

4. Op 4 mei 1971 is in het kader van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht tot stand gekomen het Verdrag inzake de wet die van toepassing is op verkeersongevallen op de weg (HVOV).

De Franse en Engelse authentieke teksten, alsmede de Nederlandse vertaling zijn geplaatst in *Trb.* 1971, 118. Zie voor verdere gegevens in *Trb.* 1972, 158, *Trb.* 1978, 180 en *Trb.* 1994, 96. Zie voor het toelichtend rapport op het Verdrag, Rapport explicatif par E.W. Essén, Conférence de La Haye de droit international privé, Actes et documents de la Onzième session (1968), Tome III, Accidents de la circulation routière, p. 200 e.v.

Het verdrag is voor het Koninkrijk der Nederlanden goedgekeurd bij Rijkswet van 7 juni 1978, houdende 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 (*Stb.* 1978, 306). Het HVOV is vanaf 30 december 1978 voor Nederland en de Nederlandse Antillen (voor Aruba vanaf 1 januari 1986) in werking getreden.

Zie met betrekking tot de parlementaire stukken: Kamerstukken II, 1972/1973, 1973/1974, 1974/1975, 1975/1976, 1977/1978, 12476 (R917); Hand. II 1977/1978, p. 2386; Kamerstukken I 1977/1978, nr. 74; Hand. I 1977/1978, p. 338.

Van de 'Rapport explicatif' van Essén is een Nederlandse vertaling gepubliceerd als Bijlage bij de Memorie van Antwoord naar aanleiding van het voorlopig verslag van de vaste Kamercommissie voor Justitie (Kamerstukken II 1974/1975, 12476 (R 917), nr. 6).

Inmiddels is het HVOV voor de volgende Staten in werking getreden: België, Bosnië-Herzegovina, Frankrijk, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Macedonië, Marokko, Montenegro, Nederland, Oekraïne, Oostenrijk, Polen, Slovenië, Republiek Servië, Slowakije, Spanje, Tsjechische Republiek, Wit-Rusland en Zwitserland. Zie voor de actuele stand van zaken *www.hcch.net*.

5. Het HVOV omvat 21 artikelen. Het materiële toepassingsgebied van het HVOV laat zich kennen uit de art. 1 en 2. Uit art. 1 volgt dat het HVOV ziet op 'burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer', terwijl art. 2 een zestal onderwerpen buiten de materiële reikwijdte van het HVOV plaatst, waarbij met name van belang zijn de regresvorderingen tussen aansprakelijke personen en de regresvorderingen en subrogaties voor zover hierbij particuliere of sociale verzekeraars betrokken zijn (art. 2 onder 4, 5 en 6).

De art. 3 t/m 6 bevatten de centrale verwijzingsregels met betrekking tot het toepasselijke recht. In art. 3 wordt de traditionele *lex loci delicti* vooropgesteld. Op art. 3 volgt dan een uitzondering, voor een vastomlijnde casuïstiek ten behoeve van het recht van het land van registratie (art. 4), resp. 'gewone standplaats' van het voertuig (art. 6), soms in combinatie met de gewone verblijfplaats van de bij het ongeval betrokkene(n). Terwijl art. 4 de schade aan personen en het (de) voertuig(en) zelf betreft, geeft art. 5 een verwijzingsregel voor de overige zaakschade.

Uit art. 7 volgt dat bij het bepalen van de aansprakelijkheid rekening gehouden dient te worden met de verkeers- en veiligheidsvoorschriften die ter plaatse en ten tijde van het ongeval van kracht waren.

Art. 8 geeft een positieve, niet uitputtende opsomming van onderwerpen die door de toepasselijke wet worden beheerst. Art. 9 biedt vervolgens een op het begunstigingsbeginsel gebaseerde verwijzingsregel inzake het toepasselijke recht op de rechtstreekse vordering (de *action directe*) van het slachtoffer tegen de verzekeraar van de aansprakelijke partij.

Art. 10 bevat de klassieke 'openbare orde'-exceptie, terwijl in art. 11 de zogenoemde 'universele werking' van het HVOV is neergelegd. De art. 12 t/m 14 gelden voor Staten met meer dan één rechtsstelsel. Art. 15 regelt de verhouding tot andere verdragen over hetzelfde onderwerp en de art. 16 t/m 21 bevatten de gebruikelijke slotbepalingen.

