Goedkeuring van het op 4 mei 1971 te 's-Gravenhage *tot stand gekomen Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg* (Trb. *1971, 118*)

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

Algemeen

Het Verdrag is opgesteld tijdens de in 1968 gehouden Elfde Zitting van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht. Het beoogt in de Staten die er partij bij worden een eenvormige regeling van internationaal privaatrecht in te voeren met betrekking tot de wet die van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer. Het betreft hier een belangrijk en zeer actueel probleem van conflictenrecht, waarvoor het Verdrag een op zeer zorgvuldige wijze uitgewerkte oplossing geeft. Het Verdrag is op 4 mei 1971, behalve voor het Koninkrijk, ondertekend voor België, Frankrijk en Portugal. Nadien is het nog ondertekend voor Luxemburg. Inmiddels heeft Frankrijk het bekrachtigd. In België wordt de bekrachtiging voorbereid. De Staatscommissie voor Internationaal Privaatrecht, die bij de voorbereiding van het verdrag een belangrijke rol heeft gespeeld, heeft bekrachtiging voor Nederland aanbevolen. De verdragsregeling kan worden gezien als een toepassing op beperkt terrein van het beginsel van artikel 14 van een eenvormige Benelux-wet betreffende het internationaal privaatrecht (*Trb.* 1969, 167). Uit de omstandigheid dat het verdrag ook door Luxemburg is ondertekend mag worden afgeleid, dat het ook door dat land positief wordt beoordeeld.

Wat de toelichting op het verdrag betreft mogen de ondergetekenden in de eerste plaats verwijzen naar het uitvoerige rapport van de Zweedse gedelegeerde E. W. Essén, rapporteur van de Commissie uit de Conferentie welke in het bijzonder was belast met de vaststelling van de teksten van het onderhavige verdrag. Dit rapport bevat een uitstekende uiteenzetting zowel van de voorgeschiedenis als van de inhoud van het verdrag. Het zal zeker kunnen bijdragen tot een uniforme interpretatie van de verdragsregeling in de verdragsstaten. Het rapport is opgenomen in het *Tractatenblad* 1972, 158 en is voorts te vinden in de „Actes et documents" van de Elfde Zitting van de Haagse Conferentie, deel III, blz. 200–216. Daarin is ook, als bijlage I, een overzicht opgenomen van de reeds verschenen beschouwingen over het verdrag (zie blz. 219). In Nederland verschenen beschouwingen over het verdrag in het Weekblad voor Privaatrecht, Notarisambt en Registratie nrs. 5156 en 5157 (1972) van de hand van prof. mr. J. C. Schultsz, lid van de Nederlandse delegatie naar de Elfde Zitting van de Haagse Conferentie.

Ingevolge artikel 17, eerste lid, van het verdrag zal het in werking treden na bekrachtiging door drie Staten. Zoals reeds is vermeld, heeft Frankrijk reeds bekrachtigd en wordt de bekrachtiging voor België voorbereid. Bekrachtiging door Nederland op korte termijn achten de ondergetekenden met het oog op de spoedige inwerkingtreding van dit nuttige verdrag gewenst. Het hierbij ingediende ontwerp van Rijkswet strekt daartoe.

Artikelen

Artikel 1 en artikel 2 bepalen het toepassingsgebied van het verdrag. Het is van toepassing op de burgerrechtelijke, niet contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer. Of in een gegeven geval sprake is van een zodanige aansprakelijkheid is een vraagstuk van kwalificatie dat, aldus het Rapport-Essén (zie C, *Article premier* onder 2.3), dient te worden opgelost aan de hand van de algemene regels van internationaal privaatrecht in elk van de verdragsstaten. Het verdrag voorziet daarin niet.

