijtuigen aan de verplichte verzekering onderworpen met inbegrip van de motorrijtuigen met beperkte snelheid. Bepaalde rij- of voertuigen, zoals tractoren, wegwalsen en andere dergelijke werktuigen, komen slechts dan buiten de verplichte verzekering te vallen, wanneer zij niet bestemd zijn om deel te nemen aan het verkeer op openbare wegen of op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek. Vide hieronder, artikel 2.

Een nadere bepaling houdt het volgende in: „de aanhangwagen, al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt”. Indien deze bepaling niet werd gemaakt en de mogelijkheid zou bestaan, dat de verzekering niet voor de aanhangwagen zou gelden, zou voor ieder ongeval een beslissing nodig zijn, of de schade zou zijn veroorzaakt door het motorrijtuig als zodanig dan wel door de aanhangwagen. De tekst vermijdt deze verwickeling: voorwerp van de verzekering is het motorrijtuig, zoals het in de tekst is gedefinieerd, dus eventueel met de daarbij behorende aanhangwagen, en de aansprakelijkheid, welke uit het gebruik van die aanhangwagen voortspruit, maakt noodzakelijk deel uit van de aansprakelijkheid, welke door de evenbedoelde verzekering wordt gedekt.

In de tweede plaats is het nodig voorgekomen een definitie te geven van de verzekerde. Het ontwerp verstaat hieronder ieder, wiens aansprakelijkheid is gedekt, onder welke titel ook, als eigenaar, als houder of als bestuurder, en ongeacht wie de verzekeringnemer is. Vide in het bijzonder artikel 3.

Het is uit een oogpunt van vereenvoudiging nuttig voorgekomen de betekenis van het woord „benadeelde” aan te geven. Daaronder wordt verstaan een ieder, die schade heeft geleden welke grond oplevert voor toepassing van de wet, van welke aard die schade ook is, zij het schade aan personen, zij het schade aan goederen: daaronder wordt niet alleen verstaan de persoon, die rechtstreeks letsel heeft opgelopen bij het ongeval, doch ieder die krachtens de toepasselijke wet beroep kan doen op een recht, hetzij uit eigen hoofde, hetzij uit hoofde van zijn betrekking tot het slachtoffer.

Een wet op de verplichte verzekering beoogt de bescherming van het publiek. Zij is in de eerste plaats nodig voor de motorrijtuigen, die van de openbare wegen gebruik maken. De tekst onderwerpt voorts aan de verzekering het motorrijtuig, dat slechts deel neemt aan het verkeer op andere voor het publiek toegankelijke terreinen of zelfs op terreinen, welke slechts toegankelijk zijn voor een zeker aantal personen, die het recht hebben om er te komen. De toelichting op het voorontwerp van Rome, waaraan het beginsel van deze bepaling is ontleend, verklaart terecht, dat de bescherming van de gemeenschap de ongevallen, die op deze terreinen voortvallen, moet omvatten. Daartoe behoren bij voorbeeld haventerreinen, goederenstations, binnenplaatsen van fabrieken of opslagplaatsen en andere plaatsen, waar personen toegang hebben, ook al zou het aantal dier personen beperkt zijn en ook al zouden de personen slechts gedurende een deel van de dag toegang hebben.

Een wet, die een verplichting tot het sluiten van een verzekering oplegt, moet een nauwkeurige aanwijzing bevatten van de personen die aan haar voorschriften worden onderworpen. Bepaalde buitenlandse wetgevingen spreken over houders („Halter”), maar dit begrip blijkt onvoldoende bepaald te zijn. Het verdrag heeft de keuze laten vallen op een systeem, dat enigszins ingewikkelder is, doch, naar het schijnt, niet tot meningsverschillen zal leiden: de verplichting rust in beginsel op de eigenaar, doch deze is van de verplichting ontheven, indien een andere persoon de verzekering heeft gesloten. Deze ruime opzet levert, naar het schijnt, geen ernstige bezwaren op, aangezien de verzekering de aansprakelijkheid van allen moet dekken (art. 3), de benadeelde een eigen recht heeft tegen de verzekeraar (art. 6), en de verzekeraar geen exceptie of verval kan tegenwerpen aan de benadeelde (art. 11).

België en Luxemburg staan de verplichte verzekering slechts toe bij toegelaten verzekeringsondernemingen, die aan bepaalde juridische en financiële voorwaarden voldoen (stellen van borgtocht, van wiskundige reserves, enz.) en die onder toezicht van de Regering staan. In Nederland machtigt het Koninklijk besluit van 10 Augustus 1939 de Minister van Verkeer en Waterstaat tot het geven van voorschriften ten aanzien van de verzekeraars, bij wie de verzekering tegen aansprakelijkheid kan worden gesloten. Aangezien Nederland geen ander verzekeringstoezicht van de Staat kent dan op de levensverzekering, bepaalt de genoemde tekst zich er toe voor te schrijven, dat de verzekering slechts kan worden gesloten bij een instelling, welke door de Regering toegelaten is tot de verplicht gestelde verzekering.

De sanctie op het ontbreken van een verzekering is tweevoudig. In de eerste plaats zal het motorrijtuig niet tot het verkeer worden toegelaten; hierbij zij aangetekend, dat het motorrijtuig slechts aan het verkeer zal kunnen deelnemen zolang als de verzekering van kracht blijft: hierop wordt bij de behandeling van artikel 13 teruggekomen. In de tweede plaats stellen de eigenaar en de bestuurder van het motorrijtuig zich bloot aan strafvervolgning.

De verplichting tot het sluiten van een verzekering wordt uitsluitend opgelegd voor motorrijtuigen, die bestemd zijn om deel te nemen aan het verkeer. Zulks blijkt in de eerste plaats uit de tekst: „Tot het verkeer... worden motorrijtuigen slechts toegelaten”. Bovendien uit het feit dat de strafbepalingen, waarover het verdrag handelt, zich slechts richten tegen „de eigenaar van een motorrijtuig, die dit motorrijtuig doet deelnemen of toelaat dat het deelneemt aan het verkeer...” (art. 8).