6. Een drietal kerndoelstellingen heeft de verdragsopstellers steeds voor ogen gestaan.

- (i) Het besef was algemeen dat het onderwerp van de onrechtmatige daad te uitgebreid en te heterogeen is om doeltreffend in één enkel verdrag te kunnen worden behandeld. Elk type delict vraagt om een eigen conflictenrechtelijke regeling, gelet op de eigen specifieke conflictenrechtelijke belangenafweging die inherent is aan elk type onrechtmatige daad. Het HVOV geeft uitsluitend regels voor het oplossen van de wetsconflicten die betrekking hebben op burgerlijkrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid inzake ongevallen in het wegverkeer. Het HVOV spoort aldus met de internationale tendens tot rechtsverfijning door differentiëring van al te ruim afgebakende aanknopingscategorieën. Zie reeds Van Rooij 1979, p. 257; Forget 1983, nr. 101. In het moderne conflictenrecht op het terrein van de onrechtmatige daad is deze tendens tot vergaande opsplitsing van

verwijzingscategorieën uitgemond in de totstandkoming van de Rome II-Verordening (nr. 864/2007). Deze verordening is sinds 11 januari 2009 van toepassing voor alle EU-lidstaten (met uitzondering van Denemarken). In deze verordening zijn voor een aantal bijzondere onderwerpen specifieke verwijzingsregels geformuleerd.

- (ii) De opstellers van het HVOV hebben er verder naar gestreefd om de werkingssomvang van de toepasselijke wet zo ruim mogelijk te maken. Men heeft zich, terecht, willen hoeden voor een al te vergaande ‘versplintering’ van het delictsstatuut. Een te ver doorgedreven *dépeçage* van het delictsstatuut bergt namelijk het gevaar in zich dat de samenhang van nauw verweven elementen, bijvoorbeeld tussen schuld en causaliteit of tussen schuld en omvang van de schade, wordt verbroken. Dit streven heeft gestalte gekregen in art. 8 HVOV; in beginsel valt al hetgeen het burgerlijk recht tot de niet-contractuele aansprakelijkheid rekent binnen de werkingssfeer van het HVOV.
- (iii) Een derde doelstelling – en wellicht de belangrijkste pijler waarop het HVOV rust – is van rechtspolitieke aard. De meeste vorderingen tot schadevergoeding bij een ongeval in het wegverkeer worden zonder tussenkomst van de rechter – via schikkingen – geregeld. Zie bijvoorbeeld art. 4:70 lid 6 Wft, waarin voor de WAM-verzekeraar of diens schadeverzekelaar de verplichting van art. 22 WAM-richtlijn is neergelegd om binnen drie maanden nadat de benadeelde een schadevordering heeft ingediend een voorstel tot schadevergoeding te doen of gemotiveerd te reageren. Deze zogenoemde ‘gemotiveerd antwoord’-procedure betreft in feite een materiële regel voor schadeafhandeling.

Het verkeersslachtoffer is er dus bij gebaat dat met betrekking tot internationaal getinte verkeersongevallen een eenvoudige, nauwkeurige en gemakkelijk te hanteren regeling wordt geconstrueerd. Zie het Rapport Essén (nr. 4). Het slachtoffer en zijn achter hem staande verzekeraar of schade-expert – weet dan direct waar hij conflictenrechtelijk aan toe is en wat dus zijn onderhandelingspositie is. De rechtszekerheid en de voorspelbaarheid bieden tevens het voordeel dat de dader het processuele wapen uit handen wordt genomen om de schadeafwikkeling te vertragen door een juridisch dispuut te beginnen over de vraag welk recht van toepassing is op de schadevordering. Hierbij zij aangetekend dat doorgaans ook de verzekeraar van de dader behoefte heeft aan een zo groot mogelijke voorspelbaarheid met betrekking tot het conflictenrechtelijke resultaat; binnen het juridische kader van het toepasselijke recht kan dan direct over eventuele schikkingen worden onderhandeld. Andere – conflictenrechtelijk en materieelrechtelijke – belangen van het verkeersslachtoffer zijn, zo zullen wij hierna zien, geheel, of ten dele aan dit zekerheidsstreven opgeofferd.

Zie Batiffol 1969, p. 231; Loussouarn 1969, nr. 6, p. 7; Forget 1983, nr. 102; Gaudemet-Tallon, in noot bij Cour de cass. 24 maart 1987, *Revue critique* 1987, p. 577, p. 582; Strikwerda 1980, p. 29-30; Rufener, in: BSK IPRG Art, 134, N 5 2020.

Om deze doorgaans door alle partijen gewenste rechtszekerheid en voorspelbaarheid met betrekking tot de niet-contractuele aansprakelijkheid bij een internationaal verkeersongeval te bevorderen, maakt het HVOV gebruik van verschillende verwijzingstechnieken. Op deze plaats wordt hieronder volstaan met het summier schetsen van de structuur van de verwijzingsregels van het HVOV.

2.2

DE STRUCTUUR VAN DE VERWIJZINGSREGELS

7. Het verwijzingssysteem van het HVOV is praktisch geheel – met uitzondering van de verwijzingsregel van art. 9 – in klassieke, savigniaanse trant geredigeerd: de rechtssfeer waarin het internationale verkeersongeval dient te worden gelokaliseerd, wordt geconcretiseerd via de verwijzingsregels van met name de art. 3 en 4. Deze regels geven voor de categorie van het verkeersongeval op de weg aan welk rechtstelsel het nauwst bij de casus is betrokken, en zij doen dit door middel van de gemakkelijk te lokaliseren aanknopingspunten van de plaats van het ongeval, de registratie van het (de) voertuig(en) en de gewone verblijfplaats van de partijen. Deze aanknopingspunten worden geacht de verknochtheid tussen dit type internationale onrechtmatige daad en een bepaalde rechtssfeer uit te drukken.

