

**ONDERZOEK VAN AVERIJ-GROSSE, BODEMERIJ  
EN ZEE- EN TRANSPORTVERZEKERINGEN**

**Achtergrondnota ter voorbereiding van  
het Groenboek Nieuwe Belgische Zeewet**

**door  
Prof. Dr. Marc A. Huybrechts**

**17 april 2007**

# DEEL 7 – VOORVALLEN TER ZEE

## Hoofdstuk 1. Averij en averijgrosse

Voorstel voor het nieuwe Wetboek :

### Hoofdstuk III. Averij en haar regeling

Behoud van de artikelen 144 en 145.

Grondige hervorming van de artikelen 147 t.e.m. 164 van hoofdstuk III, Boek II, Wetboek van Koophandel van 1807.

De artikelen 147 tot 164 bespreken de averijgrosse of de gemene averij ...

#### Verantwoording

Er is consensus dat het wettelijk systeem zoals het wordt geregeld in het huidige Wetboek van Koophandel in praktijk zelden of nooit wordt toegepast, vermits de bewuste bepalingen “aanvullend recht zijn” en de partijen in hun bevrachtingsovereenkomsten of in hun cognossementen verwijzen naar een andere CODEX in geval van een averijgrosse situatie;

Artikel 145 van Boek II laat dit toe.

Meestal voorzien partijen dus in hun cognossementen of in de bevrachtingsovereenkomst een eigen regeling voor gemene averij of “general average” .....

Geen enkel internationaal verdrag regelt de averijgrosse.

De averijgrosse wordt conventioneel, d.w.z. bij consensus tussen partijen geregeld volgens een CODEX van modelregels die door de betrokken rederskringen en verzekeraars werd aanvaard op de internationale conferentie van Antwerpen in 1877 en die sedertdien gekend is als de “York Antwerp Rules” (afgekort als YAR);

De York Antwerp Rules werden op regelmatige tijdstippen bijgesteld (Hamburg 1974, Parijs 1990 en Sydney, 1994 en Vancouver 2004) (zie William Tetley, International Maritime and Admiralty Law, Québec, 2002, 367-368).

De York Antwerp Rules zijn te vinden op de webstek van het Comité Maritime International :

<http://www.comitemaritime.org/homehtm> of [http://www.comitemaritime.org/cmidocs/yar\\_ibxhtml](http://www.comitemaritime.org/cmidocs/yar_ibxhtml)

De regels worden weergegeven zowel in de Franse als de Engelse versie.

Zij worden als bijlagen aan het huidige rapport toegevoegd.

Vermits het hier geen verdrag betreft, maar een model CODEX, zijn er ook geen gebonden staten.

Deze regels worden dan ook niet door internationale staten ondertekend en nog minder geratificeerd.

Wel moet er op worden op gewezen dat bepaalde landen in hun maritieme wetgeving wel degelijk verwijzen naar de York Antwerp Rules voor de regeling van averijgrosse geschillen.

In dat verband kan verwezen worden naar de Scandinavische landen, Nederland en de Volksrepubliek China (zie : Thor Valkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset, Introduction to Maritime Law, Oslo, 1998, 498) en L., the Maritime Code of the People's Republic of China, 1993, Lloyd's Maritime Commercial Law Quarterly, 204-216, p. 214).

Voor Nederland : zie artikel 613, nieuw Burgerlijk Wetboek, boek VIII, titel 6, afdeling III : *“De vergoedingen in averijgrosse en de dragende waarde der in averijgrosse bijdragen worden bovendien bepaald met in achtneming van de York Antwerp rules, nader omschreven maatregel van bestuur.”*

I.v.m. de Scandinavische wetgeving willen we verwijzen naar de Norwegian Maritime Code van 24 juni 1994 met latere amendering door de Wet van 2 augustus 1996, nr. 2.

Hoofdstuk XVII :

*“General average, article 461, the York Antwerp Rules, unless otherwise agreed, allowance in general average of damages, losses and expenses and the apportionment thereof shall be governed by the York Antwerp Rules 1994.*

*If the York Antwerp Rules, 1994 are amended, the King can decide that the amended rules shall apply.*

*The rules shall be published by the King in their English wording and in a Norwegian translation.”*

Indien België zich laat inspireren door deze oplossing (de Nederlandse en de Scandinavische) zal nog moeten gezorgd worden voor een authentieke Nederlandse vertaling van deze regels, nu de regels alleen maar beschikbaar zijn in het Frans en in het Engels.

In the Engelse Marine Insurance Act werd de averijgrosse behandeld in het artikel 66, § 1 t.e.m. ... en artikel 76 over de “particular average warranties”.

De Wet vermeldt niets over de York Antwerp Rules. Auteurs zijn het erover eens dat voor zover partijen in hun overeenkomsten (bevrachtingsovereenkomsten of cognossementen) daarover niets hebben bepaald, het “common law” terzake averijgrosse zal worden toegepast, waarbij men dan verwijst naar de bepalingen over general average in de Marine Insurance Act, die gebaseerd zijn op het common law (zie Chorley & Giles, Shipping Law, 8th edition, 288).

Dit is in feite analoog met de huidige situatie in België.

Voor zover er geen bepalingen over averijgrosse terug te vinden zijn in de bevrachtingsovereenkomsten of in de cognossementen, zouden in principe in geval van averijgrosse, de huidige bepalingen van hoofdstuk III, van boek II van het Wetboek van Koophandel van 1807 moeten worden toegepast (de artikelen 147 t.e.m. 164).

Iedereen is het er evenwel over eens dat deze bepalingen verouderd zijn.

In Frankrijk wordt deze materie geregeld door de Wet 67-545 van 7 juli 1967 :

*“Relatif aux évènements de mer ...”* (gepubliceerd in het Journal Officiel, Loi et Décrets van 9 juli 1967, p. 6867).

Deze Wet van 7 juli 1967 en het Decreet van 19 januari 1968 wordt aangemerkt als een Wet van aanvullende of suppletieve aard (zie Antoine VIALARD, Droit Maritime, Parijs 1997, 69).

Het verdient dan ook aanbeveling om het Scandinavische / Nederlandse model te volgen, nl. een regeling waarbij gesteld wordt dat tenzij partijen iets anders hebben bedongen, de averijgrosse zal geregeld worden volgens de York Antwerp Rules.

Om eventuele latere wijzigingen van de York Antwerp Rules te ondervangen (deze beslissingen worden genomen door de Algemene Vergadering van het Comité Maritime Internationale op hun vierjaarlijkse bijeenkomsten), dient voorzien te worden naar analogie met de Scandinavische / Nederlandse regeling, dat de Koning (het bestuur) de bevoegdheid heeft om een eventuele latere versie toepasselijk te maken.

Door een dergelijke wetsbepaling in de nieuwe Zeewet in te lassen heeft men een soepel instrument waardoor het toekomstige Belgische Wetboek voor Zeerecht up to date kan worden gehouden.

De Wetgever moet inspelen op de wil van partijen om de zaak conventioneel te regelen. Hij moet er zich van bewust zijn dat de wetgeving inzake averijgrosse van louter suppletieve aard dient te zijn, zoals het geval is in Frankrijk ....

## DEEL 8 – VERZEKERINGEN

### Bodemerij

#### 1. Voorstel

Volledige weglating van titel V, bodemerij, artikels 179 tot 190 van Boek II Wetboek van Koophandel en schrapping uit titel VI, Zeeverzekering, artikel 191, de woorden : “*Het op bodemerij gegeven geld en de bodemerijpremie en schrapping van artikel 199 van titel VI, Zeeverzekering, afdeling I, Boek II*”.

#### 2. Verantwoording

II van het Wetboek van Koophandel voorziet in de artikelen 179 t.e.m. 190 in een regeling m.b.t. leningen op bodemerij.

De lening op bodemerij : “le prêt à la grosse aventure” is een lening die wordt aangegaan met het oog op een maritieme expeditie waarbij de geldschieder akkoord gaat, in geval van zeefortuin, slechts te worden terugbetaald tot beloop van de waarde van de geredde goederen, maar in het andere geval zal hij, als tegenprestatie voor het ondergane risico, niet enkel kapitaal en intresten, maar ook betaling bekomen van een speciale vergoeding, “premie” genoemd. (zie in dit verband Smeeters & Winkelmolen, Droit Maritime et Droit Fluvial, II, nrs. 896-897, cd. 1933);

De bodemerij is één van de eerste maritieme contracten en wordt reeds vermeld in de Codex Hammerabi, maar heeft in de XIX eeuw alle praktisch nut verloren ...

De bodemerij overeenkomst heeft enkel nog historisch en educatief nut en met name de studie ervan helpt ons de maritieme verzekering te begrijpen en de maritieme hypotheek en de maritieme voorrechten....

Inderdaad deze speciale overeenkomst voorzag oorspronkelijk in twee behoeften : de overeenkomst bewerkstelligde een risicospreiding tussen de lener en de geldschieder. Indien het maritieme avontuur slecht afliep, was de lener vrijgesteld van terugbetaling en ten tweede was deze overeenkomst een financieringsmechanisme.

Deze twee behoeften werden ondertussen opgevuld door de maritieme verzekeringen en de organisatie van de maritieme hypotheken de maritieme voorrechten .... (zie in dit verband J.P. Van Niekerk, The development of the principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 till 1800, Volume I, Juba & Co., 1998, 49 :

*“The disappearance of bottomry as reasons for its eventual disappearance from practice, maybe mentioned the improved means of communication which reduced the instances where a master had the authority to conclude such a contract, because he could not communicate with the owners’ concerned. The development of facilities for international banking and financing; the recognition of the lien for disbursements. The Roman Dutch law of bottomry survived in the Netherlands in the articles 572-591 of the Dutch Wetboek van Koophandel. Both forms of bottomry were recognized but voluntary bottomry especially was largely extinct in practice. The provisions on bottomry in the Wetboek were repealed in 1924.”*

Zie verder Grant Gillmore and Charles L. Black, The Law of Admiralty, 2<sup>nd</sup> Edition, 632, Bottomry and Respondentia Bonds.

*“These once important maritime financing devices have passed out of use; most probably no living admiralty lawyer has ever seen an example of either.*

*They are mentioned here out of the sense of history and deference for the past.”*

Verder, zie ook William Tetley, International Maritime and Admiralty Law, Québec, 2002, 482, voetnoot 60.

Ook in Frankrijk en in Duitsland is de bodemerij volledig in onbruik geraakt en uit de wetgeving geschrapt (zie Antoine Vialard, Droit Maritime, nr. 25, 99 en 349) en voor Duitsland, Rolf Herbert, Seehandelsrecht, Berlijn 1999, 5).

De bodemerij overeenkomst werd in Duitsland uit de wetgeving geschrapt in 1972.

In het Verenigd Koninkrijk wordt bodemerij nog vermeld als een verzekeraar belang : “an insurable interest” (zie artikel 10 van de Marine Insurance Act, 1906) : *“The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan ...”*

Nochtans zijn de auteurs het erover eens dat deze vormen van kredietverstrekking uitgestorven zijn (zie Chorley & Giles, Shipping Law, 8th edition, 59 :

*“Bottom and respondentia are almost obsolete and only require a passing notice ...”.*

De artikelen over de bodemerij overeenkomst in boek II van het Wetboek van Koophandel zijn dan ook te aanzien als loutere ballast en hebben geen enkel praktisch nut meer. Zij schaden het imago van het Belgische zeerecht omdat zij het Belgische zeerecht projecteren als zijnde zeer ouderwets en niet aangepast aan de huidige economische realiteit.

De aanwezigheid in de Belgische wetgeving van dergelijke voor de hedendaagse rechtspraak volkomen irrelevante tekst geeft buitenstaanders de indruk van een volslagen juridische verstarring en legistische verwaarlozing (zie Eric VAN HOOYDONK, Schip van State met slagzij, Antwerpen, Apeldoorn, Maklu, 2006, 92).

## **DEEL 8 – VERZEKERINGEN**

Hoofdstuk I - Algemene bepalingen

Hoofdstuk II - Casco-verzekeringen

Hoofdstuk III - Cargoverzekeringen

Hoofdstuk IV - P & I Clubs

Deze vier hoofdstukken worden hieronder samen besproken.

### **1. Krachtlijnen van de huidige regeling**

De zeeverzekering wordt geregeld in titel VI, boek II, Wetboek van Koophandel, 1807.

Afdeling I: vorm en inhoud van de verzekeringsovereenkomst wordt behandeld in de artikelen 191 t.e.m. 199.

Afdeling II: verplichtingen van de verzekeraar en van de verzekerde wordt behandeld in de artikelen 200 t.e.m. 221.

Afdeling III: handelt over het abandonnement in de artikelen 222 tot 250.

Titel VI – De zeeverzekering van boek II van het Wetboek van Koophandel kan niet los gelezen worden van de Wet van 11 juni 1874, verzekeringen in het algemeen (Belgisch Staatsblad, 11 juni 1874). Deze wet maakt titel X uit van boek I van het Wetboek van Koophandel van 1807.

Artikel 3 van de Wet van 11 juni 1874 stelt dat “de bepalingen van deze titel, voor zover daarvan door bijzondere artikelen niet wordt afgeweken, mede van toepassing zijn op de zeeverzekering, op de verzekering betreffende land -, rivier- en kanaalvervoer.

Zij zijn niet van toepassing op de verzekeringen die onder de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst vallen.”

### **2. Relevante internationale verdragen**

Er zijn geen internationale verdragen die de maritieme of de transportverzekering regelen.

Er zijn ook geen internationale akten of instrumenten behoudens modelpolissen en standaard algemene voorwaarden, zoals de goederenpolis Antwerpen, april 2004, The Institute Cargo Clauses, A, B & C en de Institute Time Clauses Hulls en de Norwegian Marine Insurance Plan in de versie 2003.

### **3. Implementering van de internationale instrumenten in België**

Er zijn geen internationale verdragen over de transportverzekering door België te implementeren.

#### **4. Relevante buitenlandse wetgeving**

De meest invloedrijke en toonaangevende wetgeving op gebied van maritieme verzekeringen is de Engelse Wet gekend als de Marine Insurance Act 1906 (6 Edward 7 C41 : An act to codify the law relating to Marine Insurance van 21 december 1906).