Wat onder „ongeval in het wegverkeer" moet worden verstaan is uitvoerig geregeld in het tweede lid van artikel 1. Het begrip „ongeval" dat zelf niet nader wordt omschreven, zal moeten worden opgevat in zijn algemeen gebruikelijke betekenis van „schadetoebrengend voorval" – vgl. Rapport, C, *Article premier,* onder 3.1. Een ongeval in de zin van het verdrag is aanwezig wanneer daarbij één of meer al dan niet gemotoriseerde voertuigen zijn betrokken. Onverschillig is of het voertuig bij dat ongeval schade heeft geleden dan wel toegebracht en of het zich daarbij bewoog of stilstond. „Voertuig" is niet nader omschreven, doch zal in de ruimste zin mogen worden opgevat, vgl. Rapport, C, *Article premier* onder 3.3 en 3.4. Het ongeval moet verband houden met het verkeer. Het begrip „verkeer" veronderstelt een in beweging zijn, zoal niet van het bij het ongeval betrokken voertuig, dan toch wel van een daarbij betrokken persoon (Rapport, C, *Article premier* onder 3.5) en dient eveneens in ruime zin te worden opgevat. Een causaal verband tussen het verkeer en het ongeval wordt niet verondersteld: het ongeval behoeft slechts verband te houden met het verkeer. Het betreft niet slechts het verkeer over de weg, doch ook dat op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek òf slechts voor een beperkt aantal personen, zie artikel 1, tweede lid aan het slot. Men kan denken aan havenkaden, stationsemplacementen, kampeerplaatsen e.d.

Artikel 2 sluit een zestal onderwerpen van de toepassing van het verdrag uit. De uitsluiting van de onder 1 bedoelde produktenaansprakelijkheid houdt verband met de bijzondere aard van die aansprakelijkheid, welke aard een afzonderlijke conflictenregeling dienaangaande wenselijk maakt.

De onder 2 en 6 bedoelde uitsluiting houdt verband onder meer met het publiekrechtelijk karakter van de aangesproken c.q. agerende (rechts-)personen, instellingen en fondsen. De onder 3 bedoelde uitsluiting betekent dat het verdrag bijvoorbeeld niet van toepassing is op de aansprakelijkheid van ouders, als zodanig, voor hun kinderen. Men zie over artikel 2 verder het Rapport, C, onder *Article 2*.

Welke wet de door het verdrag bestreken aansprakelijkheid beheerst, is geregeld in de artikelen 3–6. Het verdrag verstaat onder wet steeds de „interne" wet, d.w.z. met uitsluiting van de regels van internationaal privaatrecht. Herverwijzing of verdere verwijzing naar een ander rechtsstelsel is dus niet toegelaten.

De hoofdregel nopens de toepasselijke wet is neergelegd in *artikel 3,* dat voor de bedoelde aansprakelijkheid verwijst naar de wet van de Staat, op het grondgebied waarvan het ongeval zich heeft voorgedaan (verder aan te duiden als: wet van het land van het ongeval of: plaatselijke wet).

De verwijzing naar deze wet is in overeenstemming met het internationaal privaatrecht van de meerderheid van de staten die lid zijn van de Haagse Conferentie.

Voor de praktische redenen die er toe hebben geleid voor de (hoofd) regel nopens de toepasselijke wet aan te sluiten bij dat recht, zie men het Rapport, C, *Article 3* (sub 3). Aldaar (onder 4) is er ook op gewezen dat het voor de toepasselijkheid van de wet van het land van het ongeval onverschillig is of de schadelijke gevolgen van het ongeval zich reeds aanstonds dan wel pas naderhand (en, eventueel elders) openbaren en of die gevolgen zich voordoen in dat land dan wel, uitsluitend of mede, in een ander land.

Voor het zich waarschijnlijk zelden voordoende geval dat het ongeval niet zonder meer is te lokaliseren in één bepaald land, zie men het Rapport, ter aangehaalder plaatse, onder 7.

Het bijzondere van de conflictenregeling van het verdrag is, dat zij voor de aansprakelijkheid voor een ongeval niet in alle gevallen verwijst naar de wet van het land van het ongeval: in bepaalde gevallen waarin er met betrekking tot het ongeval, gelet op de daarbij betrokken personen, sterkere aanknopingspunten zijn met een ander land dan dat van het ongeval, verwijzen de artikelen 4–6 voor de aansprakelijkheid jegens zo'n persoon naar de wet van dat andere land. Het voornaamste criterium voor de toepasselijkheid van de wet van een ander land dan dat van het ongeval is de registratie (c.q. de gewone standplaats, zie artikel 6) van het (de) bij het ongeval betrokken voertuig(en) in zo'n ander land; daarnaast speelt voor die toepasselijkheid het gewoon verblijf van bij het ongeval betrokken personen ten tijde van het ongeval een rol. Men zie hierover nader het Rapport C, *Article 4,* onder 1–5; voor de betekenis van de term „betrokken" in artikel 4 zie men het Rapport, C, *Article 4,* onder 7 (7.1–7.5). Deze term heeft in de onderdelen *a* en *b* een uitsluitend objectieve betekenis, in de zin van een zuiver feitelijke betrekking tot het ongeval. In onderdeel *c* evenwel komt er ook een element van subjectieve aard bij, vgl. de Engelse weergave van het Franse „impliquées" door „are involved and may be liable".

