

Groenboek – Herziening Zeewet - Commissie Verzekeringen

Eindverslag

Commissieleden :

P. Buyl (Nateus) ;
A. Deckers (Marsh) ;
S. Deckers (B.V.T.) ;
C. Dieryck ;
D. Fontijn (Beeckman De Vos) ;
B. Insel ;
S. Ledent (Verheyen) ;
J. Libouton ;
F. Ponet ;
R. Roland ;
P. Rubens ;
A. Stappaerts (Marsh) ;
G. Straatman ;
F. Van Bellinghen ;
W. Van Gompel (B.D.M.) ;
G. Van Spilbeeck (F.C.I.) ;
L. Verbeke
W. Verhees ;
C. Vrints (Havrico) ;
J. Gorrebeeck (Vanbreda).

Voor de Herzieningscommissie : M. Huybrechts

Met twintig leden uit zowel de advocatuur, vertegenwoordigers van de verzekeraars, makelaars en dispacheurs, kende deze Commissie een mooie “multiculturele” samenstelling.

Er werden een viertal vergaderingen gehouden.

Daarnaast werd ook heel wat input gehaald uit de uitvoerige schriftelijke commentaren die door verschillende leden van de Commissie werden gegeven.

Tussen de vergaderingen door werd er ook heel wat elektronische correspondentie gevoerd.

Na een eerder moeizame start, werd er uiteindelijk heel constructief werk geleverd en zijn de debatten in een erg serene sfeer verlopen.

Er is geen eensgezindheid binnen de commissie over de uitgestrektheid van het mandaat van de Herzieningscommissie en met name met betrekking tot de herziening van de transportverzekeringswetgeving.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Een aantal leden van de Commissie wensen dan ook dat vermeld wordt dat het mandaat van de Herzieningscommissie in vraag gesteld wordt wat betreft het herzien van een transportverzekeringwet.

De antwoorden op de verschillende vragen staan dan ook los van deze principiële bespreking.

Er is een quasi algemene consensus dat de toegemeten tijd te kort is.

Hierbij werden ook vragen gesteld naar de ongelijke behandeling van Nederlandstaligen en Franstaligen. Aan deze laatste wordt tijd gegeven tot 31 december 2007 daar waar de Nederlandstalige consultatie dient afgerond op 31 oktober 2007.

De vragenlijst omvat een drietal grote thema's :

- 106 t/m 113 , 135 : fundamentele vragen rond het wezen van zee/transportverzekering
- 114 t/m 118, 137 : verzekeringsbegrippen
- 119 t/m 134, 136 : inhoudelijk betrekking hebbend op verzekeringscontract
- 138 t/m 143 , 87,88 : schaderegeling, gemene averij en bodemerij

Er werd opgemerkt dat de vragen 87 en 88 ook tot het domein van de vraagstelling van de Commissie inzake aansprakelijkheid, tussenpersonen en voorvallen ter zee behoren.

(Commissie 4 : voorzitter A. Poelmans).

De vragen 87 en 88 werden dan ook in het kader van de Commissie Verzekeringen niet behandeld.

De antwoorden op de verschillende vragen luiden als volgt :

VRAAG 106

Is een nieuw wettelijk regime voor zee- en transportverzekeringen wenselijk ?

EN

VRAAG 107

Is het wenselijk alle relevante bepalingen te integreren in één wetgevende akte, zodat de Algemene Verzekeringwet van 1874 buiten toepassing kan worden gesteld ?

Deze twee vragen worden beschouwd als de meest fundamentele wat het werk van deze commissie betreft.

Omtrent deze twee vragen werden er lange debatten gevoerd, zowel mondeling tijdens verschillende vergaderingen alsook schriftelijk via het uitwisselen van elektronische correspondentie

Er is een grote consensus rond het feit dat de huidige wetgeving (1874 / 1879) heeft geleid tot een mooi evenwicht tussen verzekerden en verzekeraars.

Het beste bewijs hiervan zijn de vele buitenlandse verzekerden die zich in België via Belgische makelaars laten verzekeren.

Er moet aandacht gegeven worden aan wat bestaat en dat aanleiding heeft gegeven tot een eensgezinde rechtspraak.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Het heeft weinig zin om de weg op te gaan van een “zeeverzekeringwet” waarin de volledige problematiek van transportverzekeringen zou geregeld worden.

Alle aspecten van vervoer en aanverwanten, zijn te complex om binnen het kader van een hoofdstuk verzekeringen van de zeeverzekeringwet te worden geregeld.

Niemand is vragende partij om een herziening in die zin.