Deze wetgeving codificeerde en systematiseerde de bestaande rechtspraak, de jurisprudentie of het case law terzake maritieme verzekeringen.

Het is een Wet die haar degelijkheid voor meer dan 100 jaar heeft bewezen en die behoudens één kleine fiscale bepaling gedurende een eeuw niet werd aangeraakt...

Er is evenwel fundamentele kritiek losgekomen op een bepaald aspect van de Marine Insurance Act van 1906, en meerbepaald de vrij harde regeling van de waarborgverplichtingen (warranties) die in de Wet worden vermeld (zie Baris Soyer, Warranties in Marine Insurance, Cavendish, London, 2001, 438).

Warranties worden geregeld in de artikelen 33 tot 41 van de Wet.

“Warranties” zijn in feite beloften die de verzekerde maakt dat bepaalde dingen zullen gedaan worden of niet zullen gedaan worden dat een bepaalde voorwaarde zal aanwezig zijn of dat een bepaalde conditie zal vervuld worden, of waarbij hij het bestaan van een bepaald toestand affirmeert of negeert.

Waarborgen kunnen uitdrukkelijk gesteld worden dan wel impliciet.

Artikel 33, 3 is bijzonder strekt i.v.m. de inbreuk op de gegeven waarborgen.

Dit artikel zegt dat de waarborgverplichting strikt moet worden opgevolgd.

Indien de waarborgverplichting niet wordt vervuld, is de verzekeraar vrijgesteld van haar aansprakelijkheid vanaf het ogenblik van de inbreuk op de waarborgverplichting....

En dit is ook zo wanneer de opgenomen waarborgverplichting geen relatie heeft met het risico...

De hele Engelse waarborgverplichting is vrij radicaal en extreem in haar gevolgen.

In meerdere landen die het Engelse recht volgen, zoals Canada en Australië zijn er Rechtbanken geweest die met veel creatieve imaginatie strenge gevolgen van de inbreuken op de waarborgverplichting hebben getemperd. Supreme Court of Canada, The Bamcell II [1983], 2 SCR 47, Case Existological Laboratories Ltd., v. Foremost Insurance et al. en Boris Soyer, Classification of terms in marine insurance contracts in the context of contemporary developments, in Marine Insurance; the Law in Transition, Informa, London, 2006, 107-130.



Zij deden dit door bepaalde polisvoorwaarden niet als “waarborgen” te erkennen, maar als opschortende voorwaarden e.d...

In Engeland daarentegen is men steeds vrij strikt de wettelijke bepalingen blijven interpreteren en er gingen dan ook stemmen op om het al te harde karakter van deze waarborgregeling te temperen.

De Wet maakt verder een onderscheid tussen “implied warranties” en “express warranties”.

Impliciete waarborgen zijn in feit waarborgen die door de Wet aan de verzekerde worden opgelegd, zoals daar zijn de “implied warranty of seaworthiness” en de “implied warranty of legality”.

“Express warranties” zijn waarborgverplichtingen of beloften vanwege de verzekerde, die contractueel worden opgenomen in de polis.

Tengevolge van de uitspraak van het House of Lords “The Good Luck (1992) I, Appeal Cases 233” werd gesteld dat een inbreuk op de waarborgverplichting, de verzekering automatisch doet eindigen, zonder dat de verzekeraar daartoe enige handeling moet toe stellen....

I.v.m. de nakende wijzigingen van de Marine Insurance Act 1906 zie : Malcolm Clarke, Transport Law, in 200 Jaar Wetboek van Koophandel, Brussel, 2007, p. 365 :

*“Provisional position of the law commission is to propose a radical reform that will temper the severe effects of current law on non-disclosure, but retain the obligation to disclose material information and to prohibit warranties and insist that all “warranties” of past and present fact be treated as extra contractual representations. The commission has promised to publish a working paper on these matters in summer 2007. Any change in the law is unlikely to come into effect before 2009.”*

\* \*  
\*

Verdere wetgeving waardoor België zich kan laten inspireren is de Franse maritieme verzekeringswetgeving.

Het zijn de wettelijke bepalingen L171-1 e.v., gekend als “Règles relatives à la conclusion et aux effets des contrats d’assurances maritimes et d’assurances fluviales et lacustres : Code des Assurances » (Wet nr. 92-665 van 16 juli 1992, article 37, I, II, Journal Officiel du 17 juillet 1992 est régi par le présent titre : “Tout contrat d’assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime. Le contrat d’assurance de navigation fluviale et lacustre est régi par la disposition du présent titre, à l’exclusion des articles L172-5, etc....”

De structuur van de Franse zeeverzekeringen (titel VI van het Wetboek) is uiterst summier.

Hoofdstuk I behandelt algemene bepalingen (de artikelen 171-1 tot 171-5).

Hoofdstuk II behandelt “règles communes aux diverses assurances maritimes” en spreekt in de 1<sup>e</sup> afdeling over het afsluiten van de overeenkomst, in de 2<sup>e</sup> afdeling over de verplichtingen

van verzekeraar en verzekerde en in de 3<sup>e</sup> afdeling over de regeling van de schade (L172-1 tot L172-31).

Hoofdstuk III behandelt “règles particulières aux diverses assurances maritimes” (L173-1 tot 172-26)..

Men spreekt dan in de eerste afdeling over de cascoverzekering, afdeling twee over de goederenverzekering en in afdeling drie over de verzekering van de aansprakelijkheid.

Hoofdstuk IV bevat speciale regelen die betrekking hebben op de binnenvaart en het transport over de meren (L174-1 tot L174-6).

De Franse Wet is bijzonder summier maar helder en laat het voornamelijk aan de partijen over om hun onderlinge rechten en verplichtingen te schikken.

Maritieme –en transportverzekeringen zijn inderdaad voornamelijk marktgebonden activiteiten (market driven business).

De wetgever houdt hier rekening mee en laat het voornamelijk over aan partijen om hun onderlinge rechten en verplichtingen te schikken.

Tenslotte is er een derde baken waar een toekomstige Belgische wetgever zich naar kan richten bij het ontwerpen van een nieuwe maritieme –en transportverzekeringswet.

Er is geen eenvormige Scandinavische wet, maar de Noorse wet geldt als voorbeeld.

De basiswetgeving terzake is de Insurance Contract Act van 1930, maar het is voornamelijk het Norwegian Marine Insurance Plan dat terzake dominant is.

Tot 1964 – 1967 was er een gemeenschappelijk Marine Insurance Plan (eigenlijk algemene voorwaarden), zowel voor casco verzekeringen als voor cargo verzekeringen, maar dit plan is in 1964 vervangen door de Norwegian Marine Insurance Plan of 1964. Zie in dat verband Thor Valkanger, Hans Jacob Bull en Lasse Brautaset, Introduction to Maritime Law, Oslo 1998, p. 509, the Norwegian Marine Insurance Plan 1996 for Shipowners Insurances (casco / hull) and the Norwegian Insurance Plan for Carriage of Goods, 1967 (NIPCG voor goederenverzekering).

Ook werd de Wet van 1930 gewijzigd en thans is die gekend als de New Insurance Contract Act of 1989.

Zie verder Haakon Stang Lund, Comparative lessons derivable from Norwegian Marine Insurance Plan 1996, in Marine Insurance : The Law in Transition, edited by Professor D. Rhidian Thomas, Informa, Londen, 2006, p. 181-191.

Het Norwegian Marine Insurance Plan van 1996 werd nogmaals gewijzigd in 2003 en 2007.

Het Norwegian Marine Insurance Plan kan geconsulteerd worden op <http://www.norwegianplan.no/eng/>

De Norwegian Marine Insurance Plan van 1996 (versie 2007) is een zeer uitgebreide codex van condities, te beginnen met definities, algemene bepalingen (de paragrafen 1 t.e.m. 9), terwijl deel II, handelt (de paragrafen 10), handelen over casco Insurance.

Deel III handelt dan over “other insurances for oceangoing ships”, te beginnen met paragraaf 14 t.e.m. paragraaf 16.

Deel IV noemt “part for other insurances, special rules for fishing vessels and small freighters” van paragraaf 17 en paragraaf 18 “insurance of offshore structures”, paragraaf 19 “builders risk insurance”. Het Norwegian Marine Insurance Plan is in het algemeen zeker een grote inspiratiebron waar glasheldere regels kunnen uit overgenomen worden inzake maritieme en transportverzekering....

## **5. Knelpunten in de huidige Belgische wettelijke regeling**

De huidige Belgische regeling is oudbollig op bepaalde punten, bijvoorbeeld begin en einde van de polis, te vaag, en niet praktisch, bv. de regeling inzake pluraliteit van verzekeringen.

De regeling inzake risico's en oorlogsrisko's is onpraktisch en wordt haast nooit toegepast (de artikelen 202 t.e.m. 204).

De regeling inzake schelmerij van de schipper (daden van ontrouw en fouten van de kapitein en de schepeling) wijkt sterk af van de internationale praktijk en zeker wanneer men dit vergelijkt met de behandeling van het corresponderende begrip in het Engelse recht en met name het begrip “barratry”.

De regeling inzake het abandonnement is nuttig en dient in principe behouden te blijven. Het is een nuttige instelling, maar is van suppletieve aard.

Inzake cargo verzekeringen ziet men dat de verzekeraars meestal de mogelijkheid tot het abandonnement voor de verzekerde schrappen.

Vele wetsbepalingen, zoals ze nu opgenomen zijn in Boek II van het Wetboek van 1807 dateren uit de tijd van het zeilschip en zijn niet meer aangepast.

## **6. Verkieselijke oriëntatie van de herziening**

### **6.1. Objectieven**

De suggestie wordt gedaan dat de wetgever een coherente zee- en transportverzekeringcodex zou uitwerken die de transportverzekering van alle transportmodi dekt, en die nauw aansluit bij de internationale praktijk, die m.a.w. op de lijn zit van de Engelse Marine Insurance Act 1906, het Norwegian Marine Insurance Plan, zowel voor casco als voor goederen, en die ook rekening houdt met de bepalingen van de Franse maritieme verzekeringwet.

Evident zal de wetgever moeten rekening houden met de wijzigingen die in Engeland worden aangekondigd i.v.m. een tempering van de al te strenge gevolgen van een inbreuk op de warranties ....

De Wetgever zal zich ook dienen te inspireren aan de Franse wetgeving, waar een tempering werd doorgevoerd i.v.m. de al te strenge gevolgen in geval van verzwijging, waarbij de Rechter een grotere rol dient te spelen bij de beoordeling van de zwaarte van een beweerde inbreuk ...

Voor wat boek II van het Wetboek van Koophandel betreft, moet uitgegaan worden van de vaststelling dat de Wet van 11 juni 1874 op de verzekering in het algemeen, in feite alleen nog maar bestaat in functie van de verzekering van transportrisico's.

Daarom lijkt het aangewezen de Wet van 11 juni 1874 op de verzekering in het algemeen volledig te versmelten met de maritieme en transportverzekeringsbepalingen, om dan uit te groeien tot een Belgische Zee- en Transport Verzekeringwet.

Deze Wet dient alleen de grote principes vast te leggen, ervan uitgaande dat de transportverzekeringmarkt ten volle moet kunnen functioneren via haar representatieve organen die algemene voorwaarden of modelpolissen zullen opstellen voor de cascoverzekering en de goederenverzekering.

Rechtsvergelijkend kan in dat verband verwezen worden naar het Scandinavische model waar de Norwegian Marine Insurande Plan in feite de hele wetgeving bevat, maar eigenlijk geen echte wet is maar een Codex met voorwaarden die door de marktpelers wordt aanvaard, d.w.z. verzekeraars en scheepseigenaars.

Voor België kan verwezen worden naar de goederenpolis van Antwerpen van april 2004 en voor wat betreft de casco verzekering van zeeschepen naar de Belgische Corvette polis. De Belgische verzekeringsmarkt treedt evenwel heden niet meer op als leidende verzekeraar inzake Hull Insurance voor zeeschepen.

De toekomstige wetgeving zou alleen maar de grote principes van de maritieme en transportverzekering moeten vermelden en voor het overige moet de vrijheid tussen partijen kunnen gelden.

## 6.2.

Hier volgt een lijst van materies waarvan gesuggereerd wordt dat hij de aandacht van de wetgever zou moeten krijgen ...

In de hiernavolgende tekst geven we de grote topics aan waarover de wetgever zich zou moeten uitspreken om een coherente zee –en transportverzekeringwet ter beschikking van de rechtszoekenden te stellen.

In het kort worden de thema's toegelicht en de oriëntatie die deze naar ons inzicht zouden dienen te hebben, en die zal vertolkt worden in de respectieve wetsartikels.

We verwijzen daarbij in de mate van het mogelijke naar de drie rechtsvergelijkende bronnen waarop we ons baseren.

E. staat voor Verenigd Koninkrijk, “Marine Insurance Act 1906”, met verwijzing naar het bewuste artikel in die Wet, in Engelse vertaling.

F. staat voor Franse Wetgeving terzake, zoals voorzien in titel VII van de verzekeringscodex : Marine Insurance Contract and Inland Waterway and Lake Insurance, zoals die te vinden is op de website van Legifrance.

N. staat voor de Norwegian Marine Insurance Plan 1996, 2007 version, te vinden op het internet, verzorgd door de “Det Norske Veritas”.

B. II. staat voor titel VI. Zeeverzekering van het Boek II van het Belgische Wetboek van Koophandel van 1807.

### 6.2.1. Definities / omschrijving van de zee –en transportverzekering

Noch de huidige Belgische wetgeving, noch de Franse wetgeving, noch de Norwegian Marine Insurance Plan geven een definitie van de zee –en transportverzekering.

Het is wenselijk dat de nieuwe Belgische wetgeving in een eerste artikel de zee –en transportverzekering definieert.

Dit eerste artikel kan trouwens ook ruimer zijn en ook nog definities geven van de begrippen “verzekeraar”, “verzekeringnemer”, “verzekerde”, “schade”, “averij particulier” en “averij-grosse”....

De Engelse Wet geeft in haar eerste artikel wel een definitie van wat zeeverzekering is :

#### Artikel 1. (E)

*“A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in a matter and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say the losses incident to the marine adventure.”*

De Belgische wetgever kan zich hierop inspireren.

De definitie dient uitgebreid te worden tot zee –en transportverzekering in een ruimere kontekst.