Artikel 4 geldt voor ongevallen, waarbij één of meer geregistreerde voertuigen zijn betrokken en betreft slechts schade door lichamelijk letsel of de dood van personen, alsmede schade aan voertuigen (Rapport, C, *Article 4,* onder 6 en 8).

Het artikel behandelt achtereenvolgens:

a. het ongeval, waarbij slechts één voertuig is betrokken, welk voertuig is geregistreerd en wel in een ander land dan dat van het ongeval;

b. het ongeval, waarbij verschillende voertuigen zijn betrokken;

c. het ongeval, waarbij tevens een of meer personen zijn betrokken, die zich ter plaatse van het ongeval doch buiten het voertuig (geval *a*) of de voertuigen (geval *b*) bevinden en die, onverschillig of zij al of niet tevens slachtoffer waren, voor het ongeval aansprakelijk of mede-aansprakelijk kunnen zijn.

Voor elk van deze gevallen onderscheidt artikel 4 voorts tussen:

1. de aansprakelijkheid jegens de bestuurder, de houder (bijv. huurder of huurkoper) of de eigenaar van dan wel elke andere persoon die enig recht heeft op het (een) voertuig;

2. de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer van het ongeval, dat passagier was in het (een) voertuig of, indien er verschillende van zulke slachtoffers zijn, jegens elk van hen afzonderlijk;

3. de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer van het ongeval, dat zich ter plaatse van het ongeval, doch buiten het (de) (voertuig(en) bevond, of, indien er verschillende van zulke slachtoffers zijn, jegens elk van hen afzonderlijk.

Waar hier van „aansprakelijkheid jegens een slachtoffer" wordt gesproken wordt daaronder mede begrepen aansprakelijkheid jegens eventuele nabestaanden en personen die voor hun levensonderhoud van het slachtoffer afhankelijk waren. Wie aanspraken kunnen doen gelden wordt bepaald door dezelfde wet die de aansprakelijkheid tegen het slachtoffer zelf beheerst (zie Rapport, *Article 4* onder 9.3).

Het bovenstaande schematische overzicht wordt hieronder nader uitgewerkt.

Ad a. Bij het ongeval is slechts één voertuig betrokken, welk voertuig is geregistreerd en wel in een ander land dan dat van het ongeval (en dat ongeval zou niet kunnen zijn veroorzaakt of mede veroorzaakt door een of meer personen, als genoemd onder *c*).

1. Wat betreft de aansprakelijkheid jegens een onder 1 genoemde persoon leidt de enkele omstandigheid dat het voertuig is geregistreerd in een ander land dan dat van het ongeval tot de toepasselijkheid van de wet van het land van registratie, onverschillig waar die personen ten tijde van het ongeval hun gewoon verblijf hadden. De onder 1 genoemde personen worden als het ware geassimileerd met het voertuig (artikel 4, aanhef en onder *a* en het eerste daarop volgende zinsdeel; Rapport, C, *Artikel 4,* onder 9.1–9.1.3).

Had evenwel geen van deze personen op het tijdstip van het ongeval gewoon verblijf in het land van registratie, dan wordt, zoals blijkt uit artikel 6, de wet van het land van registratie vervangen door die van het land van de gewone standplaats van het voertuig.

Wanneer derhalve een in Nederland geregistreerde auto, die wordt bestuurd door een ander dan de eigenaar, in Frankrijk tegen een boom rijdt, dan wordt de aansprakelijkheid van de bestuurder jegens de eigenaar (de auto heeft door de botsing schade geleden), of, eventueel, omgekeerd van de eigenaar jegens de bestuurder (deze laatste is bij het ongeval gewond geraakt) niet beheerst door de Franse maar (afgezien van artikel 6, slot) door de Nederlandse interne wet.