Het volgende systeem is aanvaard:

1. De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar in alle gevallen waarin geen ander de verzekering heeft gesloten; in het algemeen is de eigenaar de eerst-belanghebbende en heeft hij de beschikking over het motorrijtuig. Overigens kan het zich voordoen, dat de houder of de toevallige bestuurder redelijkerwijs niet aan het sluiten van een verzekering heeft behoeven te denken; strafrechtelijk blijft de eigenaar aansprakelijk, indien hij de deelneming aan het verkeer met het motorrijtuig heeft toegelaten. Anders is het, wanneer een motorrijtuig dat niet bestemd is om daarmee deel te nemen aan het verkeer buiten weten van de eigenaar is weggenomen. In dit geval kan het ontbreken van een verzekering de eigenaar niet worden toegerekend. Vide de tekst van artikel 8, lid 2 van het verdrag en de Algemene beschouwingen hierboven.

2. Indien met een motorrijtuig aan het verkeer wordt deelgenomen, zal de strafsancie zich ook richten tegen de bestuurder, die met het motorrijtuig „deelneemt” aan het verkeer, al is dat dan ook tijdelijk.

Beide strafbare feiten kunnen tegelijkertijd worden gepleegd.

§ 2. — *De bewijzen van verzekering, welke worden afgegeven voor buitenlandse motorrijtuigen*

In beginsel worden de motorrijtuigen die in het buitenland zijn gesteld, slechts tot het verkeer toegelaten op dezelfde voorwaarden als de motorrijtuigen, die in het land zelf zijn gesteld: voor de buitenlandse motorrijtuigen moet een verzekering zijn gesloten bij een verzekeraar, die door de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) Regering is toegelaten, terwijl de verzekering moet beantwoorden aan de voorwaarden van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet.

Hierop maakt paragraaf 2 een belangrijke uitzondering, waarover reeds hierboven in de Algemene beschouwingen is gehandeld. De motorrijtuigen, die in het buitenland zijn gesteld, zullen tot het verkeer in België (Nederland, Luxemburg) worden toegelaten op vertoon van een bewijs, afgegeven door een bureau, ingesteld voor de afgifte van internationale bewijzen van verzekering, zulks zodra in België (Nederland, Luxemburg) een bureau zal functioneren, dat met de afwikkeling van de door die motorrijtuigen in dit land veroorzaakte schade is belast, mits dit laatste bureau zelf tegenover de benadeelden de verplichting tot vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet op zich neemt en mits dat bureau tot dit doel door de Regering van het betrokken land is toegelaten.

De tekst van de oorspronkelijke redactie bepaalde dat de waarborg van het bureau moest blijven voortbestaan, zelfs na verloop van de termijn, waarvoor het bewijs was afgegeven. Die tekst kwam voort uit de gedachte dat de benadeelden niet de waarborg mochten verliezen vanaf het ogenblik van het eindigen van de geldigheidsduur van het bewijs, afgegeven door het buitenlandse bureau. Aangezien tegen die tekst bezwaren zijn gemaakt, met name door de Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers en door de Raad van State van het Groothertogdom Luxemburg, heeft de Studiecommissie deze bepaling geschrapt.

Maar het behoeft nauwelijks gezegd te worden dat ondanks het vervallen van deze bepaling de waarborg ten behoeve van de benadeelde zal voortduren zolang de kennisgeving, bedoeld in artikel 13 van het ontwerp, niet is gedaan (vgl. art. 1, lid 4, en art. 13).

Anderzijds kan worden opgemerkt, dat de afgifte van het bewijs de aansprakelijkheid dekt van al degenen waarvan in artikel 3 sprake is, wie ook de houder van het bewijs moge zijn. De vraag betreffende de overgang van het motorrijtuig, voorzien van een internationaal bewijs, wordt, voor zover betreft de benadeelde, op dezelfde wijze opgelost als wanneer het gaat om een verzekeringsovereenkomst. (Zie hierna bij de artt. 12 en 13.)

Uit deze teksten en uit de definitie van de verzekeraar, welke aan het slot van artikel 1 voorkomt, volgt, dat de rechten van de benadeelde worden gewaarborgd door een verzekeringsonderneming, die in het betrokken land is opgericht en door de Regering van dat land is toegelaten, of, in het hierboven aangegeven geval, door een bureau, dat in het land is opgericht en ook door de Regering van dat land is toegelaten. Nimmer zal de benadeelde tegenover een in het buitenland gevestigde verzekeraar behoeven op te treden; laatstgenoemde verzekeraar wordt, in het belang van de benadeelde voor de vergoeding van de schade overeenkomstig de bepalingen van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet vervangen door het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau.

Opgemerkt dient nog, dat de tussenkomst van het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau niet tengevolge heeft, dat de verbintenis van de buitenlandse verzekeraar door schuldvernieuwing teniet gaat, hetzij ten opzichte van zijn verzekerde, hetzij eventueel ten opzichte van de benadeelde. Er wordt geen schuldenaar in de plaats van een ander gesteld. Het ontwerp heeft ten doel aan de benadeelde, die het slachtoffer is van een ongeval in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen, de waarborgen te verlenen van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet op de verzekering, zulks zowel wat betreft het bedrag en de voorwaarden van de verzekering, zoals die zijn voorgeschreven door de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet als wat betreft de bevoegdheid van de rechters van het land (art. 7 hieronder); het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau neemt de aansprakelijkheid in deze opzichten over.

Maar de verzekerde en de benadeelde verliezen niet de rechten, die zij kunnen putten uit de overeenkomst die door de buitenlandse automobilist met diens verzekeraar is gesloten: deze overeenkomst blijft gehandhaafd. Zulks kan worden toegelicht met het volgende voorbeeld. Een Belgische automobilist, die voor een onbeperkt bedrag is verzekerd, begeeft zich naar het Groot-hertogdom Luxemburg. Verondersteld wordt, dat in Luxemburg de verplichte verzekering slechts voor een bedrag van 500.000 Belgische frank is voorgeschreven. Een schade wordt veroorzaakt voor een bedrag van 750.000 frank. Het Luxemburgse bureau zal instaan voor de betaling van 500.000 frank. Het verschil van 250.000 frank zal niet worden gedragen door de Belgische verzekerde, maar door zijn verzekeraar in België; de benadeelde zal tegen de laatste de rechten kunnen doen gelden die hij aan de Belgische overeenkomst ontleent. De Luxemburgse wet op de verplichte verzekering ontnemt noch aan de verzekerde noch aan de benadeelde een recht, dat voor hen uit de in België gesloten overeenkomst voortvloeit. Men vergelijk hieronder de toelichting op artikel 7.