Het positieve van deze Engelse definitie is dat de tekst duidelijk maakt dat deze overeenkomst beoogt schadeloos te stellen .... *“to indemnify the assured”*, maar dat dit grotendeels de resultante zal zijn van een overeenkomst tussen verzekerde en verzekeraar : *“In a matter and to the extent thereby agreed”*, en tevens wordt aangegeven wat de oorzaak van de risico’s zal bestaan uit, *“marine losses, that is to say losses incident to the marine adventure....”*

Het lijkt ons nuttig met het oog op de volledigheid dat ook de Belgische wetgever een goede omschrijving zou geven van de zee –en transportverzekeringsovereenkomst.

Voor een goede omschrijving van de begrippen “verzekeraar”, “verzekeringnemer”, “verzekerde”, “verlies” en “averij-particulier”, kan verwezen worden naar artikel 1 van N.

### 6.2.2. Verzekeringen afgesloten door bemiddeling van de makelaar (broker)

In een tweede artikel lijkt het ons ook nuttig de rol van de verzekeringsmakelaar te omschrijven.

In de Engelse Wet (E) wordt de rol van de “broker” omschreven in de artikel 53 en 54.

Voor Noorwegen, zie paragraaf 1-3 N: “*Contracts entered into through a broker*”.

De functie van dit artikel zou dienen te zijn, de omschrijving van de taak van de broker, de taak van de verzekeraar en de precieze aanduiding van wie de makelaar bij het tot standkomen van de verzekeringsovereenkomst vertegenwoordigt. In het Engelse recht is dit steeds de verzekerde (met als uitzondering een broker die optreedt voor de verzekeraar met een “binding cover”).

In België varieert de functie van de makelaar naargelang het gaat over het sluitingsmandaat, het mandaat tot incassering van de premies waar hij de verzekeraar vertegenwoordigt, en het schaderegelingsmandaat waar hij weer de verzekerde vertegenwoordigt.

In het Engelse recht is de makelaar rechtstreeks aansprakelijk ten aanzien van de verzekeraar voor de betaling van de premie, maar heeft de makelaar een retentierecht (possessory lien) op de originele polis die noodzakelijk is krachtens artikel 22 van de Marine Insurance Act 1906 om een geding op te starten tegen de verzekeraar.

Ook in België is het redelijk en wenselijk dat de positie van de broker m.b.t. de gehoudenheid aan de premie wordt duidelijk gemaakt. Ons lijkt het niet nodig om de makelaar aansprakelijk te maken voor de betaling van de premie. Mocht er toch anders worden bedongen tussen verzekeraar en makelaar is het billijk dat de makelaar een bijzonder voorrecht krijgt op de schadepeningen om de terugbetaling van de premie veilig te stellen.

Paragraaf 1-3 van de Norwegian Marine Insurance Plan is een goede richtnorm waaraan de Belgische wetgever zich kan spiegelen.

### 6.2.3. Goede trouw / gevolgen van inbreuken op goede trouw

#### 6.2.3.1.

Ook de vereiste van goede trouw is een domein waar een herdefiniëring of een “fine tuning” in een nieuwe toekomstige wettekst wenselijk lijkt.

Rechtsvergelijkend willen we starten bij de Engelse wetgeving waar artikel 17 van de M.I.A. 1906 uitdrukkelijk stelt dat de “*contract of marine Insurance is a contract based on the utmost good faith and if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.*”

Merkwaardig is dat de Engelse wetgever de goede trouw heeft gekwalificeerd als “uiterste” goede trouw ....*Uberrimae fidei* of “the utmost good faith”.

Terwijl op hetzelfde ogenblik moet worden opgemerkt dat in het algemene Engelse verbintenissen –of contractenrecht de goede trouw niet zo visibel aanwezig is.

In het klassieke koop – verkooprecht gold lange tijd het principe “let the purchaser beware!” of anders gezegd “Caveat Emptor!”.

Voor sommige is het onderscheid tussen de “utmost good faith” en “good faith” niet echt relevant;

Landen die rechtsvergelijkend het Engelse verzekeringsrecht toepassen, zoals Zuid-Afrika, hebben in een leidinggevende beslissing gewoon gesteld dat utmost good faith niet anders betekent dan good faith ....<sup>1</sup>

Anderen hebben de excessen van de theorie van de utmost good faith in het Engelse recht aan de kaak gesteld (zie o.m. Howard Bennett, Mapping the doctrine of utmost good faith in Insurance contract law, 1999, L.M.C.L.Q., p. 165 – 214) :

*“The doctrine of the utmost good faith must not be transformed into an instrument of oppression, offending against both justice and the reciprocal nature of the doctrine.*

*The fundamental question of police is how severe a duty is needed and merited at the end of the 20<sup>th</sup> Century to protect insurers against fraudulent claims and also against the risk of paying out fraudulent claims for which, in truth the insurer is not liable.*

In het maritieme verzekeringsrecht evenwel heeft de Engelse wetgever een zeer sterke klemtoon gelegd op dit vereiste van goede trouw omdat, zo luidde de redenering, de verzekeraar volledig moet kunnen voortgaan op de verklaringen van de verzekerde, want hij is “*at the mercy of the insured*”.

Een inbreuk op de verplichting tot goede trouw wordt dan in Engeland ook zwaar gesanctioneerd en met name elke inbreuk op die verplichting van goede trouw leidt tot de nietigheid van de overeenkomst.

De Engelse rechtspraak en rechtsleer maakt daarbij een onderscheid tussen de “pre-contractual duty of the utmost good faith” en de “postcontractual duty of good faith”. Het is hier niet de plaats dit thema rechtsvergelijkend volledig uit te diepen, maar er moge verwezen worden naar de teksten van Peter McDonald Eggers en David Foxton (ook hoofdstuk III en hoofdstuk IV in “Marine Insurance : The law in transition”<sup>2</sup>).

In het Verenigd Koninkrijk kent de duty to the utmost good faith twee toepassingen en met name de verplichting om over te gaan tot “full disclosure” en de afwezigheid van een “misrepresentation”. Dat is een andere manier om te zeggen dat men geen verzwijging mag plegen, wat dan weer de Belgische benadering is en ook dat de verzekerde de verplichting heeft om geen foutieve informatie te verstrekken aan de verzekeraar, m.a.w. geen “misrepresentation” te plegen.

---

<sup>1</sup> Mutual and Federal Insurance Cy. Ltd. v. Oudshoorn Municipality, 1985, I, S.A. 419, S.C.A.. Rechter Joubert J.A. overwoog in deze beslissing : “Uberimae Fidei” is an alien, vague, useless expression without any particular meaning in law. It cannot be used in our law for the purpose of explaining the juristic basis of the duty to disclose a material fact before the conclusion of the contract of insurance. Our law of insurance has no need for “Uberimae Fidei” and the time has come to jettison it.

<sup>2</sup> Rhidian THOMAS, Marine Insurance : The Law in Transition, London, 2006.

Zie i.v.m. de duty to good faith ondermeer Christian DIERYCK<sup>3</sup>.

### 6.2.3.2.

België ontbreekt in zijn verzekeringswetgeving een artikel zoals artikel 17 van de Marine Insurance Act 1906.

De verplichting tot goede trouw is de basis van al onze overeenkomsten, zo leert men - en niet uitsluitend van de verzekeringsovereenkomsten.

Toch leggen de Belgische rechtspraak en rechtsleer een grote nadruk op de verplichting van goede trouw in de relatie verzekeraar – verzekerde.

De verplichting tot goede trouw wordt ten dele teruggevonden in artikel 9 van de Wet van 11 juni 1874 over de verzekeringen in het algemeen :

*“Elke verzwijging of onjuiste opgave van de zijde van de verzekerde, zelfs zonder kwade trouw, maakt de verzekering nietig, wanneer daardoor de waardering van het risico zodanig wordt verminderd of het voorwerp ervan zodanig wordt veranderd dat de verzekeraar, indien hij daarvan kennis had gedragen, de overeenkomst niet op dezelfde voorwaarden zou hebben aangegaan.”*

Artikel 10 regelt dan weer de gevolgen van de vernietiging van de verzekeringsovereenkomst m.b.t. de verplichting om de premie te restitueren, al naargelang de verzekerde te goeder trouw heeft gehandeld of niet.

Auteurs zien ook in artikel 31 van de Algemene Verzekeringwet van 1874 een sanctionering van de goede trouw verplichting en met name de verzwaring van het risico door de verzekerde.

Artikel 31 stelt :

*“De verbintenissen van de verzekeraar houden op, wanneer een daad van de verzekerde de risico's door verandering van een essentiële omstandigheid wijzigt of die risico's verzwart in zodanige mate dat de verzekeraar de verzekering niet zou hebben aangegaan of daarin slechts op andere voorwaarden zou hebben toegestemd, indien de nieuwe staat van zaken ten tijde van het sluiten der overeenkomst had bestaan ...”.*

Artikel 9 van de algemene verzekeringswet is radicaal in zijn werking.

Het continentale burgerlijk recht heeft zich steeds op het standpunt gesteld dat alle overeenkomsten gebaseerd zijn op de goede trouw en dat het derhalve niet noodzakelijk is dit nogmaals uitdrukkelijk te vermelden in de maritieme verzekeringswet.

De wetgever van het Verenigd Koninkrijk heeft dit in zijn Marine Insurance Act 1906 wel uitdrukkelijk moeten doen in artikel 17 van deze Wet en heeft dit bovendien in bijzonder krachtige termen gedaan, nl. door te verwijzen naar het criterium van de *“utmost good faith”*.

---

<sup>3</sup> C. DIERYCK, zeeverzekering en averijvordering, Larcier, Gent 2005, p. 11.



Zoals hoger aangegeven heeft de rechtspraak van andere landen eigenlijk duidelijk gemaakt dat “*utmost good faith*” hetzelfde is als “*good faith*”.

Wij zijn van mening dat het in een toekomstige Belgische zee –en transportverzekering niet misplaatst zou zijn om het vereiste van goede trouw nogmaals te affirmeren volgens de bewoordingen in artikel 17 van de Marine Insurance Act 1906, maar met gebruik van het woord goede trouw i.p.v. “uiterst goede trouw”.

Het verdient evenwel aanbeveling om bepaalde tekortkomingen in hoofde van de verzekerde m.b.t. zijn informatieplicht bij het aangaan van de verzekering of tijdens de looptijd van het verzekeringscontract bij wijziging van risico, verschillend te beoordelen al naargelang de omissie te goeder of te kwader trouw is geschied.

Moderne maritieme wetgevingen houden inderdaad met dit gegeven rekening en er wordt sterk gesuggereerd dat de Belgische wetgeving dit ook zou doen teneinde niet elke inbreuk, om het even of ze nu te goeder trouw dan ter kwader trouw gebeurd is, op dezelfde wijze te behandelen.

In dat verband willen we verwijzen naar het Franse systeem.

#### 6.2.3.2.1. Het Franse systeem

Men kan er voor pleiten om een gefaseerd sanctiebeleid te volgen en dit naar analogie van wat reeds met succes in Frankrijk terzake de maritieme verzekeringen werd uitgetoetst<sup>4</sup> :

*« La sanction de la fausse déclaration ou de la réticence est justement modulée en fonction de la bonne foi de l'assurée et de son impact sur l'appréciation du risque par l'assureur : nullité du contrat avec rétention de la prime en cas de mauvaise foi prouvée, nullité sans rétention de la prime, si la mauvaise foi n'est pas prouvée, simple réduction de l'indemnisation si l'assurée prouve sa bonne foi (dans la mesure où l'assureur, parfaitement informé, aurait tout de même contracté, mais à d'autres conditions ; mais nullité malgré la bonne foi prouvée si l'assureur prouve que parfaitement informé, il n'aurait pas contracté »*

Wij achten het Franse systeem redelijker en billijker.

Een dergelijk gefaseerd systeem zou er inderdaad toe leiden dat een overeenkomst de sanctie van de nietigheid kan ontlopen wanneer de verzwijging van de verzekerde niet gebaseerd was op kwade trouw en voor zover er kan aangetoond worden dat de verzekeraar in ieder geval de verzekeringsovereenkomst zou hebben afgesloten, weliswaar onder andere voorwaarden, bijvoorbeeld een hogere premie of iets dergelijks of een bijkomende kwalificatie of uitsluiting .....

Een dergelijke pragmatische benadering belooft precies de verzekerde ter goeder trouw en penaliseert de verzekerde te kwader trouw.

---

<sup>4</sup> Antoine VIALARD, Droit Maritime, ibidem, nr. 113, p. 97 ;

Ook in Engeland gingen stemmen op om een gefaseerd sanctiebeleid in te voeren bij schendingen van de verplichting op de “utmost good faith”<sup>5</sup> en het is de bedoeling om de heel draconische gevolgen van een inbreuk op artikel 17 van de Engelse verzekeringswet te temperen....

De bewoordingen van het huidige Belgische artikel 9 van de algemene verzekeringswet maakt precies dat onderscheid niet en treft de verzekeringsovereenkomsten waar een verzwijging heeft plaatsgehad, ongeacht of er goede of kwade trouw aanwezig was.....Deze benadering is te radicaal en te weinig genuanceerd...Een toekomstige wettekst moet dit derhalve ondervangen.

#### 6.2.3.2.2. Het Noorse systeem

Ook de Norwegian Marine Insurance Plan 1996, versie 2007 heeft rekening gehouden met de goede of kwade trouw in hoofde van de verzekerde.

Zie in dat verband paragraaf 3-4 N : “*Innocent breach of the duty of disclosure*”.

#### 6.2.4. De informatieplicht van de verzekerde (the duty to full disclosure)

Naar analogie met de Engelse Wet (E – artikel 18, 19, 20) verdient het aanbeveling om de verzekerde de verplichting op te leggen alle relevante informatie aan de verzekeraar over te maken, die deze verzekeraar nodig heeft om met kennis van zaken te beslissen of hij al dan niet het risico zal willen dekken en tegen welke voorwaarden ....

De inspiratie kan ook gezocht worden in hoofdstuk III, paragrafen 3-1 e.v. van de Norwegian Marine Insurance Plan 1996 (N):

*“The duties of person effecting the insurance and of the assured ...*

*The person effecting the insurance shall, before the contract is concluded, make full and correct disclosure of all circumstances that are material to the insurer when deciding whether and on what conditions he is prepared to accept the insurance ...”*

Zie ook voor Frankrijk artikel 172-2 (F).

