

# COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

## Werkgroep "Transportverzekering"

Verlag 2de vergadering - 20 november 1996

### **1. Zijn aanwezig :**

Voorzitter : de heer COUSY

Verzekeringsondernemingen : de heren ROGGE  
WAUTERS

Tussenpersonen : de heren LEDANT  
STAPPAERTS

Industriële verbruikers : de heren DAELEMANS  
HOLLENFELTZ DU TREUX

Deskundigen : de heren BERNAUW  
DIERIJCK  
JACQUES  
LIBOUTON  
PONET

Ministerie van Economie : mevrouw CONRUYT  
de heer NICOLAI

Secretariaat : de heer RUBENS (verslaggever)  
mevrouw VANDEVELDE

### **2. Verloop van de werkvergadering**

#### **A. Inleiding**

Voorzitter H. Cousy verwelkomt de leden van de commissie. Hij stelt voor op deze werkvergadering de synthesesnota te overlopen en te bespreken om vervolgens tot een eindconclusie te komen.

## **B. Bespreking van de synthesesnota**

### **1. PRELIMINAIRE OPMERKING : WENSELIJKHEID VAN EEN NIEUWE WET**

Door de leden van de werkgroep worden volgende bemerkingen geformuleerd bij de vraag naar de wenselijkheid van een nieuwe wet :

- C. Dierijck : Vindt een nieuwe wet wenselijk.
- H. Wauters : Is het hier niet mee eens en stelt voor de visie van J. Libouton te volgen (deze laatste vindt de redactie van een nieuwe wet niet noodzakelijk)
- J. Libouton : Het huidige probleem betreft het toepassingsgebied. De rest is in orde, of beter gezegd is gevaarlijk om te veranderen. Bovendien is de huidige wetgeving terzake toch van suppletief recht.
- J. Rogge : Beamt deze laatste opmerking van J. Libouton.
- F. Ponet: Stelt voor de nuttige bepalingen van de Wet van 1874 en 1879 bijeen te brengen. Hij spreekt zich uit voor een samensmelten van deze wetten : de verouderde bepalingen ervan schrappen en het overige behouden.
- S. Ledant : Volgt deze visie en onderschrijft dit voorstel om de bestaande wetgeving te behouden en samen te smelten in 1 wet na schrapping van de voorbijgestreefde bepalingen. Hij is geen echt voorstander van een nieuwe wet.
- F. Ponet : Merkt op dat de bestaande wetgeving weinig problemen geeft in de praktijk.
- Voorzitter H. Cousy : Synthetiseert als volgt :
  1. Opklaren van het toepassingsgebied
  2. Kuisbeurt van de bestaande wetgeving : verouderde bepalingen schrappen
  3. Coherentie door : - ofwel het samensmelten van de Wet van 1874 en deze van 1879  
- ofwel door de redactie van een nieuwe wet
  4. Een eventuele nieuwe wet moet van aanvullend recht zijn, als een soort van terugvalbasis. Het zijn immers professionelen die ermee werken.

- C. Dierijck : Waarschuwt de leden van de *werkvergadering* ervoor dat een wijziging van de Wetten van 1874 en 1879 noodzakelijk zal leiden tot een wijziging van de Antwerpse zeeverzekeringsspolis.

- F. Ponet : Stelt dat het spreken over een '*vervoerwet*', een verdere specificatie naar de verschillende vervoermodi als vliegtuig, schip en vrachtwagen overbodig maakt. Stelt dat enkel '*cargo*' hieronder moet vallen en niet '*casco*'.

- J. Libouton : Merkt op dat '*casco*' niet valt onder de L.V.O. Wet van 1992 en stelt zich dan ook de vraag of zo '*casco*' wordt uitgesloten uit het toepassingsgebied van de eventuele nieuwe wet men geen 4 wetten krijgt : 1874, 1879, 1992 en deze nieuwe '*vervoerwet*'.

- F. Ponet : Repliceert hierop dat hij enkel pleit voor aparte onderdelen voor '*cargo*' en '*casco*' in een eventuele nieuwe wet.

- P. Hollenfeltz du Treux : Spreekt zich nogmaals uit voor een nieuwe wet en geeft aan dat deze dient te bestaan uit vier delen :

1. Algemeen deel
2. Deel cargo
3. Deel casco
4. Deel aansprakelijkheid

- S. Ledant : Onderschrijft deze indeling.

- H. Wauters : Voor de verzekeraars speelt het geen rol of er 1 dan wel 2 wetten komen, zolang de bestaande wetgeving maar '*getoiletteerd*' wordt. Verzekeraars gaan akkoord met de opsplitsing in aparte hoofdstukken voor '*cargo*', '*casco*' en '*aansprakelijkheid*'. Verzekeraars wensen wel dat bij de redactie van een nieuwe wet rekening zal worden gehouden met toekomstige vervoermodi.