Uit hetgeen hierboven is uiteengezet vloeit voort, dat het nationale bureau ten opzichte van de benadeelde de plaats inneemt van een verzekeraar. Het bureau zal door de Regering slechts behoren te worden toegelaten, wanneer het rechtspersoonlijkheid heeft en alle waarborgen biedt, welke noodzakelijk worden geoordeeld voor de nakoming van de zeer zware verplichtingen, welke op het bureau rusten tegenover de personen, die het slachtoffer zijn van ongevallen, welke worden veroorzaakt door in het buitenland gestalde motorrijtuigen.

Artikel 3

De verzekering heeft een zeer wijde strekking. Dit artikel geeft in de eerste plaats een nauwkeurige aanduiding van de personen, wier aansprakelijkheid door de overeenkomst moet worden gedekt.

De overeenkomst moet niet alleen de aansprakelijkheid van de eigenaar, ondertekenaar van de overeenkomst dekken (persoonlijke aansprakelijkheid, aansprakelijkheid voor de personen, voor wie hij verantwoordelijk is en de zaken, die hij onder zijn toezicht heeft): zij moet daarenboven de aansprakelijkheid dekken van iedere houder, die een ander is dan de eigenaar (b.v. de huurder, de bruiklenner, de bewaarnemer); zij moet ten slotte de aansprakelijkheid dekken van iedere bestuurder, wie dan ook.

Uit de gehele opzet van het ontwerp vloeit voort, dat de verplichte verzekering alleen de ongevallen betreft, die in België (Nederland, Luxemburg) voorvallen. De tekst van artikel 3 bepaalt uitdrukkelijk, dat het gaat over schade welke veroorzaakt is door feiten, in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen. En artikel 7 regelt alleen voor deze ongevallen de bevoegdheid van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) rechters.

Van de verzekering is slechts uitgezonderd de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hem die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig heeft verschafte: daarentegen is het gebruik van het motorrijtuig door de bestuurder, die misbruik maakt van zijn functie, in de verzekering begrepen.

Daar het ontwerp niet de aansprakelijkheid, maar alleen de verzekering daarvan regelt, zal de vraag of de eigenaar, de houder of de bestuurder aansprakelijk kunnen worden gesteld voor ongevallen veroorzaakt door degene die het motorrijtuig heeft gestolen, beslist blijven door de wet of de jurisprudentie. Maar vast staat, dat deze aansprakelijkheid, indien zij bestaat, door de verzekering zal zijn gedekt.

De vraag moet worden beantwoord, wat moet worden verstaan onder de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, die het voorwerp van de verzekering zal uitmaken. Dit is de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, „waartoe zij (de motorrijtuigen) aanleiding kunnen geven” (art. 2, § 1) wegens „schade, welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht” (art. 3, lid 2). De verzekering kan niet worden beperkt tot de schade, welke het motorrijtuig veroorzaakt terwijl het aan het verkeer deelneemt of door zijn gebruik: de verzekering moet zich ook uitstrekken tot de schade, welke wordt veroorzaakt door een stilstaand motorrijtuig of door een motorrijtuig dat door de bestuurder is verlaten.

Bovendien zal de aansprakelijkheid van de verzekerde zijn gedekt, ongeacht de bron dier aansprakelijkheid: overeenkomst, onrechtmatige daad of strafbaar feit.

De buitenlandse wetgevingen verschillen ten aanzien van de verzekering tegen persoonlijk opzet van de verzekerde. Hierbij moet worden bedacht, dat de verzekering van opzettelijk toegebrachte

schade niet noodzakelijkerwijs in strijd met de goede zeden is, aanzien de verzekering wordt gesloten ten voordele van een derde, die schuldeiser wordt van de verzekeraar (men vergelijk art. 6) en de verzekeraar volgens de bewoordingen van artikel 11 verhaal kan zoeken op de schuldige verzekerde. In de stukken van de totstandkoming van de Zwitserse federale wet van 15 Maart 1932 op het verkeer van motorrijtuigen en rijwielen kan men het volgende lezen:

„Les prétentions du tiers seraient mal garanties par l'assurance de responsabilité civile si le dommage intentionnellement causé par le détenteur n'était pas compris dans l'assurance” (Boodschap van de Federale Raad van 12 December 1930).

Volgens de tekst van het ontwerp moet de verzekering de opzettelijke daad van de verzekerde insluiten; de tekst bevat immers ten deze geen beperking van de aansprakelijkheid van de verzekerde. Wel zal voor dit geval in de polis een beding kunnen worden gemaakt, dat de verzekeraar recht van verhaal heeft tegen de verzekerde die schuld heeft. Zie de toelichting op artikel 11.

De personen die onder bezwarende titel worden vervoerd, kunnen zich op de verzekering beroepen, indien zij tijdens de reis het slachtoffer worden van een ongeval waarvoor de vervoerder aansprakelijk is krachtens de bepalingen van de overeenkomst van vervoer.

De rechtspraak is onzeker voor wat betreft de aard van de rechtsbetrekkingen, welke worden geschapen door vervoer dat „om niet” geschiedt. Het ontwerp begeeft zich niet in de oplossing van deze kwestie, doch wel zal volgens het ontwerp de aansprakelijkheid, die op de vervoerder „om niet” kan rusten, gedekt zijn; de verzekering moet zich uitstrekken tot de „personen, die, onder welke titel ook, worden vervoerd”.

Een uitzondering wordt slechts gemaakt voor de schade, welke wordt toegebracht aan goederen, welke worden vervoerd door het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt; de transportverzekering van goederen valt dus buiten het ontwerp. Uit dien hoofde bepaalt de tekst, dat de verzekering „mede moet omvatten de schade, toegebracht aan de personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het motorrijtuig, dat de schade veroorzaakt; de goederen door dat rij- of voertuig vervoerd, kunnen van de verzekering worden uitgesloten”.

Het ontwerp gebruikt niet de uitdrukking „derde”, over de betekenis waarvan onzekerheid kan rijzen. De Commissie heeft er de voorkeur aan gegeven in § 1 van artikel 4 uitdrukkelijk aan te geven, wie de personen zijn die van de verzekering kunnen worden uitgesloten. Men vergelijk hierna de toelichting op artikel 4.