#### 6.2.5. Verzekeraar belang / Economisch belang

##### 6.2.5.1. Verzekeringen

##### 6.2.5.2. Het verzekeraar belang

Artikel 191 van titel VI van het Belgische Wetboek vermeldt dat de zeeverzekering kan omvatten, zoals het casco r, de ingeladen goederen, maar zegt niets over het verzekeraar belang.

---

<sup>5</sup> C.F. EGGERS, *Remedies for the failure to observe the utmost good faith* [2003], *Lloyd’s Maritime Commercial Law Quarterly*, 249)

Artikel 4 van de Wet van 11 juni 1874 Algemene Verzekeringwet stelt dat ieder die bij het behoud van een zaak belang heeft wegens een recht van eigendom of een ander zakelijk recht of wegens enige aansprakelijkheid i.v.m. de zaak, die kan laten verzekeren.

De bewoordingen van dit artikel zijn te beperkt met het oog op de toepassing ervan op de maritieme verzekeringen en de internationale handelstransacties.

Meerbepaald is de beperking tot eigendomsrecht of een ander zakelijk recht te beperkt en dit heeft dan ook tot heel wat juridische betwistingen aanleiding gegeven.

In een toekomstige wet zou uitdrukkelijk dienen vermeld te worden dat niet alleen eigendomsrecht of een zakelijk recht, maar ook een economisch belang bij het behoud van de zaak of een toekomstig eigendomsrecht beantwoordt aan het vereiste van “verzekerbaar belang”.

Ook het tijdstip waarop dit verzekeraar belang moet aanwezig zijn moet uitgeklaard worden.

Dat een verzekeraar belang vereist is om een geldige verzekering af te sluiten, is een evidentie.

Een verzekeringsovereenkomst heeft een schadevergoedend karakter en onderscheidt zich van spel en weddenschap precies door dit criterium.

De kwestie van het verzekeraar belang heeft in België tot een aantal spectaculaire betwistingen aanleiding gegeven. Zie in dat verband Christian DIERYCK, Zeeverzekeringen en Averijvordering, Gent, 2005, p. 42 t.e.m. 50 en met name de betwistingen inzake het MS Abington<sup>6</sup>, MS Heemskerk<sup>7</sup>, MS Dixie<sup>8</sup> en MS Halle<sup>9</sup>.

Men mag dus zeggen dat de rechtspraak en de rechtsleer aannemen dat een economisch belang bij het behoud van de zaak voldoet aan het criterium van verzekeraar belang.

Dit is een welkome interpretatie van rechtspraak en rechtsleer in uitbreiding van de strikte bewoordingen van de wetgever.

Toch merkt men op dat verzekeraars het verzekeraar belang in het kader van C.I.F. en F.O.B. verkopen, blijven in vraag stellen en een verduidelijking van de wettekst op dit punt dringt zich dan ook op.

---

<sup>6</sup> MS Abington, Brussel, 28 april 1993, Rechtspraak Antwerpen (R.H.A.) 1893, 209;

<sup>7</sup> MS Heemskerk, Koophandel Antwerpen, 22 december 1947, R.H.A., 1948, p. 79; Beroep Brussel, 10 maart 1950, R.H.A., 1950, p. 58; Cassatie, 16 april 1953, R.H.A., 1953, 203. Het Hof van Cassatie was van mening dat elk geldelijk of economisch belang dat onderhevig is aan de scheepvaartrisico's een verzekeringsbelang uitmaakt.

<sup>8</sup> MS Dixie, Arbitrale uitspraak Antwerpen, 9 maart 1953, R.H.A., 1953, p. 111; Brussel, 13 juli 1955, R.H.A., 1955, p. 15; Cass., 17 mei 1957, R.H.A., 1957, p. 297, pas. 1957, I, 1119;

<sup>9</sup> MS Halle, Antwerpen, 14 september 1993, T.B.H., 1994. Cassatie verbreekt dit arrest en verwijst naar het Hof van Beroep van Gent. Het Hof van Beroep van Gent (onuitgegeven) bevestigt het eerder uitgesproken arrest ....

### 6.2.5.3. Het Verenigd Koninkrijk

In dat verband kan rechtsvergelijkend verwezen worden naar de artikelen 4 en 5 van de Engelse Marine Insurance Act 1906.

*“Article 5.1. : Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in the Marine Adventure.*

*Article 5.2. : In particular a person is interested in the marine adventure, where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or the arrival of the insurable property or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.”*

Rechtsleer en rechtspraak gaan ervan uit dat “legal relationship” betekent : eigendomsrecht volgens de beginselen van het Common Law, terwijl “equitable relationship” betekent, een economisch belang in het goed, een recht gebaseerd op het “equity” in relatie tot het verzekerde goed.....

Maar ook in Engeland is de kwestie van het verzekerbaar belang zeer dikwijls aan de orde.

Professor Thomas RHIDIAN schrijft daarover :

*“The distinction between a contract of Insurance and gambling is not always as crystal clear as might be desirable. It is traditional to elaborate the distinction by reference to the concept of insurable interest.*

*A valid contract of marine insurance is premised on the assured, possessing an insurable interest in the subject matter of the insurance.*

*Only if an insurable interest exists, can the contract of marine insurance be perceived as indemnifying the assured in the event of loss or damage.*

*It is also urged that the existence of an insurable interest protects against fraud, and discourages questionable forms of gambling.”*

Kernachtig vat men het verzekerbaar belang in Engeland samen in de zin dat de verzekerde :  
*“must stand to lose something if the risk occurs ...”.*

Dierycck wijst erop dat de oplossing die men in Nederland aanrijkt, gelijkaardig is aan het verzekerbaar belang, zoals het in België door de Rechtspraak is uitgewerkt, vertrekkend van artikel 4 van de Algemene Verzekeringwet.<sup>10</sup>

### 6.2.5.4. De drie benaderingen in het recht van het V.K.

Ook in het Verenigd Koninkrijk blijft het leerstuk over het verzekerbaar belang de geesten beroeren<sup>11</sup> (zie Marine Insurance : The Law in Transition, edited by Professor D. Rhidian Thomas, Informa, London, 2006, Chapter II, p. 15 t.e.m. 47).

---

<sup>10</sup> C. DIERYCK, Zeeverzekeringen en Averijvordering, Gent, 2005, 54.

Er zijn drie mogelijke benaderingen tot het verzekeraar belang en met name :

- 1) de puur legalistische benadering waarbij men ervan uitging dat het “legal” or “equitable right” moet existeren, terwijl een toekomstig verwacht recht onvoldoende is.

Dat betekent ook dat de toekomstige koper van goederen geen verzekeraar belang heeft in de goederen, evenzeer een koper die nog geen levering heeft ontvangen, zou geen verzekeraar belang hebben (zolang eigendom nog niet is overgegaan).

- 2) Een soepelere benadering is de “pecuniary interest approach”. Deze benadering is meer gebaseerd op artikel 5.2 van de Marine Insurance Act dat stelt dat “*Every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure*”.

- 3) Tenslotte is er de “pragmatische commerciële” benadering.

Deze benadering komt tot uiting in de “Moonacre” beslissing [1992], 2 Lloyd’s Reports, p. 501<sup>12</sup>.

Er gaan heel wat stemmen op in Engeland om het vraagstuk van het verzekeraar belang te herbekijken en te herdefiniëren.

Een aantal problemen rond het verzekeraar belang worden in het Verenigd Koninkrijk ook ondervangen door de verzekering “lost or not lost”, in ons Belgisch recht gekend als de verzekering op “goede en kwade tijding”.

Dat men in het kader van de valkuil “verzekeraar belang” pleit voor het behoud van deze modaliteit, laat zich begrijpen; deze formule “lost or not lost”, laat inderdaad een aantal reddingsoperaties toe terzake het criterium van het verzekeraar belang.

#### 6.2.5.5. Verzekeraar belang en de PPI Polis

Ook pleit men voor een duidelijke vastlegging van de bewijslastverdeling en tenslotte pleit men in Engeland er ook voor om de PPI Polis<sup>13</sup> in bepaalde omstandigheden niet zomaar nietig te verklaren, zoals nu het geval is.

De auteurs stellen :

*“If a PPI Policy is a gambling policy, than it should be struck down as void, not because it is described as a PPI Policy, but because it is a gambling policy.*

---

<sup>11</sup> Rhidian THOMAS, Marine Insurance : The Law in Transition, London, 2006, p. 15 – 47; p. 33.

<sup>12</sup> “The Moonacre” [1992], 2 Lloyd’s Reports 501.

<sup>13</sup> Policy Proof of Interest : een loutere polis bewijst het verzekeraar belang. Dergelijke polis is nietig volgens de bepalingen van M.I.A. 1906. Een polis die deze formulering draagt is sowieso nietig. Deze polissen worden weliswaar in de commerciële praktijk wel gebruikt. Ze worden ook “Honour” policies genoemd omdat de verzekeraar op zijn woord van eer belooft de kwestie van verzekeraar belang niet op te werpen.

*If a PPI Policy is not in substance a gambling policy, as where the assured has an insurable interest, where is the rational reason for declaring it void ...?”*

#### 6.2.5.6. Frankrijk

De kwestie van het verzekeraar belang wordt geregeld door de Franse Wet nr. 92-665 van 16 juli 1992, artikel L171-3.

Een verzekerde kan slechts aanspraak maken op de vergoeding in de mate van het verlies dat hij lijdt.

Artikel L171-3 van de Code des Assurances stelt heel duidelijk dat : *“Tout intérêt légitime, y compris le profit espéré, peut faire l’objet d’une Assurance. »*.<sup>14</sup>

#### 6.2.5.7. Noorwegen

The Norwegian Marine Insurance Plan spreekt niet uitdrukkelijk over *“insurable interest”*, maar de vereisten van een *“insurable interest”* kan wel afgeleid worden uit paragraaf 2-5 over *“insurance”* ...*If the interest is overinsured with fraudulent intent, the contract is not binding on the insurer ...”*

#### 6.2.5.8. Eerste besluit voor België

Voor België kan er dan ook voor gepleit worden dat het van het grootste belang om het vereiste van verzekeraar belang in een duidelijke wettekst te gieten.

De wetgever dient daarbij de gunstige rechtspraak die in België is ontstaan, in zijn wetteksten te consolideren, waarbij niet alleen eigendomsrecht en een zakelijk recht en een verantwoordelijkheid omtrent de te verzekeren zaak wordt in aanmerking genomen, maar evenzeer een economisch belang in de verzekerde zaak en een toekomstig eigendomsrecht of een toekomstig zakelijk recht of economisch belang in het kader van een bestaande contractuele relatie.

Zo kunnen de steeds opduikende problemen ondervangen worden i.v.m. eigendomsretentie en overgang van eigendom en levering in het kader van C.I.F. / F.O.B. – verkopen....

Tenslotte dient in het belang van de verzekeringsindustrie en het eigene van het maritieme risico, ook de verzekering op *“goede en kwade tijding”* behouden te worden.

In navolging van de Engelse literatuur dient een PPI polis ook niet automatisch nietig te worden verklaard of naar de prullenmand te worden verwezen. Enkel voor zover aangetoond wordt dat deze polis puur spel of weddenschap uitmaakt zou de verzekeringsovereenkomst moeten worden vernietigd.

---

<sup>14</sup> Zie ook Antoine VIALARD, Droit Maritime, Parijs, 1997, p. 94.

#### 6.2.5.9. Tijdstip waarop het verzekeraar belang moet bestaan

De algemene wet op de verzekeringen preciseert niet op welk tijdstip het verzekeraar belang moet bestaan.

Rechtspraak en rechtsleer nemen aan dat inzake de maritieme en transportverzekering een soepele opstelling noodzakelijk is.

Het probleem wordt in België nog gecombineerd met de praktijk van het uitstellen van polissen aan toonder en voor rekening...

Vertrekkend van de rechtspraak inzake MS Abington wordt door het Hof van Beroep gesteld dat de houder van de polis, op het tijdstip van de regeling van de schade, moet aantonen aan wie het behoort over de goederen te beschikken, en van het voordeel van de verzekering te genieten.... Dit werd eveneens bevestigd in de uitspraak inzake MS Heemskerck.

Men heeft steeds een pragmatische toepassing gemaakt van artikel 4 van de algemene verzekeringwet (verzekeraar belang) en artikel 191 van Boek II van het Wetboek van Koophandel.

De houder van de polis wordt vrijgesteld van het bewijs te moeten leveren van zijn persoonlijk verzekeraar belang op het tijdstip van het ongeval en hij mag zich beroepen op het belang in hoofde van zijn rechtsvoorganger.

Dit wijkt af van het recht van het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 6, § 2 van de Marine Insurance Act 1906 stelt uitdrukkelijk :

*“Where the assured has not interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss”.*

Deze harde en vrij onpraktische regel in maritieme verzekeringen wordt voor een groot stuk goedge maakt door de aanwezigheid van de formule “lost or not lost”.<sup>15</sup>

Het Belgische systeem evenwel blijft te verkiezen, omdat het nog betere en soepelere bescherming geeft aan de verzekerde.

#### 6.2.6. Pluraliteit van verzekeringen

##### 6.2.6.1.

Het verdient aanbeveling om een soepele en praktische regeling uit te werken in geval er meer dan één verzekering wordt afgesloten omtrent het zelfde verzekerde object en terzake dezelfde risico's.

In België wordt dit geregeld door artikel 12 van de Wet van 11 juli 1874 op de verzekeringen in het algemeen.

---

<sup>15</sup> Suzanne HODGES, Law of Marine Insurance : When interest q

Dit artikel is tot nader bericht van openbare orde.

In het algemeen kan men stellen dat het Belgische systeem waarop we hier kort ingaan, voorziet in een chronologische benadering.<sup>16</sup>

Wanneer éénmaal het risico is gedekt door vorige verzekeringscontracten, kan men geen nieuw contract meer afsluiten.

Zo een contract, rekening gehouden met de vorige contracten, partieel binnen en partieel buiten de verzekerde waarde ligt, dan is het maar geldig tot het bedrag van de verzekerde waarde en boven die grens is het nietig.<sup>17</sup>

De bedoeling van de wetgever is duidelijk.