Zie Strikwerda 1980, p. 25; Gaudemet-Tallon, in noot bij Cour d'appel de Paris 1 juni 1984, *Revue critique* 1985, p. 637, p. 642; Legier, in noot bij Cour de cass. 4 april 1991, *Clunet* 1991, p. 981, p. 987.

Deze verwijzingsregels van het HVOV hebben dus onmiskenbaar een neutraal en abstract of – zo men wil – ‘mechanisch’ karakter. Een exceptieclausule in de trant van art. 4 lid 3, eerste zin van Rome II – ‘Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan in het in de leden 1 en 2 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing’ – met betrekking tot gevallen waarin de verdragsregeling tot een minder passend resultaat leidt, kent het HVOV niet. Voor zowel de rechter als partijen ontbreekt iedere manoeuvreerruimte. Bij de keuze van dit in het HVOV neergelegde aanknopingsprocédé – waarbij dus in feite het verwijzingsresultaat ‘geblinddoekt’ wordt gevonden – lijken het belang van de rechtszekerheid en dat van de voorzienbaarheid een zwaar stempel te hebben gedrukt. Twee relativerende kanttekeningen zijn hier echter op zijn plaats.

8. In de eerste plaats kan worden geconstateerd dat de in art. 3 HVOV neergelegde hoofdregel van de *lex loci delicti* wordt gemitigeerd: op grond van art. 4

HVOV wordt de wet van de Staat van registratie voor enkele nauwgezet afgebakende feitenconstellaties, waarin deze Staat een veel grotere verbondenheid met de rechtsbetrekking van partijen heeft dan de Staat waar het ongeval plaatsvond, van toepassing verklaard. Enerzijds, zo kan worden betoogd, brengt de regeling van art. 4 een versoepeling aan op de primaire regel van art. 3 in zoverre het een uitzondering toestaat op de *lex loci delicti* vanwege de nauwere verbondenheid van deze feitenconstellaties met een andere wet. Anderzijds, zo moet echter worden geconstateerd, blijft het primaat van het klassieke, savigniaanse verwijzingsprocedé bestaan in zoverre verwijzingsregels zijn geconstrueerd voor bepaalde casusposities, waarin een *typische* belangenconstellatie kan worden vastgesteld en waarvoor de noodzakelijke afweging *bij voorbaat* wordt gemaakt en niet dus pas *achteraf* bij een procedure aan de hand van een afweging in concreto (zie nader nr. 43 e.v.).

Zie De Boer 1982, p. 1, p. 7; G. Legier, in noot bij Cour de cass. 4 april 1991, Clunet 1991, p. 981, p. 987; Strikwerda 1980, p. 26.

Een tweede mitigatie die het HVOV biedt, treft men aan in art. 9 HVOV. Deze bepaling strekt ertoe een bepaald materieel resultaat te begunstigen, concreet: het ter beschikking stellen van de rechtstreekse vordering aan het verkeersslachtoffer jegens de verzekeraar van de dader. Deze begunstiging is gegoten in een zogenoemde *subsidiare* aanknopingsvariant; bij dit verwijzingsprocedé moet de rechtstoepasser een bepaalde wet toepassen – stel de wet van registratie – en indien deze wet niet tot het gewenste resultaat leidt, kan hij, subsidiair, zijn heil zoeken bij de *lex loci delicti* of, meer subsidiair, de wet die de verzekeringsovereenkomst beheerst 9 (zie nader nr. 137 e.v.).

2.3 HET MATERIËLE TOEPASSINGSGEBIED

2.3.1 *Het onderwerp*

9. Het HVOV heeft alleen betrekking op het materiële IPR oftewel het conflictenrecht, dat wil zeggen: het wijst alleen aan welke wet van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid inzake ongevallen in het wegverkeer (art. 1 lid 1). Het HVOV laat zich daarentegen niet in met het formele IPR oftewel het internationale procesrecht, waaronder hier kan worden verstaan het vraagstuk betreffende de internationale bevoegdheid van de rechter (zie hoofdstuk 11) en dat inzake de erkenning en de tenuitvoerlegging van buitenlandse rechterlijke beslissingen op het gebied van ongevallen in het wegverkeer.

De vordering tot vergoeding van een door een verkeersongeval ontstane schade kan ook in een strafrechtelijke procedure aan de orde komen. Uit de zinsnede van art. 1 lid 1: ‘en wel ongeacht voor welke rechter vorderingen ter zake dienen te