Ten slotte bepaalt het derde lid van artikel 3, 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 wet, die op de aansprakelijkheid van toepassing is, ongeacht het land, waar het ongeval is voorgevallen. Dit zal als regel de wet van de plaats van het ongeval zijn, maar dit is niet noodzakelijk. Het is immers niet uitgesloten, dat een ondernemer die reizen organiseert, tegenover de vervoerde personen gehouden is overeenkomstig de wet van de plaats waar de overeenkomst tussen hem en zijn cliënten is gesloten, terwijl het ongeval in het buitenland is voorgevallen; ook verklaart artikel 18 van het ontwerp van een eenvormige wet betreffende het internationaal privaatrecht van de Benelux-landen, in bepaalde gevallen op de verbintenissen welke uit een onrechtmatige daad voortvloeien een andere wet toepasselijk dan de wet van de plaats waar de onrechtmatige daad is gepleegd.

Artikel 4

In navolging van de buitenlandse wetgevingen beperkt het ontwerp de contractsvrijheid en bevat het ontwerp een *limitatieve* opsomming van de risico's, die kunnen worden uitgesloten.

§ 1. — Personen, die van het recht op een uitkering kunnen worden uitgesloten

De eerste twee bepalingen van deze paragraaf vinden hun grond in het streven om samspanning tussen de benadeelde en de verzekerde te voorkomen: zij openen voor de verzekeraar de mogelijkheid om zich door een beding in de overeenkomst te wapenen tegen bedrog hierin bestaande, dat men schade uit een andere oorzaak laat doorgaan als schade veroorzaakt door een motorrijtuig. De uitsluiting moet echter beperkt blijven tot de personen, die in de nummers 1 en 2 van de paragraaf worden genoemd.

Nummer 3, dat betrekking heeft op personen, die gerechtigd zijn tot een uitkering uit hoofde van bijzondere wetten in zake schadevergoeding voor beroepsongevallen, heeft een andere grond. Deze personen dienen niet de uitkeringen van twee verzekeringen, te weten de sociale verzekering aan de ene zijde en de verplichte verzekering, welke in het ontwerp is geregeld, aan de andere zijde, te kunnen cumuleren. Wel zal de bij dit nummer toegestane uitsluiting van de verzekering niet ten nadele van de verzekerde mogen strekken: de verzekerde zal op de verzekering een beroep kunnen doen in alle gevallen, waarin hij kan worden gedagvaard uit hoofde van de regelen van burgerrechtelijke aansprakelijkheid, die door de verplichte verzekering wordt gedekt.

§ 2. — Schade, die van de verzekering kan worden uitgesloten

Snelheids-, regelmatigheids- en behendigheidsritten en -wedstrijden scheppen een zodanig risico, dat het niet mogelijk schijnt het als gedekt te beschouwen door een aansprakelijkheidsverzekering die op de gewone voorwaarden wordt gesloten.

Hiertegenover staat, dat de organisatie van deze ritten en wedstrijden in het algemeen aan toestemming van overheidswege is onderworpen. De toestemming zal door het bevoegde gezag slechts kunnen worden verleend op voorwaarde dat een verzekering is gesloten, die aan de wettelijke vereisten voldoet.

Artikel 5

Sommige wetten op de verplichte verzekering schrijven aan de contracterende partijen het opnemen van een beding voor, dat de verzekerde verplicht in zekere mate persoonlijk in de veroorzaakte schade bij te dragen. De grootte en de grenzen van deze „franchise” zijn vastgesteld in de uitvoeringsreglementen.

Deze bepalingen hebben ten doel de verzekerde tot voorzichtigheid aan te sporen bij het besturen van zijn motorrijtuig en in de keuze van zijn bestuurders.

Andere wetten kennen een verzekering voor het totaal zonder enige beperking, of verbieden zelfs geheel of ten dele „franchises”. De Zwitserse wet staat de „franchise” slechts toe voor stoffelijke schade. Zij bevat de volgende bepaling: „Pour les dommages matériels, une somme de cent francs au maximum pourra, à la demande de l'assuré, être déduite de la somme couverte par l'assurance” (art.52).

In België heeft de verplichte „franchise” gegolden ten aanzien van de verzekering van bepaalde motorrijtuigen, maar ten gevolge van de protesten van de verzekerden is deze „franchise” snel prijsgegeven. Tegenwoordig beperkt het reglement van 14 November 1947 op de verzekeringen ter dekking van burgerrechtelijke aansprakelijkheid, welke aan het toezicht van de Staat zijn onderworpen, zich tot de bepaling, dat „in de polis” met machtiging van de Minister van Verkeer „kan worden bedongen, dat (de verzekerde) persoonlijk zal bijdragen in de schade”. Het is begrijpelijk, dat de verzekeringnemers ontevreden zijn, wanneer hun naast de verzekeringspremie een verplichte bijdrage in de betaling van de schadeloosstelling wordt opgelegd; de verzekeraars van hun kant worden door de „franchise” gedwongen om na elk ongeval onaangename stappen bij hun verzekerden te ondernemen; ten slotte schijnt de psychologische uitwerking van het beding zeer twijfelachtig op onvoorzichtige verzekerden en zij ontbreekt geheel voor wat betreft andere bestuurders dan de verzekeringnemer.

Het ontwerp heeft zich niet bij de wetten aangesloten, die de verzekerde tot een persoonlijke bijdrage verplichten: het bepaalt zich er toe de belanghebbenden toe te staan een desbetreffende regeling in hun overeenkomst op te nemen.

De „franchise” kan, wel te verstaan, niet door de verzekeraar aan de benadeelde worden tegengeworpen; tegenover deze is de verzekeraar tot de gehele verzekerde som zonder korting gehouden. Een dergelijke regeling is noodzakelijk ter bescherming van de rechten van de benadeelde en zij is in alle wetten opgenomen. (In deze zin het bovengenoemde Belgische reglement; art. 52 van de Zwitserse wet.)

Artikel 6

De verplichte verzekering tegen aansprakelijkheid van de automobilist heeft niet in de eerste plaats de bescherming van het vermogen van de verzekerde ten doel: zij is vóór alles een maatregel ter bescherming van de benadeelden.