Men wil vermijden dat een zelfde zaak door meerdere contracten boven haar waarde zou verzekerd zijn en dat de verzekeringnemer meer dan de dekking van de schade zou verkrijgen.

Dit zou zondigen tegen het indemnitaïr karakter van de verzekering en voor de verzekerde een extra winst gaan opleveren, wat niet kan.

De sanctie op de inbreuk van meerdere verzekeringen is ernstig, nl. de nietigheid.

De betaalde premies worden in geval van nietigheid niet terugbetaald, zelfs niet indien de verzekernemer bij het afsluiten van de verschillende contracten te goeder trouw heeft gehandeld (zie artikel 10, 2<sup>e</sup> lid van de wet van 11 juni 1874 op de verzekeringen in het algemeen).

Het Belgisch artikel 12 stelt uitdrukkelijk dat de opvolgende verzekeraars gehouden zijn volgens de datum van hun respectieve contracten.

Alle contracten die op een zelfde dat zijn aangegaan, worden geacht gelijktijdig te zijn aangegaan.

Artikel 13 voorziet dan in de regel van de evenredigheid, voor zover geen sprake is van een nietige overeenkomst.

Artikel 14 voorziet in een zekere tempering.

De pluraliteit van de verzekeringen tegen hetzelfde risico kan geldig zijn voor zover alle verzekeraars hiermee akkoord gaan of voor zover de verzekerde, de eerste verzekeraar ontslaat en daarvan melding wordt gemaakt op straffe van nietigheid in de nieuwe polis....

Het Belgische systeem verschilt grondig van het Engelse verzekeringssysteem inzake dubbele verzekering of pluraliteit van verzekeringen.

De huidige korte bijdrage wil daartoe besluiten dat het wellicht beter is bij een nakende wetswijziging, meer aansluiting te vinden bij het Engelse systeem ten aanzien van het probleem van de oververzekerde of samenloop (pluraliteit) van meerdere verzekeringen.

---

<sup>16</sup> Zie DIERYCK, *ibidem*, p. 249.

<sup>17</sup> R. VANDEPUTTE, *Handboek voor Verzekeringen*, Antwerpen, p. 118.



“Over insurance” wordt in Engeland “double insurance” genoemd. Zie in dat verband artikel 32 (E) M.I.A. 1906, art. 32.

In een internationale kontekst en terzake maritieme verzekeringen kan het voorkomen dat er inderdaad meerdere polissen over hetzelfde risico worden afgesloten.

Zo kan het zijn dat in het kader van een C.I.F. verkoping de koper alsnog toch nog een eigen verzekering wil afsluiten om de door hem aangekochte goederen te verzekeren tegen de transportrisico's, ook al heeft de C.I.F. – verkoper de verplichting een minimale verzekering af te sluiten in het kader van de INCO-TERMS.

Het is best mogelijk dat de koper van deze goederen hemelaal geen vertrouwen heeft in een buitenlandse verzekeraar (die hem wordt opgedrongen) omwille van een wankel solvabiliteit, bijvoorbeeld.

Indien de koper een tweede verzekering afsluit voor het totaal bedrag van de verzekerde waarde tegen dezelfde risico's ten gunste van een zelfde verzekeringnemer, wordt deze overeenkomst getroffen door nietigheid.

De finaliteit van de wetgever is natuurlijk zuiver, namelijk vermijden dat de verzekerde uit het afsluiten van meerdere verzekeringsovereenkomsten, meer zou bekomen dan de vergoeding van de schade die hij lijdt.

Toch lijkt ons de Engelse oplossing die dezelfde finaliteit beoogt, een soepelere en voor de verzekerde, betere oplossing aan te reiken.

Deze wordt gevonden in artikel 32 van de Engelse Marine Insurance Act 1906 :

*“Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured, on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this act, the assured is said to be over-insured by double insurance.*

*Where the assured is over-insured by double insurance :*

- (a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this act.*
- (b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy, without regard to the actual value of the subject matter insured.*
- (c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy, he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy.*
- (d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this act, he is deemed to all such sum and trust for the insurers according to their right of contribution among themselves ....”*

Het voordeel van de Engelse oplossing is dat men bij een pluraliteit van verzekeringen de verzekerde de keuze laat om te claimen van die verzekeraar die hij wenst.

Zo kan hij de voorkeur geven om een nationale verzekeraar aan te spreken, eerder dan een verzekeraar in een ver afgelegen gebied, waaromtrent hij mag vrezen dat vele proceduriële moeilijkheden zullen worden opgeworpen of waarvan de solvabiliteit wankel is.

De Engelse wettelijke regeling respecteert het indemnitare karakter van de verzekering door te stellen dat de verzekerde nooit meer mag collecteren dan “the indemnity allowed by this Act”.

Inderdaad de Engelse Wet stelt een maximum aan de verzekerde waarde en met name in artikel 16 van de M.I.A. 1906 : “*The measure of insurable value.*”

De oververzekering of de dubbele verzekering leidt niet tot nietigheid, maar wel wordt de verzekerde, die meer ontvangt dan de maximum “*indemnity allowed under this act*” geboden te handelen als “trustee” in voordeel van de verschillende verzekeraars en dit volgens hun recht / plicht tot contributie onderling. “Trustee” zou hier als “bewaarnemer” kunnen vertaald worden.

Wij zijn van mening dat de Engelse regeling duidelijk voordelen biedt, nl. een keuzerecht voor de verzekerde, geen sanctie van nietigheid die nutteloos is, terwijl er wel gewaakt wordt over de finaliteit van het indemnitair beginsel van de verzekering.

Verder moet verwezen worden naar artikel 84, 3 F van de Engelse Wet i.v.m. de “return of the premium”.

Ook hier stelt de Wet dat de premie niet moet geretourneerd worden voor zover de oververzekering of de double Insurance wetens en willens wordt begaan door de verzekerde.

#### 6.2.6.2. Noorwegen

Voor de Noorse oplossingen verwijzen we naar artikel 2-5, 2-6 en 2-7 van de Norwegian Marine Insurance Plan 1996, versie 2007.

Ook hier wordt een soepel systeem toegepast : “*If the sum insured exceeds the insurable value, the insurer shall only compensate the loss up to the insurable value. If the interest is over insured with fraudulent intent, the contract is not binding on the insurer.*”

De verdere artikelen 2-6, 2-7 passen ook de proportionele regel toe eerder dan de chronologische methode die de ietwat starre Belgische actuele oplossing is.

#### 6.2.6.3. Frankrijk

Ook Frankrijk sanctioneert de verzekering boven de verzekerbare waarde met nietigheid voor zover dit door de verzekerde geschiedt is met frauduleuze intenties.

Indien evenwel de oververzekering niet is geschied met frauduleuze intenties, is de verzekering geldig voor zover de verzekerde de verzekeraar van deze oververzekering verwittigt wanneer hij zijn betaling eist (FL 172-9).

Ook hier wordt tussen de verzekeraars de proportionele en niet de chronologische methode toegepast.

#### 6.2.7. Welke zaken kan men verzekeren?

##### 6.2.7.1.

We pleiten ervoor om, net zoals in de huidige Belgische wetgeving in het huidige artikel 191 van Boek II een opsomming te geven van wat eigenlijk in het kader van een zee –en transportverzekering kan verzekerd worden.

De opsomming in artikel 191 van de huidige Zeewet is oudbollig en niet meer aangepast aan de tijd.

Evenwel kunnen de volgende verzekeringsbelangen weerhouden worden.

Verzekering van het transportmiddel, wat in de verzekeringsdiscipline het “casco” wordt genoemd (Hull & Machinery).

Verder worden de goederen verzekerd tegen de risico's en de gevaren van het transport.

En voor wat de goederen betreft, de verzekering van de te verwachten winst op het verhandelen van de goederen ....

Verder kunnen worden verzekerd geldelijke belangen, zoals daar zijn de potentie die het transportmiddel heeft om voor zijn eigenaar of bevrachter winst op te leveren, d.w.z. de verzekering van vrachtgelden en passagegelden....

Zoals de huidige wet het zegt, in het algemeen alle op geld waardeerbare zaken of waarden die aan het scheepvaartrisico onderhevig zijn.....

Het Norwegian Marine Insurance Plan is bijzonder gedetailleerd wat dit punt betreft.

Ook wordt daar een aparte regeling voorzien ter indekking van de “hire” (huuropbrengst voor tijdsbevrachtingen).

De Engelse wetgeving voorziet dan weer in de speciale mogelijkheid om de houder van een sloopshypotheek dekking te verlenen tegen het risico van verlies van het zeeschip ...(mortgage interest).

Heel belangrijk is ook dat aansprakelijkheden i.v.m. het opereren van de transportmiddelen zou kunnen verzekerd worden. Deze wordt voor een deel voorzien in de traditionele Hull Polis, maar voornamelijk door de P & I Clubs.

Het is meestal het domein van de protecting and indemnity clubs om de aansprakelijkheid te dekken van scheepseigenaren dan wel van bevrachters die zich ook hebben verbonden in charterers P & I Clubs.

#### 6.2.7.2.

De Engelse Wet omschrijft de “insurable interest” in o.m. artikel 5, § 2, 7, 10, 11, 12, 13, 14.

#### 6.2.7.3. Frankrijk

Artikel L171-3 zegt uitdrukkelijk : *“all legitimate interests, including the profit hoped for, may be covered by insurance. No one may claim the benefit of insurance if he has not sustained a loss....”*

Hoofdstuk III van de Franse Codex (FL173-1) regelt dan de verzekering van het casco en sectie 2 van artikel L173-17 regelt de goederenverzekering, terwijl hoofdstuk IV specifieke regels weergeeft voor vervoer over de binnenwateren en over de meren.

#### 6.2.7.4. Scandinavië

Het Norwegian Marine Insurance Plan omschrijft de hull insurance in hoofdstuk 10.

Voor de verzekering van de goederen is er een apart plan zoals hoger aangegeven.

Paragraaf 14 regelt de verzekering inzake “total loss” en “excess collision liability”, “insurance against loss of long term freight income (freight interest insurance)”, terwijl hoofdstuk 16, § 16.1. de verzekering regelt van “loss of hire insurance” ....

Op basis van de buitenlandse ervaringen is het wenselijk dat in de toekomst de Belgische zee –en transportverzekeringswet er buiten de algemene bepalingen er afzonderlijke bepalingen komen voor cascoverzekering, goederenverzekering en de verzekering van aansprakelijkheid, al dan niet in het kader van de protecting and indemnity clubs.

\* \*

\*

#### 6.2.8. De verzekeringsovereenkomst / de verzekeringspolis

Terecht stelt de actuele Belgische Wet dat een verzekeringsovereenkomst op schrift moet gesteld worden ....

De Engelse wetgeving gaat nog een stap verder.

De verzekeringsovereenkomst moet resulteren in een polis in de vormgeving van een aanhangsel aan de Marine Insurance Act van 1906 en de originele polis is krachtens artikel 22 van de Marine Insurance Act noodzakelijk om een vordering in te leiden tegen de verzekeraar:

*“A marine policy in accordance with this Act”*, First schedule, Form of Policy, M.I.A. 1906.

Zonder de voorlegging van de originele polis is de vordering “ontoelaatbaar” of “inadmissible”.

Het is niet meteen duidelijk of België deze strenge regel moet volgen en met name of steeds een originele polis moet neergelegd worden om een vordering tegen de verzekeraar in te stellen.

Er zijn situaties waar er onbetwistbaar kan aangetoond worden dat er wel degelijk een verzekeringsovereenkomst werd afgesloten tussen partijen, maar ofwel werd de originele polis nooit opgesteld, ofwel is die verloren gegaan.

Volgens artikel 5, alinea 1 van de Wet van 11 juni 1874 moet de verzekeringsovereenkomst bewezen worden door geschrift, ongeacht de waarde van het voorwerp der overeenkomst.

Waarbij alinea 2 eraan toevoegt dat het bewijs door getuigen wordt toegelaten wanneer er een begin van schriftelijk bewijs aanwezig is.

Toch wordt er voor gepleit dat de toekomstige wet de vereiste van een geschrift zal blijven aanhouden.

#### 6.2.9. Mede-verzekeraars en herverzekering

Het verdient aanbeveling om in de nieuwe Belgische Wet een artikel te voorzien over de mede verzekering en de herverzekering.

Maritieme risico's worden meestal door meerdere verzekeraars gedekt.

Meerbepaald moet het statuut van de mede-verzekeraar bepaald worden, zoals daar zijn, hun rechten en verplichting tot contributie, terwijl ook de herverzekering moet gedefinieerd worden.

Zie in dit verband E : artikel 9, paragrafen 1 en 2.

Voor Frankrijk zie F, artikel 112-30 en voor Scandinavië, zie N, paragrafen 2-6 en 2-7, met als titel : *“Liability of the insurer when the interest is also insured with another insurer and recourse between the insurers when the interest is insured with two or more insurers....”*

#### 6.2.10. De leidende verzekeraar

De rechtzoekenden hebben een zekere behoefte aan een duidelijke regeling over de bevoegdheden van de leidende verzekeraar.

Tot op heden is daarover grote onduidelijkheid en er zijn voortdurend betwistingen over de taak en de opdrachten van de leidende verzekeraar.

Ook moet duidelijk gemaakt worden in de nieuwe wetgeving dat in principe er geen solidariteit is tussen de mede-verzekeraars omdat dit de normale gangbare praktijk is.

M.a.w., in welke mate mag de leidende verzekeraar optreden namens de mede-verzekeraars.

In dat verband willen we verwijzen naar artikel 28 van de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst.

Dit artikel bepaalt :

*“Bij mede-verzekering dient een eerste verzekeraar te worden aangewezen in de overeenkomst. Deze wordt geacht de lasthebber te zijn van de overige verzekeraars voor het ontvangen van de kennisgevingen bepaald in de overeenkomst en om het nodige te doen om de schadegevallen te regelen, met inbegrip van de vaststelling van het bedrag van de schadevergoeding.*

*Dientengevolge kan de verzekerde hem alle betekeningen en kennisgevingen doen, met uitzondering van deze die betrekking hebben op de rechtsvorderingen ingesteld tegen de andere mede-verzekeraars.*

*Indien er in de overeenkomst geen eerste verzekeraar was aangeduid, dan kan de verzekerde om het even wie van de mede-verzekeraars als eerste verzekeraar beschouwen voor de toepassing van dit artikel.*

*Niettemin moet de verzekerde zich steeds wenden tot dezelfde mede-verzekeraar als de eerste verzekeraar ...”*

Thans lijkt dit artikel uit de Wet op de landverzekeringsovereenkomst goede oplossingen te bieden voor de toekomstige maritieme en transportverzekering...De nieuwe maritieme –en transportverzekeringwet kan zich hier aan spiegelen.