2. Wat betreft de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer dat op het tijdstip van het ongeval passagier van het voertuig was, leidt de omstandigheid dat het voertuig is geregistreerd in een ander land alleen dan tot de toepasselijkheid (afgezien van artikel 6, slot) van de wet van het land van registratie indien dat slachtoffer ten tijde van het ongeval zijn gewoon verblijf had in een ander land dan dat van het ongeval (artikel 4 aanhef en onder *a* en tweede daarop volgende zinsgedeelte). Niet noodzakelijk voor die toepasselijkheid is derhalve dat het slachtoffer zijn gewoon verblijf had in het land van registratie. Had hij dat gewoon verblijf echter in het land van het ongeval – men denke hier onder meer aan lifters uit dat land – dan is overeenkomstig de hoofdregel van artikel 3 de wet van dat land van toepassing. (Rapport, C, *Article 4,* onder 9.2–9.3). Waren er verschillende passagiers slachtoffer, dan moet de toepasselijke wet voor elk van die slachtoffers afzonderlijk worden opgespoord mede aan de hand van hun gewoon verblijf ten tijde van het ongeval (artikel 4, onder *a,* slotzin; Rapport, C, *Article 4,* onder 9.4).

Wanneer derhalve in het hierboven genoemde voorbeeld van een Nederlandse auto die in Frankrijk tegen een boom rijdt, ook passagiers van de auto letsel hebben opgelopen, dan wordt de aansprakelijkheid van de bestuurder c.q. eigenaar jegens elk van die slachtoffers beheerst niet door de Franse maar (afgezien van artikel 6, slot) door de Nederlandse interne wet, tenzij het een slachtoffer betreft, dat zijn gewoon verblijf in Frankrijk had.

3. Voor de toepasselijkheid van de wet van het land van registratie op de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer ter plaatse van het ongeval buiten het voertuig, stelt het verdrag een strengere eis. De wet van dat land treedt alleen dan in de plaats van die van het land van het ongeval, indien het slachtoffer ten tijde van het ongeval zijn gewoon verblijf had in het land van registratie zelf (artikel 4, aanhef en onder *a* en derde daarop volgende zinsgedeelte; men zie hier ook artikel 6, slot). Hier dient met name te worden gedacht aan voetgangers.

Zulke slachtoffers hebben – anders dan bij de hierboven onder 1 en, althans in het algemeen, ook bij de hierboven onder 2 bedoelde slachtoffers het geval is – veelal geen enkele relatie met het (land van) het voertuig. Wat de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer-voetganger betreft, komt voor die aansprakelijkheid in het algemeen de wet van het land van het ongeval voor toepassing in aanmerking. Het verdrag houdt echter rekening met de mogelijkheid dat zo'n slachtoffer zijn gewoon verblijf in het land van registratie had; in een dergelijk geval prevaleert weer de aanknoping aan de registratie en is de wet van het land van registratie toepasselijk.

Zijn er verschillende slachtoffers dan moet de toepasselijke wet weer voor elk van hen afzonderlijk worden opgespoord mede aan de hand van hun gewoon verblijf ten tijde van het ongeval (Rapport, C, *Article 4*, onder 9.3 en 9.4). Men zie verder bij artikel 6 en ook het hieronder *Ad c* opgemerkte.

Rijdt een in Nederland geregistreerde auto in Frankrijk een of meer voetgangers aan, dan wordt de aansprakelijkheid jegens zo'n slachtoffer-voetganger beheerst door de Franse interne wet, tenzij het een voetganger betreft die zijn gewoon verblijf in Nederland had, in welk geval (afgezien weer van artikel 6, slot) de Nederlandse interne wet van toepassing is.

Ad b. Bij het ongeval zijn verschillende voertuigen betrokken (en bij het ongeval zijn niet betrokken en zouden aansprakelijk of mede-aansprakelijk kunnen zijn één of meer personen, genoemd onder *c*). Ten aanzien van zo'n ongeval beslist artikel 4, onder *b* over de vraag of, wat betreft de wet die de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer beheerst, de hoofdregeling van artikel 3 dan wel de bijzondere regeling van artikel 4, onder *a* van toepassing is.

Zijn *alle* bij het ongeval betrokken voertuigen geregistreerd in een *zelfde* ander land dan dat van het ongeval, dan is de bijzondere regel van artikel 4, onder *a* krachtens welke aanknoping aan de plaats van registratie van het voertuig prevaleert van toepassing en geldt derhalve voor de aansprakelijkheid jegens een slachtoffer, genoemd onder 1, 2 of 3, hetgeen hierboven onder *Ad a* is opgemerkt. Indien daarentegen ook maar één van de voertuigen is geregistreerd in het land van het ongeval, is weer de hoofdregel en dus de wet van het land van het ongeval van toepassing.