De Belgische en Luxemburgse wetten hebben in navolging van de Franse wetgeving aan de slachtoffers van ongevallen in het algemeen een voorrecht toegekend: „De schuldvorderingen, welke uit een ongeval voortspruiten voor de benadeelde derde of voor zijn rechtverkrijgenden, zijn bevoorrecht op de schadeloosstelling, welke de ver-

zekeraar tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid verschuldigd is uit hoofde van de overeenkomst van verzekering. Geen betaling aan de verzekerde zal bevrijdend werken zolang de bevoorrechte schuldeisers niet zijn schadeloos gesteld" (artikel 20, 9° van de Belgische hypotheekwet, ingevoerd bij de wet van 24 Mei 1937, artikel 1; artikel 2102, 8° van het Luxemburgse Burgerlijk Wetboek, gewijzigd door de wet van 10 Juni 1932, waarvan de tekst nagenoeg gelijkluidend is). De Luxemburgse wet geeft uitdrukkelijk aan de benadeelde een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar.

Deze bepalingen komen onvoldoende voor, zowel uit het oogpunt van het recht zelf als uit het oogpunt van het procesrecht. Het ontwerp gaat dan ook verder. Het bepaalt, 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 een schuldeiser (artikel 1239 van het Belgische en Luxemburgse Burgerlijk Wetboek; artikel 1421 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek).

In de opzet van het ontwerp spreekt het bestaan van een rechtsoverdracht van de benadeelde tegen de verzekeraar vanzelf: de rechtsoverdracht is op het terrein van het procesrecht de noodzakelijke verlening van het eigen recht dat aan de benadeelde is toegekend.

De artikelen 7 en volgende van het ontwerp geven regelen van procesrechtelijke aard.

Lid 2 veronderstelt een verzekering tot een bepaald bedrag. In dat geval kan het gebeuren, dat de schade, welke de benadeelden lijden, het verzekerde bedrag te boven gaat. Indien er slechts één benadeelde is, geeft dit geen enkele moeilijkheid, daar het recht van de benadeelde beperkt is tot het bedrag van de verzekering.

Maar dit wordt anders, indien er meerdere slachtoffers zijn of zelfs een enkel slachtoffer, maar meer personen een recht op vergoeding kunnen doen gelden, hetzij persoonlijk, hetzij als rechtverkrijgenden van het slachtoffer. In dit geval zal de verzekeraar naar evenredigheid ieders aandeel in het totaal van de verzekerde som moeten inkorten. Niettemin zal hij tegenover de benadeelden, wier vorderingen hij niet heeft gekend, rechtsgeldig van zijn verplichting zijn bevrijd voor zover hij de anderen te goeder trouw zal hebben voldaan. Deze bepaling is ontleend aan de Zwitserse wet (artikel 49, 2e lid). De Duitse wet bevat tegenwoordig een zelfde bepaling (§ 156, lid 3).

Artikel 7

Het ontwerp heeft alleen betrekking op in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen ongevallen. Zulks vloeit voort uit de algemene opzet van het ontwerp en uit artikel 3 waarin het voorwerp van de verplichte verzekering is aangegeven.

Bij de lezing van het onderwerpelijk artikel moet met die opzet rekening worden gehouden: het artikel wijst de rechters aan, tot wie degene, die door een in België (Nederland, Luxemburg) voorgevallen ongeval is benadeeld, zich in het land zelf kan wenden om zijn rechten tegen de verzekeraar te doen gelden. De bepaling heeft ten doel de benadeelde de verwikkeling van zijn rechten te vergemakkelijken en de bepaling geeft hem daartoe de keuze tussen drie Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) rechters: die van de plaats van het ongeval, die van zijn eigen woonplaats in het land en die van de zetel van de verzekeraar in het land.

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

De buitenlandse verzekeraar die de polis van verzekering heeft afgegeven, behoeft door de benadeelde niet als partij of op andere wijze in het geding te worden geroepen: het Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) bureau is aan hem de verzekerde som verschuldigd, zulks onder de voorwaarden en voor de bedragen, welke door de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet worden voorgeschreven.

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

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

De regeling in zake rechterlijke bevoegdheid wordt in artikel 7 alleen voor België (Nederland, Luxemburg) gegeven: een ander land is bij het ontbreken van een verdrag met het land, dat een dergelijke regeling geeft, niet gehouden die regeling te erkennen. Voor de Verdragsluitende Staten is in dit opzicht evenwel een regeling gegeven in artikel 5 van het verdrag, dat in de Algemene Beschouwingen is toegelicht.

De tekst laat zich niet in met de betrekkingen tussen het bureau en de buitenlandse verzekeraar, die de polis van verzekering heeft afgegeven: die betrekkingen worden tussen de belanghebbende partijen in vrijheid geregeld, behoudens dat hun onderlinge regelingen niet mogen afwijken van de bepalingen van deze wet.

De tekst treedt ook niet in een regeling van de betrekkingen van de buitenlandse verzekerde en zijn buitenlandse verzekeraar, voorzover die betrekkingen buiten het bereik van de voorschriften van de Belgische (Nederlandse, Luxemburgse) wet vallen: zo zal in een geval, waarin de oorspronkelijke verzekering is genomen voor een bedrag, dat het door deze wet voorgeschreven bedrag te boven gaat, de verzekering voor het hogere bedrag zijn onderworpen aan de wet van de overeenkomst; hetzelfde zal het geval zijn met het recht van verhaal van de buitenlandse verzekeraar tegen de buitenlandse verzekeringnemer (art. 11, lid 2): de regelen van internationaal privaatrecht zullen onder het voorbehoud van de internationale openbare orde de wet aanwijzen welke op de wederkerige rechten en verplichtingen van de partijen van toepassing is.

Artikel 8

De verzekeraar moet bij zijn verweer tegen de benadeelde niet alleen kunnen rekenen op de medewerking van de verzekeringnemer, hetgeen vanzelf spreekt, maar eveneens op de medewerking van alle andere verzekerden. Hieromtrent geeft artikel 8 een regeling.

Artikel 9

Er moet worden vermeden, dat de rechtsoverdracht, die de benadeelde tegen de verzekerde instelt, aanleiding geeft tot bedrog ten nadele van de verzekeraar. Eveneens moet een vonnis, gewezen tussen de benadeelde en de verzekeraar, niet kunnen worden tegenovergesteld aan de verzekerde die niet in het proces was betrokken.