#### 6.2.11. Het toepasselijke recht

Het is wellicht aan te bevelen om in de toekomstige wetgeving ook een artikel in te lassen die duidelijkheid moet verschaffen over het toepasselijke recht.

De auteurs zijn van mening dat de grootste vrijheid op dit gebied moet gelaten worden aan de partijen bij de verzekeringsovereenkomst.

M.a.w., het moet de partijen vrijstaan om onder de toepassing van de regels van het Belgische IPR, het recht aan te duiden dat hun overeenkomst zal beheersen.

Het in de wetgeving in te lassen artikel moet dan ook maar alleen die situatie beogen waar er geen duidelijkheid is over de door de partijen geselecteerde rechtssysteem.

De auteurs zijn van mening dat de toekomstige Wet zou kunnen bepalen dat voor zover partijen niet anders bedongen hebben in hun overeenkomst, de Belgische zee –en transportverzekeringswet van toepassing zal zijn wanneer partijen hun overeenkomst gemaakt hebben op het Belgische grondgebied, wanneer de verzekerde, of de leidende verzekeraar in België gevestigd zijn (zie in dat verband N, paragraaf 1-4, reference to Norwegian Jurisdiction and Choice of Law) : *“If an insurance contract has been concluded on the basis of this plan, with the foreign leading insurer, it is agreed that Norwegian law shall apply and that the co-insurers may be sued in the venue of the leading underwriter...”*.

#### 6.2.12. Omvang van de dekking / Scope of cover

Artikel 1 van de Engelse Marine Insurance Act 1906 stelt dat de verzekeringspolis dekking verschafft tegen *“marine losses, that is to say losses incident to the marine adventure ...”*.

Artikel 2 van dezelfde wet zegt dat deze risico’s mogen uitgebreid worden om de verzekerde te beschermen tegen verliezen die zich voordoen op de binnenwateren of landrisico’s die betrekking hebben op de zeereis.

Artikel 2.2. vermeldt de risico’s inzake een schip in aanbouw.

Artikel 3, laatste paragraaf omschrijft *“maritime perils”* als *“perils consequent on or incidental to the navigation of the sea, that is to say, perils of the sea, fire, war, perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry and other perils whether of the like kind or which may be designated by the policy.”*

De Scandinavische wet (zie N 2-8-29) omschrijft evenzeer de *“Marine Perils”* als tevens de oorlogsrisico’s en sluit bepaalde risico’s uit, zoals *“intervention by a state power, insolvency and release of nuclear energy”*.

Voor de risicobeschrijving, zoals ze blijkt uit de Franse Wet, zie FL172-11, L172-12, L172-13, L172-15 en voor de uitsluitingen van de risico’s zie FL172-17 en 18.

Wij zijn van mening, in lijn met de buitenlandse wetgevingen, dat oorlogsrisico’s, sociale en burgerlijke onlusten, apart moeten verzekerd worden.

#### Uitsluitingen

Het is evident dat zowel de partijen als de wetgever bepaalde risico’s uit de verzekering zal uitsluiten.

Ook daarover moet de toekomstige wet duidelijkheid verschaffen.

De wetgever kan inspiratie vinden voor Engeland in artikel 55 van de Marine Insurance Act 1906, voor Noorwegen, paragraaf 2-8 en paragraaf 2-9 van het Norwegian Marine Insurance Plan.

Voor Frankrijk de hoger vermelde artikelen FL172-16 t.e.m. 18.

### 6.2.13. De duur van de verzekering

Het verdient aanbeveling om ook een artikel op te nemen dat uitdrukkelijk de duur van het risico gedekt door de verzekeraar omschrijft....

Het kan overgelaten worden aan de zorg van partijen, maar voor zover partijen dit niet uitdrukkelijk in hun polis vermelden, is een wettelijke bepaling noodzakelijk.

Daarbij moet onderscheid gemaakt worden tussen de verzekering van het casco (hull & machinery), de goederenverzekering en de aansprakelijkheidsverzekering.

In dat verband verwijzen we naar artikel 25 van de Marine Insurance Act 1906, en paragraaf 1-5 van de Scandinavische Wet (N) “insurance period”.

Voor de goederenverzekering moet worden rekening gehouden met de formule “van magazijn tot magazijn”, thans ook genoemd “the transit clause”. Frankrijk, zie m.b.t. “casco insurance”, de artikelen F L173-1, 2 en 3.

### 6.2.14. De verschillende soorten verzekeringsovereenkomsten / polissen

In lijn met de huidige praktijk, die duidelijk de behoeften van de verzekeringsmarkten weerspiegelt, moet de toekomstige Belgische Wetgeving duidelijk de omschrijving geven van de verschillende soorten polissen die grosso modo door de markt heden ten dage wordt gehanteerd.

Zo maken de internationale wetgevers, maar ook de markt, het onderscheid tussen een reisverzekering, wanneer de verzekerde belangen slecht voor één bepaalde reis door de verzekeraar gedekt worden of een verzekeringspolis voor een bepaalde tijdsduur : “*time policy*”.

De markt en de wetgeving maakt ook een onderscheid naargelang het gaat over een “valued” of “unvalued” policy, waarbij meestal in de maritieme en transportverzekeringen een vooraf bepaalde waarde wordt gehecht aan het verzekerde belang (insured interest).

“Unvalued policies” zijn dus de grote uitzondering.

Toch moet de wetgever voorzien in rechtsregels die voorzien hoe claims worden geregeld in geval het gaat over een “valued policy” of een “unvalued policy”.

Zie in dat verband voor Engeland, de artikelen 27 en 28 van de Marine Insurance Act 1906 en voor Scandinavië, zie de paragraaf 2-2, paragraaf 2-3 van de Norwegian Marine Insurance Plan.

Voor Frankrijk, zie FL172-6 en FL172-10.



Het is duidelijk dat de verzekeraar bij het regelen van een claim rekening zal houden met de “sum insured”, “the insurable value” om aldus niet te zondigen tegen de “measure of indemnity”, toegelaten onder de wetgeving...(the maximum indemnity allowed under the Act).

In dat verband wordt verwezen naar artikel 67 e.v. van de Engelse Marine Insurance Act.

Een volgende onderscheid is het onderscheid naar de aard van het belang waartegen de polis dekking verleent.

Alzo zal de toekomstige wetgever een onderscheid moeten maken tussen verzekeringen voor het casco (Engels hull & machinery), goederenverzekering (cargo insurance), de verzekering van de aansprakelijkheid van verschillende operatoren (liability insurance) meestal gedekt onder de hull & machinery polis dan wel in het kader van een P & I verzekering, hire – freight insurance, verzekering tegen stakingen, burgerlijke onrusten en oorlog en terrorisme, verzekering van de belangen van de hypothecaire schuldeisers en verzekering van de scheepsbouwers (builders risk).

In de door ons geconsulteerde wetgevingen, Engeland, Noorwegen en Frankrijk worden daar telkens aparte regelingen voor voorzien en het verdient dan ook aanbeveling dat ook in België voor deze verzekerde belangen, aparte rechtsregels worden ontworpen.

Verder zou de wetgever ook nog de toestand moeten regelen van abonnementspolissen (floating policies), d.w.z. polissen die bij wijze van algemeen kader tussen verzekerde en verzekeraar worden afgesloten en waarbij de verzekerde telkens een “declaratie” doet voor een particuliere verzending.

#### 6.2.15. Overdracht van de polis

De toekomstige wetgeving moet duidelijke richtlijnen bevatten over de overdracht van de polis.

Vooraf inzake goederenverzekering is de overdraagbaarheid van de polis een grote troef die moet behouden worden.

Inderdaad het feit dat goederen verzekerd zijn onder een polis die soepel overdraagbaar is, wordt precies als een “kwaliteit” van de goederen aanzien en bevordert hun verkoopbaarheid en dus de internationale handel in het algemeen.

De Belgische wetgeving en de Belgische markt had de gewoonte om goederenpolissen af te sluiten voor rekening van wie het behoort (“pour compte de qui il appartiendra”).

Ook buitenlandse wetgevingen voorzien de overdraagbaarheid van de polis.

Het verdient aanbeveling dat de overdraagbaarheid van de polis aan een soepele regeling wordt onderworpen.

Een polis aan toonder moet door de loutere afgifte van de polis kunnen overgedragen worden en een polis aan order moet overgedragen worden door rugtekening of endossement.

Het is van het grootste belang dat in dit kader ook de clause “verzekering op goede of kwade tijding” (sur mauvaise ou bonne nouvelle – lost or not lost) moet behouden blijven.

De regels over de overdracht van de polis, mogen natuurlijk niet het vereiste van verzekeraar belang, vereiste dat van openbare orde is, teniet doen...

#### 6.2.16. De causaliteit / causation

De causaliteit is een heikel punt in het verbintenissenrecht, maar evenzeer in de zee –en transportverzekeringen.

Immers, opdat de verzekerde van zijn verzekeraar dekking zou kunnen bekomen, moet het sinister veroorzaakt zijn door : een verzekerd risico of een “insured peril”.

Op dat punt verschilt de Engelse wetgeving grondig van de Belgische (zie HUYBRECHTS Marc, Comparative Marine Insurance Law : High lighting the significant features of marine insurance law in Belgium and other selected European legal systems, in Marine Insurance, The Law in Transition, Chapter VIII, London 2006, p. 172).

Voor een goede beschrijving van de Engelse causaliteitsleer verwijzen we naar Suzanne Hodges, The Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Ltd., London, 1997, p. 145 – 167).

De Engelse leer wordt verwoord in artikel 55 van de Marine Insurance Act 1906 dat stelt :

*“The insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against ...”*

Deze theorie wordt de “*causa proxima*” theorie genoemd omdat zij voorhoudt dat alleen de onmiddellijke oorzaak (proximate in efficiency, not necessarily proximate in time) wordt in ogenschouw genomen wordt.

Men spreekt dan van de “*dominant*” cause.

Indien de “*dominant cause*” een insured peril is, heeft de verzekerde geluk.

Indien de “*dominant cause*” geen insured peril is, kan hij natuurlijk niet recupereren lastens de verzekeraar.

De realiteit is evenwel dat vele sinisters of rampen of schadegevallen niet veroorzaakt worden door één oorzaak, maar door meerdere oorzaken en omstandigheden....

De Engelse theorie heeft minder ruimte om daarmee rekening te houden, omdat men voornamelijk op zoek gaat naar de “*dominant cause*”, bij uitsluiting van alle andere oorzaken ...

Dit heeft in bepaalde gevallen ook tot resultaat dat wanneer één oorzaak een “*insured peril*” is en de andere een uitsluiting de Engelse Rechtbank voorhoudt dat de verzekerde niet kan recupereren van de verzekeraars ... zie in dat verband Board of Trade v. / Hain SS Company Ltd.<sup>18</sup>

De Belgische causaliteitsleer daarentegen lijkt ons soepeler, rechtvaardiger en billijker.

Immers, deze causaliteitsleer (de equivalentieleer laat een rechter toe verschillende omstandigheden die bijgedragen hebben tot de schade, als even zoveel oorzaken aan te merken van een schadegeval) is billijk voor de schadelijder. De kans om minstens een proportie van de schade te recupereren is groter.

De Belgische Rechter kan telkens een proportionele waarde aan toekennen.

Dit is ook de Scandinavische approach.<sup>19</sup>

Naar het oordelen van de auteurs lijkt het niet aangewezen terzake zee –en transportverzekeringen in België een andere causaliteitsregel toe te passen dan de algemeen gangbare causaliteitsregel van het Belgische recht, d.w.z. de equivalentieleer.

Een nieuw wetsartikel zou dit dan ook moeten duidelijk maken.

Verder verwijzen we voor Scandinavië naar eindparagraaf 2.11, Causation, incidents of loss (N).

#### 6.2.17. Waarborgen / verplichtingen

De Marine Insurance Act 1906 wordt voornamelijk gekenmerkt door het hoofdstuk terzake “warranties” (artikelen 33 tot 41 van de Marine Insurance Act 1906, beginnend met “nature of a warranty....”).

“Warranties” zijn formele beloften vanwege de verzekerde; een inbreuk op de warranties leidt tot automatische nietigheid van de polis (zie de “Good Luck” HL uitspraak).

Er zijn “warranties” opgelegd door de Wet (“*implied warranties*”) en “warranties” opgelegd door de overeenkomst tussen partijen : “*express warranties*”.

Het is precies hier dat de Engelse wet Marine Insurance Act 1906 heel veel kritiek moet ondervangen en de Engelse Law Commission die instaat voor de hervorming van het recht. The Law Commission heeft reeds een substantiële kritiek geleverd op het huidige systeem.

Volgens Professor Malcolm Clarke kan men hier een wijziging verwachten.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> 1973, 2 Lloyd’s Rep. 237; 1974, Queens Bench, 57, Board of Trade v. Hain SS Company Ltd. [1929], Appeal Cases 534 was cited with approval by Lord Denning MR.

<sup>19</sup> Zie Thor Valkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset, Introduction to Maritime Law, Oslo, 1998, p. 518, nr. 2153 : in Norwegian Marine Insurance Law, However, one has in stead applied an apportionment principle since the 1930’s ...

Toch pleiten wij ervoor dat de nieuwe Belgische wetgeving, zich inspirerend aan het Engelse voorbeeld, ook 2 fundamentele wettelijke voorwaarden zou behouden bij de zee –en transportverzekeringen, en met name door de Wet opgelegde waarborg dat de onderneming wettelijk is (“*warranty of legality*”) en de waarborg dat het transportvehicel zee -, lucht –of rijwaardig is...de “*implied warranty of seaworthiness*”.

Een verzekerde die een onzeewaardig schip tegen de risico’s van een zeereis laat verzekeren kan niet hopen op enige tussenkomst van zijn verzekeraar.