Enige herziening zou in elk geval een kans moeten zijn om een volledige herziening door te voeren voor alle vormen van transportverzekeringen in de breedste zin van het woord (goederen, casco, aansprakelijkheid van alle actoren betrokken bij, zee, binnenwateren, land, spoor, lucht, verblijf).

Zulke herziening is te omvattend en dient dan buiten het kader van een herziening van de zeewet te gebeuren.

Specifiek met betrekking tot vraag 107 wordt nog verwezen naar de besluiten van de Commissie Cousy, die in 1996 haar eindverslag heeft neergelegd.

Deze besloot dat een herziening van de wetgeving m.b.t. transportverzekeringen wenselijk is, doch in ieder geval nieuwe wetgeving maximaal suppletief te houden, en dat er 3 mogelijke werkpistes bestaan :

- minimalistische wetgeving ontwerpen
- 1874 en 1879 samenvoegen
- volledig nieuwe transportverzekeringwet ontwerpen

Aan de geldende bepalingen van de wet van 1874 dient in elk geval niets te worden aangepast. Er is een consensus dat de geldende bepalingen van deze wet voldoening geven.

Op sommige punten kan een herziening of opfrissing van de wet van 1879 beoogd worden.

Er dient benadrukt te worden dat de vragen 106 en 107 in die optiek dan ook eensluidend negatief worden beantwoord en dat de antwoorden op alle volgende vragen ondergeschikt zijn aan het negatieve antwoord op de vragen 106 en 107

VRAAG 108

Is het wenselijk dat de nieuwe transportverzekeringwet geldt voor alle vormen van transportverzekering ?

Het antwoord op deze vraag is eensgezind positief.

Als er dan toch een herziening komt, dan moet het de gelegenheid zijn om een algemeen regime te creëren (cfr. supra)

VRAAG 109

Is het wenselijk het toepassingsgebied van de Landverzekeringwet duidelijker af te bakenen ?

Ook hier is het antwoord unaniem positief.

De bepalingen van een nieuwe transportverzekeringwet moeten overigens duidelijk voorzien in een voorrangsgeregeling op de algemene verzekeringwet.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

C. Dieryck verwijst in dat verband overigens naar de verschillende Cassatiearresten die het verzekeringsobject duidelijk hebben afgebakend.

VRAAG 110

Dient de nieuwe transportverzekeringwet geheel of maximaal van suppletieve aard te zijn ?

Ook op deze vraag gaat het antwoord unaniem in dezelfde richting.

Indien de wetten van 1874 en 1879 zouden worden samengesmolten in een enkele allesomvattende transportverzekeringwet, dan dienen de bepalingen maximaal van suppletieve aard te zijn.

Een geheel suppletief karakter kan evenwel niet als de wet van 1874 zou afgeschaft worden, vermits er bepalingen van openbare orde zijn die niet zonder meer kunnen worden terzijde geschoven.

De huidige wetgeving verschaft een mooi evenwicht tussen dwingend en suppletief recht en dat evenwicht dient in elk geval te worden behouden.

VRAAG 111

Is het wenselijk de nieuwe transportverzekeringwet te doen aansluiten bij buitenlandse voorbeelden en bij gangbare polisvoorwaarden en, zo ja, welke in het bijzonder ?

Er is eensgezindheid omtrent het te verwoorden standpunt.

Buitenlandse wetgeving kan enkel inspirerend werken.

Ook in buitenlandse wetgeving is het zo dat er één wetgeving, één polis is.

De wetgeving moet wel rekening houden met de Antwerpse goederenverzekeringpolis van 20 april 2004. Hierbij dient wel opgemerkt dat deze tekst enkel van toepassing kan zijn op cargoverzekeringen en dat het toepassingsgebied van een nieuwe transportverzekeringwet veel breder is.

Er wordt geopperd dat een nieuwe wetgeving ook oplossingen zou moeten bieden voor conflictsituaties, bij divergerende polisbepalingen.

De algemene opinie is evenwel dat dit behoort tot de contractuele vrijheid van de partijen die één en ander in hun polisteksten dienen te voorzien.

Interpretatieregels hoeven derhalve niet.

VRAAG 112

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet definities op te nemen van kernbegrippen ?

Na een lange discussie werd het duidelijk dat er geen consensus kon bereikt worden omtrent het antwoord op deze vraag.

Een strekking is tegen het opnemen van definities en verwijst daarvoor naar de speciale verzekeringsproducten op de markt aanwezig (take-over, contingency, D.I.C.)