De eerste alinea van het onderwerpelijk artikel bevat niet anders dan de enkele toepassing van het algemene recht: het gezag van gewijsde kan niet worden ingeroepen tegen iemand, die niet partij in het proces is geweest (art. 1351 Belgisch en Luxemburgs Burgerlijk Wetboek; art. 1954 Nederlands Burgerlijk Wetboek).

In België en Luxemburg stelt de benadeelde, wanneer het schade toebrengende feit een misdrijf of een overtreding vormt, zich veelvuldig burgerlijke partij in het strafgeding. Indien in een dergelijk geval de verzekeraar niet in het strafgeding verschenen is, zal het daarin gewezen vonnis aan de verzekeraar kunnen worden tegenovergesteld voor zover het betreft het bestaan van het strafbaar feit, doch niet ten aanzien van de burgerrechtelijke aanspraken. Het kan wenselijk zijn het recht van deze landen te wijzigen in die zin dat de benadeelde, de verzekerde of het openbaar ministerie de verzekeraar in het strafgeding kunnen roepen, opdat het strafvonnis voor het burgerrechtelijk gedeelte daarvan kan worden tegenovergesteld aan de verzekeraar.

Het tweede lid 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 bekostigt dit verweer en behoudt zich zelfs de leiding van de procesvorming voor, zonder dat hij, juridisch gesproken, partij is. Het zou niet billijk zijn, dat de verzekeraar onder dergelijke omstandigheden zou kunnen staande houden, 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 met de goede trouw zijn.

De wijze, waarop de verzekeraar de verdediging van de verzekerde heeft overgenomen, is niet van belang: het is voldoende, dat de verzekeraar „in feite" deelgenomen heeft aan het tegen de verzekerde gevoerde geding.

Het laatste lid geeft het navolgende voorschrift: „de verzekeraar kan de verzekerde in het geding roepen, dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld”. Hierdoor wordt aan de verzekeraar een wapen gegeven tegen bedrog. 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 art. 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 in Luxemburg verjaart de rechtsvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar door verloop van drie jaar, doch de termijn begint eerst te lopen „te rekenen van de gebeurtenis, waaruit de rechtsvordering voortvloeit”, hetgeen voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid betekent, dat de termijn begint te lopen met ingang van de dag waarop een eis tegen de verzekerde wordt gericht (rb. Luik 2 Februari 1931, *Pas.* 1931, II, 182; — P. Laloux, *Assurances terrestres* 1944, nr 234, blz. 201; — W. van Eeckhout, *Assurances terrestres*, 2e druk, 1933, nr 243, blz. 236). 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 bevatten de bepalingen van het Wetboek van Koophandel omtrent de verzekering — met uitzondering van de zeeverzekering — geen voorschriften aangaande verjaring en men leert daar, dat de gewone verjaring op deze verzekering van toepassing is (Molengraaff, *Ned. Handelsrecht*, 8e druk, II, 1948, blz. 882).

De rechtsvorderingen tussen de verzekeringnemer of de verzekerde, te wiens bate de verzekering strekt enerzijds, en de verzekeraar anderzijds, zullen aan de geldende regelen onderworpen blijven. Artikel 10 heeft in de eerste plaats betrekking op verjaring van de rechtstreekse vordering van de benadeelde tegen de verzekeraar. De verzekeraar moet niet nog lang na het voorval blootgesteld zijn aan rechtsvorderingen van de benadeelde. Daarom bepaalt artikel 10, 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, b.v. gedurende dertig jaar.

Anderzijds zal de onafhankelijkheid van de twee rechtsvorderingen voor de benadeelde voordelig zijn indien zijn vordering tegen degeen, die de schade heeft toegebracht, is onderworpen aan een verjaring, die korter is dan drie jaar. Zo verjaart in België, wanneer het feit waarbij de schade is toegebracht, een strafbaar feit is, de burgerrechtelijke vordering tegen de dader in dezelfde tijd als de strafvordering (Wetboek van Strafvordering, inleidende titel, artikel 21 e.v.); betreft het een overtreding dan verjaren beide vorderingen in het algemeen na zes maanden, en in ieder geval na een jaar (artt. 23 en 26); betreft het een misdrijf als omschreven in het Verkeersreglement, dan zijn de termijnen resp. een jaar en twee jaren. Een dergelijke verjaring zal de benadeelde dus niet beletten een vordering in te stellen tegen de verzekeraar zolang de termijn van drie jaren niet is verstreken.

Deze zelfstandigheid van de directe actie vindt men ook in andere wetten op dit onderwerp, met name in de Zwitserse wet.

Bovendien moet volgens artikel 10 de bescherming van de benadeelde in de drie landen gelijk zijn, en dit zou niet het geval zijn indien de werking van dit artikel kon worden beperkt door de nationale wet.

Tenslotte zij er op gewezen, dat de handelingen, die de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde stuiten, ook de verjaring tegen de verzekeraar stuiten. Hij die de schade heeft geleden, kan namelijk, zo hij dit wenst, een rechtsvordering instellen tegen degeen die het ongeval heeft veroorzaakt en die dus de oorspronkelijke schuldenaar van de benadeelde is. De verbintenis van de verzekeraar nu, die in zeker opzicht de tweede schuldenaar van de benadeelde is, kan gedurende die tijd niet door verjaring tenietgaan (vergelijk artikel 2250 van het Belgische en Luxemburgse Burgerlijk Wetboek; artikel 2021 van het Nederlandse Burgerlijk Wetboek). Voldoende is, dat de verjaring wordt gestuit tegen een der verzekerden (eigenaar, houder, bestuurder), omdat stuiting plaats vindt tegen de verzekeraar.

De Commissie voor de Justitie van de Belgische Kamer heeft te kennen gegeven dat naar haar mening er aanleiding bestaat om de benadeelde niet zijn rechtsvordering tegen de verzekerden te ontnemen, wanneer hij de verjaring tegen de verzekeraar heeft gestuit. Een wijziging van de gemeenschappelijke bepalingen in deze zin is

mogelijk gebleken. De stuiting van de verjaring ten opzichte van de verzekeraar zal werken tegenover alle verzekerden.