Denkbaar is voorts dat één of meer van de betrokken voertuigen niet waren geregistreerd of dat geen van de voertuigen dit was. Mede gelet op artikel 6 zal ook dan de plaatselijke wet van toepassing zijn, tenzij het (de) niet-geregistreerde voertuig(en) zijn (hun) gewone standplaats had(den) in het (andere) land van registratie van het (de) geregistreerde voertuig(en) respectievelijk alle voertuigen hun gewone standplaats hadden in eenzelfde land (Rapport, C, *Article 4*, onder 10).

Komt derhalve een in Nederland geregistreerde auto in Frankrijk in aanrijding met een andere auto of met een fiets, dan wordt de aansprakelijkheid voor het ongeval beheerst door de Franse interne wet, behalve wanneer ook de andere auto in Nederland was geregistreerd, respectievelijk de fiets in Nederland thuis hoorde.

Ad c. Een of meer personen, die zich ter plaatse van het ongeval, doch buiten het voertuig of buiten de voertuigen bevonden, zijn bij het ongeval betrokken en kunnen aansprakelijk of mede-aansprakelijk zijn. Voor dit geval geeft artikel 4, onder *c*, een regeling. Hierboven is er reeds op gewezen dat in artikel 4, onder *c*, voor *„sont impliquées"* (anders dan onder *a* en *b* van het artikel) in de corresponderende Engelse tekst staat *„are involved – and may be liable"* waardoor een subjectief element wordt toegevoegd aan de betrekking van de personen tot het ongeval.

Ook wanneer aan alle voorwaarden is voldaan, die door artikel 4, onder *a*, respectievelijk onder *b*, worden gesteld voor de toepasselijkheid op de aansprakelijkheid jegens een hierboven onder 1, 2 of 3 genoemde persoon van de wet van het land van registratie (niet zijnde het land van het ongeval), zal toch de interne wet van het land van het ongeval op de vraag of er aansprakelijkheid is en zo ja welke, moeten worden toegepast, indien bijvoorbeeld voetgangers ter plaatse van het ongeval daarbij betrokken zijn en daardoor aansprakelijkheid of mede-aansprakelijkheid zouden kunnen dragen. Volgens artikel 4, onder *c*, is dit alleen anders en wordt de wet van het land van het ongeval vervangen door (afgezien van artikel 6) die van het land van registratie, indien die mogelijk aansprakelijke voetgangers *allen* hun gewone verblijf hadden in het land van registratie. Aangezien deze voorwaarde, waaraan ook moet worden voldaan wanneer de betrokkenen tevens slachtoffer zijn, wel zelden vervuld zal worden, zal op een ongeval als hier bedoeld in het algemeen wel de plaatselijke wet van toepassing zijn. Men zie voorts het Rapport, C, *Article 4*, onder 11–1.

Artikel 5 wijst aan welke wet toepasselijk is op de aansprakelijkheid voor schade die is toegebracht aan andere zaken dan aan het voertuig. Het eerste lid behandelt het geval dat een passagier schade aan goederen heeft geleden: door het ongeval is schade toegebracht aan goederen, die door een bij het ongeval betrokken voertuig werden vervoerd en die toebehoren of zijn toevertrouwd aan een passagier van dat voertuig. De aansprakelijkheid voor deze schade wordt beheerst door dezelfde wet die volgens artikel 3 of 4 de aansprakelijkheid beheerst voor de schade door dood of verwonding van de passagier.

Het tweede lid betreft schade die is toegebracht aan goederen die door het voertuig werden vervoerd, doch niet toebehoren of zijn toevertrouwd aan een passagier van dat voertuig, namelijk goederen die zijn afgegeven aan een vervoerder of de bestuurder of de eigenaar van het voertuig of aan enig ander persoon die geen passagier is. Ook persoonlijke eigendommen van de bestuurder vallen hieronder. De aansprakelijkheid voor schade aan deze goederen wordt beheerst door de wet die volgens artikel 3 of 4 van toepassing is op de aansprakelijkheid jegens de eigenaar van het voertuig.