Definities in de wet zouden hinderlijk en beperkend kunnen werken, zeker voor deze speciale producten.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Deze strekking wijst erop dat de betrokken partijen professioneel genoeg zijn om in de praktijk voort te kunnen zonder definities te voorzien in de wet.

Een andere strekking merkt op dat een belangrijk deel van de transportverzekeringen niet via gespecialiseerde makelaars wordt geplaatst.

Door het definiëren van bepaalde kernbegrippen, zouden deze makelaars en ook hun verzekerden van een wettelijke bescherming genieten.

Een nieuwe wet moet dienstig zijn voor iedereen. Het definiëren van kernbegrippen is ook een moderne legistische werkwijze.

De vraag wordt dan gesteld welke kernbegrippen moeten opgenomen worden en welke niet. Een exhaustief antwoord hierop kon niet worden geformuleerd.

De discussie heeft zich dan georiënteerd rond het begrip ‘verzekerbear belang’.

Hoewel deze problematiek expliciet sub vraag 116 aan bod zou komen, heeft de gevoerde discussie hieromtrent duidelijk gemaakt dat er geen consensus zou gevonden worden.

De eerste strekking stelt dat het Hof van Cassatie in 1957 het verzekerbear belang dermate ruim en duidelijk had omschreven, dat een verdere definitie niet noodzakelijk, zelf eerder verstarrend zou werken.

De tweede strekking heeft het volgende standpunt. Als het Hof van Cassatie in 1957 een algemeen aanvaarde en duidelijke definitie geeft van het verzekerbear belang, dan komt het de rechtszekerheid ten goede om deze definitie onverkort in de wet op te nemen als definitie van een van de kernbegrippen.

Een consensus werd niet bereikt.

VRAAG 113

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet de taak en de rol van de makelaar te regelen ?

Over het antwoord op deze vraag waren alle aanwezigen het eens.

De B.V.V.M stelt duidelijk dat dit niet wenselijk is. Het statuut van de makelaar wordt geregeld door de wet Cauwenberghs. Deze wetgeving is van dwingend recht.

Overigens is de makelaar geen partij bij de verzekeringsovereenkomst, maar wordt algemeen gesteld dat hij mandataris is van de verzekerde.

De meeste makelaars die transportverzekeringen aanbieden en plaatsen, zijn ook werkzaam in andere verzekeringstakken.

Als in de transportverzekeringwet de taak en de rol van de makelaar zou worden geregeld, zou het statuut van eenzelfde makelaar verschillend kunnen zijn al naargelang hij zich beweegt binnen het gebied van de transportverzekeringen dan wel binnen een andere verzekeringstak.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Vraag 113 is ingegeven door de Engelse Marine Insurance Act.

Algemeen wordt gesteld dat het onterecht is om zich te laten inspireren door de Engelse regelgeving ter zake.

VRAAG 135

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet de basisverplichtingen van Verzekeraar en verzekerde te regelen ?

Er wordt aan M. Huybrechts gevraagd wat de bedoeling van deze vraag in feite is.

De aanwezigen vinden de vraag immers niet echt duidelijk. Ook een aantal ingestuurde opmerkingen vragen om verduidelijking.

M. Huybrechts merkt op dat er verschillende geschriften en cursussen zijn die uitgebreid antwoord geven op deze vraag. De problematiek is echter niet in de wet geregeld.

De bedoeling is om meer systematiek in de wetgeving te brengen.

Voor het antwoord op deze vraag wordt unaniem verwezen naar artikel 1 van de wet van 1874 dat de rechten en plichten van de partijen regelt.

Deze bepaling is duidelijk en dient te worden behouden.

De overige rechten en plichten kunnen contractueel geregeld worden en behoeven geen wettelijke regeling.

VRAAG 114

Is het wenselijk de verplichting tot goede trouw in de transportverzekeringwet te expliciteren en er een sanctieregeling aan te hechten ?

Er wordt opgemerkt dat deze vraag geïnspireerd is aan de Engelse principes.

Het principe van de goede trouw is een principe van het algemene contractenrecht waaraan ook de verzekeringscontracten onderworpen zijn.

Art. 1134 B.W. e.v. regelen dit.

Uiteindelijk zal de feitenrechter de goede trouw beoordelen.

Er wordt verder ook opgemerkt dat goede trouw zeker niet met verzwijging mag worden vermengd. Er mag ook niet gesteld worden dat ter zake goede trouw een wezenlijk bestanddeel van de verzwijging is.

De vraag wordt dan ook unaniem negatief beantwoord.

VRAAG 115

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet de informatieverplichting van de verzekerde te regelen met een bijhorende gedifferentieerde sanctieregeling ?