Het derde lid voorziet in een praktische behoefte. Daarin wordt bepaald, dat de verjaring ten opzichte van de verzekeraar wordt gestuit door de onderhandelingen, die tussen hem en de benadeelde worden gevoerd. De term „onderhandelingen” moet in ruime zin worden opgevat: daaronder worden begrepen 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 de verjaring hem wordt tegengeworpen, terwijl hij kon aannemen dat de onderhandelingen nog steeds 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 aangetekende brief aan de andere partij heeft kennisgegeven van het afbreken van de onderhandelingen. Van dat ogenblik begint een nieuwe termijn van drie jaar te lopen.

Artikel 11

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

De Luxemburgse polis van verzekering, zoals die door de Regering is goedgekeurd, maakt een onderscheiding: zij houdt in, dat een verval, dat na het ongeval is ingetreden, niet, doch een, dat vóór het ongeval is ingetreden, wel aan de benadeelden kan worden tegengeworpen, behalve dat de verzekeraar zich tegen de benadeelde niet kan beroepen op dronkenschap van de bestuurder (Groothertogelijk besluit van 23 November 1950).

Andere wetten gaan verder in de bescherming van de benadeelde. De Duitse wet op de verzekeringsovereenkomst zegt: „Ist der Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung dem Versicherungsnehmer gegenüber ganz oder teilweise frei, so bleibt gleichwohl seine Verpflichtung in Ansehung des Dritten bestehen.” (Versicherungsvertragsgesetz, § 158c). Deze tekst is van toepassing op het geval dat de premie niet op de vervaldag is betaald, op het geval dat de verzekerde bepaalde feiten heeft verzwegen of valse verklaringen heeft afgelegd en op het geval dat de overeenkomst vernietigbaar is uit hoofde van onbekwaamheid, dwaling of bedrog (P. Schmidt-Tüngler, *Das Recht der Kraftfahrversicherung*, 3e druk, 1951, blz. 79).

Evenzo bepaalt de Zwitserse wet: „Les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la loi sur le contrat d'assurance qui auraient pour effet de réduire ou de supprimer l'indemnité ne peuvent être opposées au lésé.” (Wet van 15 Maart 1932, art. 50.)

Een wetsontwerp, dat onlangs in België ingediend werd, doch dat intussen vervallen is, bepaalde in geheel algemene bewoordingen: „Iedere grond van nietigheid van de overeenkomst van verzekering en iedere uit deze overeenkomst voortvloeiende exceptie of grond van verval is tegenover de derde zonder rechtsgevolg, onverminderd het verhaal van de verzekeraar tegen de verzekerde.” (Kamer der Volksvertegenwoordigers, zitting 1936-1937. Doc. nr 48; — evenzo E. Van Dievoet, Voorontwerp van wet betreffende het verzekeringscontract, art. 93, *Verslag*, deel II, blz. 105.)

Het ontwerp neemt deze laatste formulering over. Dientengevolge kan aan de benadeelde niet worden tegengeworpen, dat de verzekerde de bepalingen van de overeenkomst van verzekering niet in acht heeft genomen. Zodoende zal de verplichting van de verzekeraar tegenover de benadeelde zelfs dan bestaan, indien de verzekeringnemer de premie niet op de vervaldag heeft betaald, indien het verzekerde motorrijtuig voor een ander doel is gebruikt dan in de overeenkomst is voorzien, of indien het ongeval is veroorzaakt door dronkenschap van de bestuurder of door iemand die volgens de wet geen motorrijtuig mag besturen.

De bepaling, welke voorkomt in de wetten van de verdragsluitende landen op de overeenkomst van verzekering, dat geen verlies of schade, welke door opzet of grove schuld van de verzekerde is veroorzaakt, ten laste van de verzekeraar zal zijn (Belgische wet, art. 16; Lux. wet, art. 15; vergelijk Ned. Wetb. van Kooph., art. 276), zal niet van toepassing zijn op de verhoudingen tussen de verzekeraar en de benadeelde.

Eveneens zal de verzekeraar tegenover de benadeelde gehouden zijn in het geval van verzwijgen of valse verklaringen en in het geval van verzwaring van het risico gedurende het tijdvak, waarover de verzekering loopt. Op de bepalingen, welke thans daaromtrent in

de wetten van de drie landen bestaan, zal slechts tegenover de nalatige verzekeringnemer een beroep kunnen worden gedaan (Belgische wet, art. 9 en art. 31; Lux. wet, artt. 8 en 32; Ned. Wetb. v. Kooph., art. 251). Dit vloeit overigens ook voort uit artikel 13.

Een benadeelde zal recht op schadevergoeding hebben, zodra het schade-toebrengende feit binnen het kader van de overeenkomst valt. Een verzekeraar zal zijn aansprakelijkheid slechts kunnen ontkennen, indien het feit geen verband houdt met het verzekerde risico, bij voorbeeld, indien de verzekerde het ongeval heeft veroorzaakt met een niet verzekerd motorrijtuig of indien de benadeelde is uitgesloten van het recht op uitkering, zulks krachtens artikel 4.

Uitdrukkelijk is bepaald, dat een verzekeraar zich een verhaalsrecht tegen een verzekeringnemer kan voorbehouden voor het geval, dat hij gehouden zal zijn tot schadeloosstelling, terwijl hij volgens wet of overeenkomst zijn verplichting tegenover de verzekerde niet gestand zou behoeven te doen. Een recht van verhaal kan worden bedongen tegen een andere verzekerde dan de verzekeringnemer, voor het geval dat deze verzekerde de verbintenissen, die voor hem voortvloeien uit zijn hoedanigheid van begunstigde der overeenkomst, niet nakomt: te late aangifte van het ongeval, niet-nakoming van de voorschriften van artikel 8, enz.

Ten overvloede zij er op gewezen dat de onderhavige bepaling uiteraard de verzekeraar niet belet een beroep te doen op een verweer dat met de gemeenschappelijke bepalingen in overeenstemming is.

Artikel 12

Artikel 12, in zijn oorspronkelijke redactie, hield in, dat door overgang van de eigendom van het motorrijtuig de rechten en verplichtingen, uit de verzekering tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voortvloeiende, van rechtswege op de nieuwe eigenaar zouden overgaan. Echter zouden de verzekeraar en de nieuwe eigenaar de verzekering kunnen ontbinden binnen een bij de overeenkomst te bepalen termijn, die echter niet korter kon zijn dan één maand na de dag, waarop zij van de overgang kennis hadden gedragen. Het principe van deze oplossing was ontleend aan de bestaande wetgevingen omtrent verplichte verzekering (Vgl. de Zwitserse wet van 15 Maart 1932, art. 48, lid 2, en de Duitse wet § 158h, welke op deze stof van toepassing verklaart de §§ 69 en 71).