Het derde lid heeft het oog op schade die is toegebracht aan goederen die zich buiten het voertuig bevonden. Op de aansprakelijkheid voor deze schade is de plaatselijke wet van toepassing. Een uitzondering wordt echter gemaakt voor schade toegebracht aan kleren en andere persoonlijke eigendommen van een slachtoffer buiten het voertuig zoals sieraden, een camera e.d. die de betrokkene droeg of bij zich had. De aansprakelijkheid voor dergelijke schade wordt weer beheerst door de wet, die volgens artikel 4 van toepassing is op de aansprakelijkheid voor dood of verwonding van het slachtoffer. Men zie voor het bovenstaande nog Rapport, C, onder *Article 5*.

Artikel 6, dat hierboven reeds terloops ter sprake is gekomen, heeft het oog op voertuigen, die niet zijn geregistreerd (fietsen, koetsen) of waarvan de plaats van registratie voor de vaststelling van de toepasselijke wet irrelevant moet worden geacht omdat de registratie in meer dan één staat is geschied, hetzij omdat deze een zuiver formeel karakter draagt (slot). Is zo'n voertuig bij een ongeval betrokken, dan treedt in de gevallen waarin volgens de artikelen 4 en 5 de wet van het land van registratie zou moeten worden toegepast, voor deze wet in de plaats de wet van het land, waar het voertuig zijn gewone standplaats had. Men zie verder het Rapport, C, onder *Article 6*.

Volgens *artikel 7* moet bij de vaststelling van de aansprakelijkheid voor het ongeval reeds rekening worden gehouden met de ter plaatse en ten tijde van het ongeval geldende verkeers- en veiligheidsvoorschriften van het land van het ongeval, dus ook indien volgens de artikelen 4–6 een andere wet

dan die van het land moet worden toegepast (Rapport, C, onder *Article 7*). Volgens die wet moet en kan alleen maar worden beoordeeld of er een verkeersfout is gemaakt, die (mede) grondslag kan zijn voor aansprakelijkheid.

De in *artikel 8* gegeven opsomming van onderwerpen die door de volgens het verdrag toepasselijke wet worden beheerst, is niet limitatief. Aan die wet behoort dan ook de ruimst mogelijke werking te worden gegeven, zodat al hetgeen behoort tot het terrein van de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid onder die werking valt, tenzij het een door artikel 2 uitgesloten onderwerp betreft. Men zie over artikel 8 verder het Rapport, C, onder *Article 8*, alwaar elk van de in het artikel genoemde onderwerpen afzonderlijk en in samenhang met de in artikel 2 uitgesloten onderwerpen wordt besproken.

Artikel 9 strekt er toe te bevorderen, dat aan degene die, direct of indirect, als slachtoffer bij het ongeval is betrokken geweest zoveel mogelijk een rechtstreekse vordering tot schadevergoeding jegens de verzekeraar van de dader of de uit anderen hoofde aansprakelijke persoon toekomt. Men zie hiervoor het Rapport, C, onder *Article 9*. Voor Nederland vloeit een dergelijke rechtstreekse vordering voort uit de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (artikel 6).

Artikel 10 bevat de gebruikelijke openbare orde-clausule (Rapport, C, onder *Article 10*).

De *artikelen 11 en 15* zijn hierboven reeds ter sprake gekomen bij de behandeling van de strekking en het toepassingsgebied van het verdrag.

De *artikelen 12, 13 en 14* zijn van belang voor de toepassing van de artikelen 2–11 door verdragsstaten, die op het door het verdrag bestreken terrein een niet-geunificeerd rechtssysteem hebben zoals b.v. de Verenigde Staten van Noord-Amerika. Men zie over de artikelen het Rapport, C, onder *Article 12, 13 en 14*.

Voor de *artikelen 16–21*, die de protocollaire bepalingen bevatten, zie men het Rapport, C, onder *Article 16–21*.

Volgens *artikel 19* zal het Koninkrijk bij de bekrachtiging van het verdrag, of ook naderhand, kunnen verklaren dat de toepassing van het verdrag zich mede zal uitstrekken over Suriname en/of de Nederlandse Antillen. De regering van de Nederlandse Antillen heeft de wens te kennen gegeven, dat dit, aanstonds bij de bekrachtiging, voor haar land zal geschieden. De regering van Suriname stelt medegelding van het verdrag voor haar land niet op prijs.

De Staatssecretaris van Justitie,

J. F. GLASTRA VAN LOON.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

A. A. M. VAN AGT.