In zijn visie verwijst het expertenteam naar de Franse en de Noorse regeling dienaangaande.

Verzwijging heeft te maken met consensus tussen de partijen, verzekerde en verzekeraar.

Het wordt begrensd door wat de verzekerde weet of dient te weten en wat hij dan ook moet meedelen aan de verzekeraar in het licht van de consensus omtrent het te verzekeren risico.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Artikel 9 van de wet van 1874, van toepassing op zeeverzekeringen, stelt duidelijk dat voor verzwijging het element goede of kwade trouw niet relevant is.

In 1978 heeft het Hof van Cassatie ook gesteld dat de informatieplicht niet gekoppeld is aan enige fout van de verzekerde.

Vermits voor maritieme verzekeringen de informatieplicht strenger dient beoordeeld te worden dan voor andere vormen van verzekering en dat omwille van het specifieke karakter van de zeeverzekering, wordt unaniem geoordeeld dat de huidige toestand, met name art. 9 van de wet van 1874 voldoening geeft, zeker met de interpretatie van Cassatie in 1978.

Er wordt wel gesteld dat het antwoord op deze vraag enkel geldt voor wat de zeeverzekering in enge zin betreft.

In de brede context van een allesomvattende transportverzekeringwet zou dit antwoord gedifferentieerd moeten zijn.

VRAAG 116

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet het vereiste van het verzekerbaar belang te regelen, en dit ruim te omschrijven ?

Het verzekerbaar belang werd in het arrest Dixie van het Hof van Beroep van 13 juli 1955, bevestigd door het arrest van Cassatie van 17 mei 1957, zeer ruim omschreven.

Het Hof van Cassatie heeft in haar arrest van 1957 deze uitspraak bekrachtigd en vastgesteld dat er geen tegenstrijdigheid is in de motieven van het Hof van Beroep.

Sedertdien is hieromtrent eensgezindheid en wordt deze omschrijving algemeen aanvaard.

Het verdient dan ook aanbeveling, en daar zijn de leden van de commissie verzekeringen mee akkoord, om de definitie zoals door de rechtspraak gegeven, op te nemen in de wet.

Uit de visie van het expertenteam blijkt evenwel dat deze vraag ook het conceptueel aspect van het verzekerbaar belang betreft.

De actief legitimatie van het verzekerbaar belang gebeurt op het ogenblik dat de vordering naar de verzekeraars toe wordt gesteld.

Dit verzekerbaar belang dient dan ook niet noodzakelijkerwijze bij het afsluiten van de verzekeringsovereenkomst aanwezig te zijn.

VRAAG 117

Is het wenselijk een verzekeringsovereenkomst alleen dan nietig te verklaren wanneer wordt aangetoond dat de verzekerde geen enkel verzekerbaar belang had bij de verwezenlijking van het risico ?

De zinsnede ‘alleen dan nietig’ komt eigenaardig over. Het kan niet de bedoeling zijn dat er geen andere gronden tot nietigheid van de verzekering zouden gelden.

Er wordt unaniem geoordeeld dat de zaken best blijven zoals zij zijn.

‘Rebus sic stantibus’.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Er zijn de vier arresten en daar kunnen wij het best bij houden.

m/v Abington : Brussel 28 april 1893, R.H.A. 1893, 209

m/v Heemskerk : Koophandel Antwerpen 22 december 1947, R.H.A. 1948, 79; Brussel 10 maart 1950, R.H.A. 1950, 58; Cass. 16 april 1953, R.H.A. 1953, 203.

m/v Dixie : Arbitrage Antwerpen 9 maart 1953, R.H.A. 1953, 111; Brussel 13 juli 1955, R.H.A. 1955, 15; Cass. 17 mei 1957, R.H.A. 1957, 297; RCJB 1958, p. 240 nr. 27.

m/v Halle : 14 september 1993 T.B.H. 1994, 56 + noot.

VRAAG 118

Is het wenselijk om bij pluraliteit van verzekeringen de proportionele methoden toe te passen, eerder dan de chronologische methoden ?

Deze vraag heeft aanleiding gegeven tot een lang, maar verrijkend debat.

Er wordt opgemerkt dat dubbele verzekering enkel kan bestaan in hoofde van dezelfde persoon.

Er wordt ook opgemerkt dat België een unicum is, en dat alle andere landen inzake verzekeringen de proportionele regel toepassen.

Hiertegen wordt ingebracht dat dit niet het geval zou zijn, en dat er ook nog andere voorbeelden van chronologische regeling zijn.