- P. Hollenfeltz du Treux : Stemt met deze laatste bemerking in. De nieuwe wet moet binnen 50, 60 jaar nog toepasselijk (kunnen) zijn.

- C. Dierijck : Waarschuwt voor suppletieve wetgeving : de R.S. buigt dit soms om in '*niet aanraken*'.

- J. Rogge : De Wet van 1874 bevat algemene bepalingen. Is het niet mogelijk deze Wet van 1874 te laten vallen door in art. 3 van de L.V.O. Wet van 1992 transport suppletief toepasselijk te maken ? Op deze wijze dient enkel de Wet van 1879 te worden gemoderniseerd.

- De overige leden van de werkgroep antwoorden hierop negatief.
- Voorzitter H. Cousy : Synthetiseert opnieuw als volgt :
  1. Legislatieve spaarzaamheid : geen grote nieuwe wet
  2. Huidige wetgeving dient gemoderniseerd en geactualiseerd te worden
  3. De nieuwe reglementering dient, behoudens uitzondering eventueel van enkele bepalingen, suppletief te zijn
  4. Model van deze nieuwe regeling zou als volgt zijn (cfr. L.V.O. Wet van 1992) :
    - Deel algemene bepalingen
    - Deel bijzondere bepalingen : -cargo
      - casco
      - aansprakelijkheid
- K. Bernauw : Vindt dat de L.V.O. Wet van 1992 als uitgangspunt moet worden gebruikt voor de nieuwe wetgeving.
- F. Ponet : Is het hier niet mee eens. De mechanismen van de L.V.O. Wet van 1992 kunnen niet worden toegepast voor transportverzekeringen.
- J. Libouton : De L.V.O. Wet van 1992 is inderdaad niet bruikbaar voor transportverzekeringen. Bv. : Oorlogsrisico's die nog maandenlang gedekt zouden blijven, dat kan niet. Verzekeraars moeten hiervoor hun opzeg kunnen geven.
- J. Rogge : Beamt dit volledig en verwijst hierbij naar de bepalingen betreffende de kredietverzekering.
- Voorzitter H. Cousy : Vraagt zich bij wijze van eerste toetssteen af hoe bijvoorbeeld de problematiek van de 'verzwijging' moet worden opgelost.
- P. Hollenfeltz du Treux : Hiervoor dient de regeling zoals voorzien in de L.V.O. Wet van 1992 te worden gevolgd.
- J. Libouton : Verkiest hiervoor de strictere regeling van de Wet van 1874.
- P. Hollenfeltz du Treux : De regeling zoals voorzien in de Wet van 1874 is niet in harmonie met de huidige praktijk. De verzekerde 'te goeder trouw' mag in geval van verzwijging niet te zwaar worden bestraft. Hij moet worden beschermd.

'zware fout'.

- J. Libouton : Misschien kan worden overwogen om voor kleinere zaken slechts 1 arbiter aan te stellen en enkel bij grotere zaken met 3 arbiters te werken.
- H. Wauters : Stelt tot slot nog de vraag of er een controlewet is voor algemene agenten en, in negatief geval, of er geen kan worden geredigeerd.

### C. Conclusie

Voorzitter H. Cousy rondt deze tweede werkvergadering af en synthetiseert uiteindelijk als volgt :

- Wat in ieder geval dient te geschieden is :
  - het opklaren van het toepassingsgebied
  - het opfrissen van de Wet van 1879
- De diverse standpunten met betrekking tot de reglementering inzake transportverzekeringen zijn de volgende:
  1. minimale aanpassing :
    - de Wet van 1874 : behouden
    - de Wet van 1879 : opkuisen
    - preciseren van het toepassingsgebied (*optie 1*)
  2. - de Wet van 1874 behouden als Algemene Wet en als Wet voor de herverzekeringen
    - de reglementering inzake transportverzekeringen te structureren als volgt :
      - Deel algemene bepalingen
      - Deel bijzondere bepalingen : -cargo
        - casco
        - aansprakelijkheid
    - de op deze wijze gestructureerde reglementering bekomen via :
      - ofwel het versmelten en moderniseren van de bepalingen van de Wet van 1874 en deze van de Wet van 1879 (*optie 2*)
      - ofwel het opstellen van een totaal nieuwe transportverzekeringswet (*optie 3*)

### 3. Verdere planning

Alvorens verder te gaan en een keuze te maken uit een van de drie opties, dient het resultaat van de bespreking in de *'plenaire commissie'* te worden afgewacht.

---