De Commissie voor Justitie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de Commissie voor de Justitie van de Kamer der Volksvertegenwoordigers van België en de Raad van State van het Groot-hertogdom Luxemburg hebben over deze bepaling weinig gunstig geoordeeld. De Studiecommissie is daarvoor geweken, met de overweging dat het prijsgeven van haar oorspronkelijke denkbeeld het evenwicht van het ontwerp niet verstoort.

De verzekeringspolissen zullen dus kunnen bepalen, dat in geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig, voorwerp van de aansprakelijkheidsverzekering, de verzekering zal eindigen of geschorst worden, met dien verstande, dat de nationale wet en uitvoeringsbesluiten zodanige bepalingen in het belang van de verzekerden kunnen voorschrijven als wenselijk worden geacht.

Wat betreft de belangen van de benadeelden, deze zullen beschermd worden door de bepalingen van artikel 13: in geval van overgang van het motorrijtuig evenals in alle andere gevallen zullen het aflopen van de overeenkomst, haar vernietiging, de schorsing van de dekking, enz. niet kunnen worden tegengeworpen aan de benadeelde dan met betrekking tot ongevallen, welke niet eerder hebben plaats gehad dan na verloop van zestien dagen na de kennisgeving daarvan door de verzekeraar aan het bevoegde overheidsorgaan.

Artikel 12 beperkt zich, in zijn uiteindelijke redactie, aan de verzekeringnemer of zijn rechtverkrijgenden de verplichting op te leggen, in geval een overgang van de eigendom heeft plaats gevonden, daarvan aan de verzekeraar kennis te geven.

Artikel 13

De bepalingen van dit artikel zijn zeer belangrijk. De landen, die de verplichte verzekering hebben ingevoerd, hebben bureaux ingesteld, welke tot taak hebben om een „vergunning tot deelneming aan het verkeer „of een ander dergelijk stuk af te geven nadat een verzoeker het bestaan van de door de wet vereiste verzekering heeft aangetoond, en waaraan de verzekeraar kennis moet geven van elke schorsing of beëindiging van de verzekering: in Zwitserland is dit een kantonale autoriteit (wet van 15 Maart 1932,

art. 5, 7 en 51); in Duitsland geeft een „Zulassungsstelle“ de vergunning tot deelneming aan het verkeer eerst af, nadat een „Versicherungsnachweis“ aan dit bureau is overhandigd; de verzekeraar is gehouden hetzelfde bureau in kennis te stellen van het feit, dat de „Versicherungsnachweis“ niet meer geldig is (... die Versicherungsbestätigung ihre Geltung verloren hat). Men vergelijkte de Strassenverkehrs-Zulassungsordnung, § 29a en § 29b (H. Thees en Dr. H. Hagemann. *Das Recht der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung*, Berlijn (1940), blz. 80—81).

In België moet, voor wat betreft de verzekeringen tegen aansprakelijkheid, welke onder toezicht van de Staat staan, per aangetekende brief aan de exploitant kennis worden gegeven van de schorsing van de verzekering of de ontbinding van de overeenkomst, door welke oorzaak ook. Deze feiten zullen tegenover de benadeelden en hun rechtverkrijgenden eerst rechtsgevolg hebben na zestien dagen, te rekenen van de verzending van een aangetekend stuk, gericht aan de Minister van Verkeer of aan de burgemeester van de gemeente, zulks naar gelang van de aard van het voertuig (K. B. van 14 November 1947, art. 17, nr 6).

In Luxemburg moet een verzekeraar aan het Ministerie van Vervoer iedere schorsing en iedere beëindiging van de verzekering mededelen, waarna deze overheid de „immatriculatiekaart“ intrekt (Groot-hertogelijk Besluit van 23 November 1950, art. 140, A. 4°, b).

Artikel 13 is op deze regelingen gebaseerd. Ieder feit, welk dan ook, waaruit beëindiging of schorsing van de verzekering voortvloeit, moet door de verzekeraar ter kennis worden gebracht van het overheidsorgaan dat daartoe bevoegd zal zijn verklaard. Een verzekeraar zal tegenover de benadeelde eerst na verloop van een termijn van zestien dagen na de kennisgeving een beroep op de beëindiging van de verzekering kunnen doen.

Aangezien de ontworpen tekst aanleiding heeft gegeven tot kritiek, met name van de zijde van de Commissies voor Justitie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en van de Belgische Kamer der Volksvertegenwoordigers, heeft de Studiecommissie de redactie herzien, daarbij aansluiting zoekende bij de tekst van laatstgenoemde Commissie.

De tekst bepaalt op wie de verplichting rust de kennisgeving te doen aan het overheidsorgaan.

De Commissie heeft, wat betreft de beëindiging, de beperking „door het verstrijken van de termijn“ laten vervallen, ten einde alle gevallen van beëindiging te omvatten, dus ook het geval dat de polis zou bepalen dat het contract eindigt in geval van eigendomsovergang.

Het woord „opzegging“ is geschrapt, aangezien dit in werkelijkheid een oorzaak van beëindiging is.

De Commissie heeft de volgorde veranderd. Zij heeft het nuttig geacht de opsmoming te beginnen met de schorsing en deze algemeen te behandelen, ten einde in te begrijpen de mogelijkheid dat de verzekeringspolis voorziet in schorsing voor het geval van eigendomsovergang.

Vervolgens zijn de meest voorkomende oorzaken van ophouden van de overeenkomst geplaatst onder 2°.

Er zij op gewezen dat in de gevallen, begrepen onder 2°, de verzekeraar het recht heeft de kennisgeving aan het bevoegde overheidsorgaan te doen met ingang van de dag waarop een der partijen aan de andere de kennisgevingen heeft gedaan, welke strekken tot beëindiging van het contract.

Onder 3° zijn de overblijvende oorzaken van beëindiging van de overeenkomst ondergebracht.

De termijn stelt het bevoegde overheidsorgaan in de gelegenheid alle maatregelen te nemen om de houder van het motorrijtuig te beletten nog daarvan gebruik te maken.

De regeling is voor de toepassing van artikel 2, § 2, op internationale bewijzen van verzekering van toepassing.

Artikel 14

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