Evenmin kan een goederenbelanghebbende die wetens en willens zijn goederen ter vervoer aanbiedt aan een schip waarvan hij de toestand van onzeewaardigheid kent, kan evenmin rekenen op dekking vanwege zijn verzekeraar .....

Zie voor seaworthiness / unseaworthiness, N, paragraaf 3-22, unseaworthiness :

*“The insurer is not liable for loss that is a consequence of the ship not being in a seaworthy condition, provided that the assured knew or ought to have known of the ship defects at such time that it would have been possible for him to intervene....”*

In de huidige Scandinavische wetgeving heeft “seaworthiness” ook plaats gemaakt voor safety regulations (versie 2007 van het Norwegian Marine Insurance Plan).

Dit diende te gebeuren omdat de term “seaworthiness” als dusdanig niet meer gebruikt wordt in de nieuwe Noorse wetgeving, Norwegian Ship Safety Act.

I.v.m. de illegaliteit in Scandinavië, zie paragraaf 3-16, “*Illegal activities*” N paragraaf 3-16:

*“The insurer is not liable for loss which results from the ship being used for illegal purposes, unless the assured neither knew or ought to have known of the facts at such time that it would have been possible for him to intervene.”*

Zie paragraaf 3-25, “*Infringement of safety regulations*” :

*“If a safety regulation has been infringed, the insurer shall only be liable to the extent that it is proved that the loss is not a consequence of the infringement or that the assured was not responsible for the infringement....”*

Ons lijkt het dus noodzakelijk dat de toekomstige wetgeving uitdrukkelijk de bepalingen opneemt die de wettigheid van de onderneming opleggen, met daaraan gekoppeld het vervullen van alle opgelegde wettelijke veiligheidsvoorschriften voor de vervoersonderneming, terwijl evenzeer er een verplichting tot zee –lucht of rijwaardigheid moet bestaan i.v.m. het gebruikte transportmiddel.

#### 6.2.18. Verplichtingen van verzekerde en verzekeraar

Het is essentieel dat in één of meerdere artikels heel duidelijk de algemene verplichtingen worden omschreven van verzekerde en verzekeraar.

---

<sup>20</sup> Zie Malcolm Clarke, Transport law, ibidem, nr. 14, en zie de website van de Law Commission : [http://www.law.com.gov.uk/docs/insurance\\_contract-law\\_issues\\_paper2.pdf](http://www.law.com.gov.uk/docs/insurance_contract-law_issues_paper2.pdf), zie de paragrafen 13-18.

Men kan zich inspireren aan de Franse wetgeving, FL172-19 :

- “1. *The insured must pay the premium and charge at the agreed place and times,*
2. *Take reasonable care in all matters relating to ship or goods.*
3. *Truthfully declare at the time of conclusion of the contract, all circumstances known to him that are liable to have an impact on the insurer’s assessment of the risk that it covers,*
4. *Disclosure to the insurer, to the extent of his knowledge thereof, the increase of risk (alteration of risk, occurring during the pending contract).”*

In een parallel artikel moeten (1) de verplichtingen van de verzekeraar opgesomd worden in het verlenen van dekking wanneer de schade toe te schrijven is aan een verzekerd risico, (2) het aanvaarden van abandonnement indien abandonnement in de polis is voorzien, (3) het terugbetalen van alle redelijke kosten die de verzekerde heeft genomen tot het voorkomen of het beperken van het risico.

De verplichtingen van de verzekerde staan in het Norwegian Marine Insurance Plan beschreven in hoofdstuk 3 (N), paragrafen 3-1, “*Scope of the duty of disclosure*”, paragraaf 3-2, “*Fraud*”, paragraaf 3-6, “*Duty of the insurer to give notice*”, paragraaf 3-10, “*The right of the insurer to cancel the insurance*”, paragraaf 3-11, “*The duty of the assured to give notice*”, paragraaf 3-13, “*duty of the insurer to give notice*”.

#### 6.2.19. Uitsluitingen

Traditioneel voorziet de verzekeringswet of het nu een landverzekeringswet is, dan wel een maritieme verzekeringswetgeving, in een aantal uitsluitingen / “*exclusions*”.

Ook de toekomstige wet zal dit thema moeten behandelen.

Bovendien voorziet de polis traditioneel ook een aantal uitsluitingen.

In de Engelse wetgeving verliest de verzekerde zeer dikwijls het voordeel van de verzekering voor zover hij een inbreuk pleegt op een warranty, implied or express.

De Engelse Wet is dermate radicaal dat zij niet eens eist dat er een causale connectie is tussen de inbreuk op de waarborg en het schadegeval (zie artikel 33,3, M.I.A. 1906).

Sommige waarborgen (of beloften vanwege de verzekerde) hebben bovendien een triviaal of niet relevant karakter, toch wordt er door de verzekeraar strikt de hand aangehouden.

In de kritiek die heden ten dage de Marine Insurance Act 1906 moet ondergaan vanwege de Law Commission die een wetswijziging voorbereidt, wordt erop aangedrongen dat er zeker een connectie moet zijn tussen de opgelegde waarborg en het ontstaan van het schadegeval.

Indien deze connectie er niet is, zou een inbreuk op de toegezegde waarborg ook niet mogen leiden tot de uitsluiting van de verzekeringsdekking.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Zie White Paper, ibidem, nr. 13 tot 18.

Om te vermijden dat het leerstuk der waarborgen of gegeven beloften zou uitdraaien op een pressiemiddel voor de verzekerde, wordt voorgesteld in de toekomstige wetgeving, in lijn met de andere bestaande internationale wetgeving, te eisen dat de inbreuk op de gegeven waarborg of gegeven beloften een causale relatie moet hebben met de ontstane schade.

Evenmin mag de opgelegde waarborg een triviaal karakter hebben.

Er wordt verder voor gepleit dat de sanctie van de uitsluiting of vernietiging van de verzekeringsovereenkomst zou gehanteerd worden onder de controle van de rechter, zodat een “automatische” ontbinding van de verzekeringsovereenkomst of een “automatische” uitsluiting wordt vermeden.

Verder wordt er voor gepleit dat de wettelijke regeling zou bepalen dat dekking uitgesloten is in geval van schade veroorzaakt door eigen gebrek, zowel aan goederen als aan schip (inherent vice v. / latent defect).

De eigen zware fout van de verzekerde dient ook te leiden tot uitsluiting van de verzekeringsdekking of de door de verzekerde gepleegde verzwaring van het risico (zie lager).

Voor de regeling terzake in Engeland wordt verwezen naar E. artikel 55, 2 a t.e.m. c.

Voor Scandinavië verwijzen we naar N., paragraaf 3.8., “*alteration of risk*” en 3-14, “*loss of class or change of classification society*” en paragraaf 3-3, “*gross negligence*” en voor Frankrijk, FL172-3, verzwaring van risico en wat betreft de eigen fout van de verzekerde, zie FL172-13.

Voor de uitsluitingen op basis van eigen gebrek, zie verder F172-18.

I.v.m. de verzwaring van het risico moet bijzonder gewezen worden op de (onbevredigende) toestand in de Belgische wetgeving.

#### 6.2.20. De uitsluitingen : fout van de verzekerde / eigen gebrek / verzwaringen

In deze titel willen we even onderzoeken of de huidige Belgische Wet kan verbeterd worden op het niveau van de uitsluitingen, zowel de wettelijke als de conventionele uitsluitingen als op het niveau van de nietigheden.

Artikel 16 van de verzekeringswet van 11 juni 1874 sluit elke vergoeding uit voor een schade die veroorzaakt werd door de daad of door de zware fout van de verzekerde....

De bepalingen in Boek II van het Wetboek van Koophandel van 1807, die handelen over de zeeverzekering, doen er nog een schepje bovenop.

Schade veroorzaakt door toedoen en schuld van de eigenaars, bevrachters of inladers, komt niet ten laste van de verzekeraars.

Dit artikel wordt traditioneel zo geïnterpreteerd dat de lichte fout van de verzekerde de verzekeraar vrij stelt van zijn vergoedingsplicht.

Deze wettelijke bepalingen zijn zo draconisch dat ze trouwens in de meeste verzekeringspolissen worden getemperd.

#### 6.2.20.1. Eigen fout van de verzekerde

In de zeeverzekering zijn de gevolgen van de lichte fout van de verzekerde dus op basis van artikel 206 van de Zeewet dezelfde als deze van zware fout (zie arbitrage Antwerpen, 20 juni 1986, Europees Vervoerrecht, 1986, p. 348).

Deze zware sanctie is conform de traditie van het zeerecht en is reeds terug te vinden in de “Ordonnance de la Marine” van 1681 (boek III, titel 6, artikel 27, Des assurances).

Wel moet gezegd worden dat traditioneel in de bijzondere voorwaarden van de polissen, de lichte fout als uitsluitingsgrond wordt weggelaten<sup>22</sup>.

De Belgische regeling inzake de fout van de verzekerde is dus vrij streng.

Wellicht kan voor de verzekerde een verbetering optreden mocht België zich meer richten op de Engelse normen.

In het recht van het Verenigd Koninkrijk is de “wilful misconduct of the assured” een reden van uitsluiting.

Daar wordt het genoemd, een “excepted peril”.

Volgens artikel 55 van de Marine Insurance Act is de verzekeraar niet aansprakelijk voor :

*“Any loss which is not proximately caused by a peril insured against.*

*In particular, the insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened, but for the misconduct or negligence of the master or crew ...”*

Men ziet dus meteen dat de Engelse wetgeving een mildere benadering heeft ten aanzien van de fout van de verzekerde en zeker ten aanzien van de fouten van kapitein en bemanning.

Er kan ernstig voor gepleit worden dat de toekomstige Belgische transportverzekeringswet zich richt naar de internationale norm, en alleen maar de opzettelijke fout van de verzekerde als uitsluitingsgrond aanmerkt.

De lichte fout als uitsluitingsgrond aanmerken, zoals de huidige Belgische wetgeving doet, lijkt ons zeer overdreven en wordt in de commerciële praktijk overigens niet meer gevolgd. Een aanpassing dringt zich dan ook op.

---

<sup>22</sup> Zie in dit verband C. SMEETERS en G. WINKELMOLEN, Droit Maritime en Fluviale Belge, nr. 1024.

### 6.2.20.2. Eigen gebrek : uitsluitingsgrond

Het laatste lid van artikel 55 van de Marine Insurance Act 1906 vermeldt uitdrukkelijk als uitsluitingsgrond :

*“Ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject matter insured”*

Artikel 208 van onze Verzekeringwet sluit eveneens het eigen gebrek uit :

*“In de polis moet melding worden gemaakt van de goederen die uit hun aard bijzonder aan bederf of aan vermindering onderhevig zijn, zoals koren of zout of van goederen die schade kunnen lijden door lekkage, anders is de verzekeraar niet aansprakelijk voor schade en het verlies aan die goederen overkomen, tenzij de verzekerde bij de ondertekening van de polis de aard van de lading niet kende.”*

Dit artikel maakt in feite dubbel gebruik uit met artikel 18 van de Wet van 11 juni 1874, verzekeringen in het algemeen, dat de verzekeraar vrijstelt voor het verlies en de schade die onmiddellijk volgen uit een eigen gebrek van de zaak tenzij het tegendeel bedongen is.

Dat de verzekeraar niet aansprakelijk is voor eigen gebrek en met name een schade die zich noodzakelijk vroeg of laat moet manifesteren is de evidentie zelf en de Belgische regel kan behouden worden.

Alleen moet er voor gepleit worden dat de taal van artikel 208 van de Zeewet best zou worden opgefrist.

### 6.2.20.3. De wijzigingen van het risico en de verzwaring

Wijziging en verzwaring van het risico leiden ertoe dat de verbintenissen van de verzekeraar ophouden.

Dit leerstuk wordt geregeld door artikel 31, al. 1 van de Algemene Verzekeringwet van 11 juni 1874 dat stelt dat de verbintenissen van de verzekeraar ophouden wanneer door een daad van de verzekerde, het risico door verandering van een essentiële omstandigheid wijzigt of dat risico verzwaart in zodanige mate dat de verzekeraar de verzekering niet zou hebben aangegaan of daarin slechts op andere voorwaarden zou hebben toegestemd, indien de nieuwe staat van zaken ten tijde van het sluiten van de overeenkomst had bestaan.

De grondslag van deze exceptie / uitsluiting is eens te meer te vinden in het bedongen evenwicht tussen het risico en de premie.

Indien dat evenwicht tijdens de duurtijd van de overeenkomst wordt gewijzigd, moet de verzekeraar de kans worden geboden om uit het contract te treden of de voorwaarden ervan aan te passen aan de gewijzigde omstandigheid; een wijziging van een essentieel bestanddeel van het risico door de verzekerde staat gelijk met verbreking van de overeenkomst<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> C. DIERYCK, *ibidem*, p. 257.



Door de meeste auteurs wordt gesteld dat de verzwaaring van het risico moet plaatsvinden door het toedoen van de verzekerde, alvorens de sanctie door de verzekeraar kan ingeroepen worden.

Auteurs zoals VAN RYN en HEENEN hebben erop gewezen dat de wettelijke bepaling terzake gebrekkig is opgesteld. Dat is ook de mening van VAN DE PUTTE<sup>24</sup>.

Zij stellen dat de verzekerde de verplichting heeft de gewijzigde en verzwaarde omstandigheden te melden aan de verzekeraar (louter passief blijven volstaat dus niet), om hen toe te laten de overeenkomst op te zeggen of aan te passen, ook wanneer hij vreemd blijft aan deze verzwaaring.

Een auteur zoals DIERYCK<sup>25</sup> wijst erop dat in de nieuwe Wet op de landverzekeringsovereenkomsten van 25 juni 1992 wel de voorgestelde richting uitgaat.

Wat ons alleen maar kan doen besluiten dat de huidige wettekst best wordt verduidelijkt en aangepast.

Overigens, een auteur zoals DESMET<sup>26</sup> wijst erop dat artikel 31 van de Algemene Verzekeringwet van 1874 moet gelezen worden in combinatie met artikel 205 van de Maritieme Wet.

Dit artikel zegt dat elke verandering van koers, reis of schip, door de verzekerde bevolen, wijziging van risico, en verlies of schade door zijn toedoen, verzwaaring van het risico, niet ten laste komen van de verzekeraar. Dit wijst erop dat de uitwerking van artikel 31 van de Algemene Verzekeringwet in verband staat met de fout van de verzekerde.

Dit alles moet ons doen besluiten dat het wenselijk is in een toekomstige wettekst de verzwaaring van het risico als uitsluitingsgrond alleen maar te handhaven voor zover de verzwaaring geschiedt door toedoen van de verzekerde.

De finaliteit dient te zijn, het sanctioneren van het foutieve gedrag van de verzekerde.

#### 6.2.21. De verplichting tot schadebeperking

De toekomstige wet moet ook duidelijke bepalingen bevatten waarbij er een zorgverplichting (“*due diligence*”) wordt ingeschreven in de verzekeringwet in hoofde van de verzekerde.

De verzekerde draagt ook de verplichting om in de mate van het mogelijke de schade te voorkomen, en voor zover ze zich toch voordoet, om de schade te beperken.

---

<sup>24</sup> R. VAN DE PUTTE, Handboek voor Verzekeringen en Verzekeringsrecht, p. 71.

<sup>25</sup> C. DIERYCK, ibidem .

<sup>26</sup> R. DESMET, Droit Maritime et Droit Fluviale Belge, deel II, Larcier 1971, nrs. 757 en 758

In de internationale literatuur wordt dat genoemd “*the sue and labour clause*”, thans gekend als de “*duty to minimize losses*”. In dat verband zie de Engelse wetgeving, artikel 78 M.I.A. 1906, de Franse wetgeving en de Scandinavische wetgeving.

Tegenover deze verplichting moet natuurlijk de verplichting van de verzekeraar staan om alle redelijke kosten die door de verzekerde zijn geëxposeerd, ter voorkoming of ter beperking van het risico terug te betalen, behoudens indien de schade ontstaan is of dreigt te ontstaan omwille van een uit de polis uitgesloten risico, en dit in lijn met de wetgeving van de hoger geciteerde verzekeringswetgevingen of modelpolissen ....

#### 6.2.22. De schade / totaal verlies / partieel verlies / averij-grosse

De toekomstige wet moet ook begrippen definiëren zoals totaal verlies, en daarmee gelijkgesteld totaal verlies, d.w.z. de begrippen gekend in de vakliteratuur als “total loss” en “constructive total loss”, het partiële verlies in zijn verschillende aspecten, zoals daar zijn schade aan goederen, of verlies van goederen.

Ook schade die wordt geleden in het kader van een averij-grosse situatie of uitgaven die in het kader van een averij-grosse situatie ontstaan moeten door de verzekeraar in het kader van de zee –en transportverzekering gedekt worden, behoudens de andersluidende bepalingen die partijen in hun overeenkomst dienaangaande zouden opnemen.

Zolang de averij-grosse regeling in het internationale zeerecht blijft bestaan, moet er ook in de maritieme –en transportverzekeringwet aandacht aan besteed worden.

#### 6.2.23. Abandonnement

De mogelijkheid voor een verzekerde om in geval van zeer zware schade abandonnement te doen van het verzekerde belang (“*the insured interest*”), d.w.z. schip, lading of vracht, moet blijven bestaan.

In geval van totaal verlies of een zeer zwaar verlies, waarvan de limieten in de toekomstige wet moeten bepaald worden, moet de verzekerde de mogelijkheid hebben het verzekerde belang te cederen aan de verzekeraar die aldus krachtens deze “zakelijke subrogatie” in de mogelijkheid moet worden gesteld om te redden wat er te redden valt, terwijl de verzekerde de beloofde schadepeningen moeten incasseren....

De toekomstige wetgeving moet heel duidelijk bepalen in welke gevallen abandonnement kan worden gedaan, m.a.w., de wetgever moet aangeven hoe ernstig het verlies of de schade moet zijn, alvorens de verzekerde het verzekerde belang kan abandonneren aan zijn verzekeraar.

De wetgever moet ook de vorm aangeven waarin moet geabandonneerd worden met daaraan gekoppeld de verplichting voor de verzekerde de nodige informatie te verstrekken aan zijn verzekeraar.

Terzake de zeeverzekering wordt het abandonnement meer en meer conventioneel uitgesloten voor wat betreft goederenverzekering, terwijl het een populair instrument blijft bij de verzekering van het casco.

Het mag niet de bedoeling zijn van de wetgever om terzake abandonnement dwingrechtelijke bepalingen op te leggen maar de wetgever moet eerder in een reglementering voorzien die zal gelden behoudens andersluidende bedingen die door de partijen in hun overeenkomst werden opgenomen.

#### 6.2.24. De toekomstige wetgeving zal ook duidelijke regels moeten bevatten over de verzekerbare waarde en de maximum vergoeding die de verzekerde kan bekomen.

Daarbij moet in herinnering gebracht worden dat de zee –en transportverzekering er is om een verlies goed te maken, maar nooit om een extra winst voor de verzekerde op te leveren.

De toekomstige wetgever zal duidelijke richtlijnen moeten geven waarbij de waarde van het verzekerde object door de partijen wordt vastgelegd (agreed value / valeur agréée).

Er wordt voor gepleit, in lijn met de buitenlandse wetgeving (zie de Franse wetgeving en zie de Scandinavische wetgeving) om de verzekerde waarde te reduceren indien wordt aangetoond door de verzekeraar dat de opgegeven en eventueel aanvaarde waarde overdreven was.

Indien de verzekerde de waarde heeft overschat met frauduleuze bedoelingen dient de verzekering nietig te worden verklaard als sanctie voor de inbreuk op de goede trouw die de basis moet vormen, niet alleen van alle overeenkomsten, maar die ook bijzonder aanwezig moet zijn in relatie verzekeraar / verzekerde (zie F L 172-6).

#### 6.2.25. Regeling van de schadeclaims

De nieuwe wetgeving zal ook een duidelijke regeling moeten bevatten over de regeling van de schade met daaraan gekoppeld de automatische / wettelijke subrogatie van de verzekeraar in de rechten van de verzekerde.

Er wordt sterk gepleit dat een verplichting wordt ingeschreven in de wet waarbij de verzekerde zijn schadeclaim dient te stellen door de voorlegging van een origineel van de verzekeringsovereenkomst dan wel een origineel van de polis.

De wettelijke regeling moet ook voorzien dat de verzekeraar automatisch gesubrogeerd wordt in de rechten van de verzekerde wanneer hij de schade algeheel of partieel uitbetaalt.

De wettelijke regeling moet ook de rang of prioriteiten bekend maken t.o.v. de aansprakelijke derde wanneer de verzekerde niet algeheel vergoed is geworden voor zijn schade door de verzekeraar.

In dit verband is het ook aangewezen dat de wetgever de taak en de rol van de leidende verzekeraar scherp stelt waarbij de verzekerde het recht moet krijgen een vordering voor de Rechtbank in te leiden ten laste van de leidende verzekeraar die alle andere mede-verzekeraars in de rechtsprocedure dan vertegenwoordigt.

Thans dient een verzekerde al de verzekeraars te dagvaarden.

De vonnissen dienen dan ook uitgesproken te worden tegen de leidende verzekeraar, qualitate qua m.b.t. de mede-verzekeraars, waarbij het de mede-verzekeraars toegelaten moet zijn tussen te komen in het hangende geding om hun belang te vertegenwoordigen, zo zij dat wensen.

De toekomstige regeling moet ook de verplichting tot contributie tussen de mede-verzekeraars wettelijk regelen, zodat een verzekerde die het geheel betaald heeft contributie kan eisen ten laste van mede-verzekeraars zo zij voor hetzelfde risico gehouden waren....

#### 6.2.26. Verjaring

Tenslotte zal de nieuwe zee –en transportverzekeringwet ook het verjaringsstatuut inzake zee –en transportverzekeringvorderingen moeten uitwerken.

Daarbij zal de wetgever niet alleen het startpunt van de verjaring, maar ook de duurtijd van de verjaring moeten bepalen, als tevens de redenen van stuiting en schorsing vermelden.

Tenslotte zal de wetgever ook het verjaringsstatuut moeten bepalen inzake de vorderingen op basis van de bijdrageplicht van de mede-verzekeraars en de verhaalsvorderingen van de gesubrogeerde verzekeraars lastens de derde aansprakelijke.

#### 6.2.27. Algemeen besluit

In deze korte inventaris hebben wij willen aangeven welke essentiële onderdelen een nieuwe zee –en transportverzekeringwet dient te bevatten.

De auteurs gaan ervan uit dat de wetgever zo weinig mogelijk dwingrechterlijke bepalingen moet geven, maar op hetzelfde ogenblik een nuttig en handig instrument dient te verstrekken aan de rechtzoekende verzekeraars en verzekerden.

Behoudens de vereisten van de openbare orde, bijvoorbeeld i.v.m. het verzekeraar belang moet de grootste contractvrijheid gelaten worden aan de partijen bij de overeenkomst.

De praktijk en voornamelijk de internationale praktijk toont aan dat de verzekeringsindustrie voornamelijk gekenmerkt wordt door modelcodexen die de basis zijn van de rechten en verplichtingen tussen partijen zoals daar zijn, The Institute Clauses Hulls & Machinery, The International Hull Clauses 2003, The Institute Cargo Clauses A, B & C, de Antwerpse Maritieme Polis van april 2004, het Norwegian Marine Insurance Plan 1996, versie 2007 e.d....

De wetgever moet inspelen op deze marktsituatie en de wetgeving moet aansluiten op datgene wat internationaal gebruikelijk is.

Een te lange of te ingewikkelde wetgeving of een wetgeving die te ver verwijderd staat van de internationale zee –en transportverzekeringpraktijk riskeert voor de rechtzoekenden dan ook dode letter te blijven.

De volgende zaken moeten wettelijk geregeld worden: omschrijving van maritieme en transportverzekering, omschrijving van de risico's, het vereiste van goede trouw, de gevolgen van verzwijging en verzwaring van het risico, het vereiste van verzekeraar belang, de fout van de verzekerde, de uitsluitingsgronden, het schadeloosstellend karakter van de verzekering, met de mogelijkheid van verzekering van verwachte winst, de samenloop van verzekering, de dubbele verzekering, de door de verzekerde te geven waarborgen en de gevolgen van de inbreuken daarop, de overdraagbaarheid van de polis, de verzekerde waarde, het behoud van het abandonnement, behoud van het beginsel "verzekering" op basis van het principe "lost or not lost" (verzekeringen op goede of kwade tijdingen), plaats en tijd van het risico, zowel voor casco als voor goederenverzekering, verzekering tegen oorlogsrisico's en terrorisme, de subrogatie, het verhaal en verjaring van vorderingen.

## 6.2. Voorstel van aanpak

Het lijkt ons van kapitaal belang dit onderdeel te implementeren na kennis genomen te hebben van de werkzaamheden van de Commissie voor de Verzekeringen die een tiental jaren geleden een nieuwe transportverzekeringswet voorbereidde. Deze regeringscommissie stond onder leiding van Professor Dr. Herman COUSY van de Katholieke Universiteit Leuven, die werd opgevolgd door Professor DUBUISSON.

Het expertenteam dient kennis te krijgen van de werkzaamheden van die Commissie. Mocht zij nog verdere activiteiten ontplooiën is het wellicht aangewezen om het huidige project in samenwerking met deze commissie verder uit te werken.

p.m. Bodemerij
----------------

Dit hoofdstuk zal niet meer worden opgenomen in de herziene Belgische Zeewet.

### **1. Krachtlijnen van de huidige regeling**

Titel 5 van Boek II van het Wetboek van Koophandel voorziet in de artikelen 179 t.e.m. 190 in een regeling m.b.t. leningen op bodemerij.

De lening op bodemerij (*le prêt à la grosse aventure*) is een lening die wordt aangegaan met het oog op een maritieme expeditie waarbij de geldschieter akkoord gaat, in geval van zeefortuin, slechts te worden terugbetaald tot beloop van de waarde van de geredde goederen, maar in het andere geval zal hij, als tegenprestatie voor het ondergane risico, niet enkel kapitaal en intresten, maar ook betaling bekomen van een speciale vergoeding : de premie (zie SMEETERS & WINKELMOLEN, Droit Maritime, II, nrs. 896 – 897).

Door het ontstaan van de zeeverzekering, de scheepshypotheke en voorrechten, en het maritieme krediet, is de bodemerij totaal in onbruik geraakt.

### **2. Relevante internationale verdragen**

De bodemerij wordt noch door internationale verdragen, noch door internationale modelovereenkomsten geregeld.

### **3. Implementering van de Verdragen in België**

Op gebied van de bodemerij had België geen enkel internationaal verdrag te implementeren.

### **4. Relevante buitenlandse wetgeving**

Ook in Frankrijk is de bodemerij overeenkomst volledig in onbruik geraakt. Zie Antoine VIALARD, Droit Maritime, nrs. 25, 99 en 349.

In Duitsland werd de bodemerij overeenkomst in 1972 afgeschaft (zie Rolf Herber, Seehandelsrecht, Berlijn 1999, p. 5).

In Engeland bestaat er geen afzonderlijke wettelijke regeling voor “bottomry and respondentia” maar de auteurs zijn het erover eens om te zeggen dat deze vormen van kredietverstrekking uitgestorven zijn : “Are now almost obsolete and only require a passing notice.” (zie Chorley and Giles, Shipping Law, 8th edition, p. 59).

### **5. Knelpunten in de huidige regeling**

- Het knelpunt bestaat hierin dat de artikelen over bodemerij in ons Wetboek loutere ballast zijn die geen enkel praktisch nut meer hebben en die bovendien een beeld projecteren van totale veroudering en wereldvreemdheid.

De bodemerij overeenkomst behoort tot de antiekwinkel van het zeerecht, de overeenkomst heeft nog alleen maar een pedagogische / academische waarde omdat het de voorloper is geweest van de maritieme verzekeringen ....

De aanwezigheid in de Belgische wetgeving van dergelijke voor de hedendaagse rechtspraak volkomen irrelevante teksten geeft de buitenstaanders de indruk van volslagen juridische verstarring en legistische verwaarlozing (zie Van Hooydonk, Eric, Schip van Staat met Slagzij, Antwerpen / Apeldoorn, Maklu, 2006, p. 92).

### **6. Verkieselijke oriëntatie van de herziening**

Volledige weglating van titel 5, de artikels 179 tot 190.