Een proportionele regeling kan aanleiding geven tot problemen in geval van verzekeringsproducten zoals een D.I.C., take over polissen, contingency dekkingen.

De Belgische markt heeft hier een aantal producten ontwikkeld die niet overal gekend zijn.

In wezen gaat het niet om een dubbele verzekeringen vermits het voorwerp van de verzekering anders is. In vreemde rechtstelsels (vb. Engeland) zou een en ander echter wel als een dubbele verzekering kunnen beschouwd worden.

Bij dubbele verzekering waarbij er verschillende rechtsregimes gelden, kunnen zowel een proportionele regeling als een chronologische regeling aanleiding geven tot heel wat problemen.

Hoewel er vanuit de praktijk in België niet veel problemen worden ervaren, betekent niet dat deze er niet geweest zijn of sluimerend aanwezig zijn.

Er zijn overigens commissieleden die met deze problematiek in het verleden geconfronteerd werden.

Uiteindelijk wordt unaniem gesteld dat het heel moeilijk is om welk danige stelling ook in te nemen bij het beantwoorden van deze vraag.

Enig antwoord geeft aanleiding tot het zich begeven in een kluwen van IPR regels.

Er zou ook moeten uitgezocht worden hoe uniek de situatie in België wel is en of deze wel uniek is.

De Commissie verzekeringen meent dan ook dat zonder verder diepgaand onderzoek geen antwoord op deze vraag mogelijk is.

In de rand van dit debat wordt ook gewezen op de visie van het expertenteam, waar er gewag gemaakt wordt van frauduleuze oververzekering die tot nietigheid van de verzekeringsovereenkomst moet leiden.

Er wordt opgemerkt dat deze bedenking geen duidelijk verband houdt met de vraagstelling.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

VRAAG 137

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet alleen de verzwaring van het risico door toedoen van de verzekerde te behouden als ontbindingsgrond ?

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar de goederenverzekeringpolis van Antwerpen van 20 april 2004.

Artikel 3 van deze polis voorziet dat de dekking in voorkomend geval verworven blijft mits premieaanpassing.

Er wordt dan ook eensgezind gesteld dat deze vraag negatief moet worden beantwoord.

Enige aanpassing van de wet kan enkel zijn deze in overeenstemming brengen met de polis.

Anderzijds dient ook gepreciseerd dat er nog andere verzwarende omstandigheden bestaan dan deze beoogd onder het vermelde artikel 3 van de polis van 2004.

Bovendien geeft dit artikel geen vrijgeleide aan verzekerde, maar heeft deze laatste nog altijd een meldingsplicht.

Er dient hier ook opgemerkt dat dit antwoord enkel betrekking heeft op de goederenverzekering.

Voor andere verzekeringen dient het antwoord te worden gedifferentieerd.

VRAAG 119

Is het wenselijk om de te verzekeren waarden duidelijk in de wet te omschrijven ?

Er is enige verwarring of deze vraag betrekking heeft op het verzekerd object (art. 191 zeeverzekeringen) dan wel op de verzekerde waarden (art. 210).

M. Huybrechts verduidelijkt dat wel degelijk het verzekerd object bedoeld wordt.

De commissie is eensluidend akkoord dat art. 191 een voldoende omschrijving geeft en dat bovendien het verzekeringsobject in de polis wordt omschreven (bvb. art. 1 goederenverzekeringpolis van Antwerpen dd. 20 04 2004).

Dit antwoord kan ook hier enkel gelden voor wat de zeeverzekering betreft.

VRAAG 120

Is het wenselijk dat de transportverzekeringwet een geschrift eist en dat vorderingen alleen toelaatbaar zijn indien de originele polis wordt overgelegd ?

Enige discussie is ontstaan vanuit het standpunt dat voor handelszaken het bewijs met alle middelen mag worden geleverd.

Enig geschrift zou dan niet noodzakelijk zijn.

Uiteindelijk wordt echter unaniem geopteerd om de regeling zoals vervat in art. 25 van de wet van 1874 te behouden.

Een begin van een geschrift is dus voldoende.

Als er een certificaat werd uitgeschreven dat op welk danige wijze ook gepersonaliseerd is en een waardepapier uitmaakt, dan dient het originele certificaat in het licht van het vorderingsrecht voorgelegd te worden.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Ook hiermee is iedereen het eens.

Hier geldt eveneens de beperking dat dit antwoord enkel dienstig is voor de zeeverzekering in de beperkte zin van het woord en niet kan gelden voor andere vormen van transportverzekering.

VRAAG 121

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet het statuut van medeverzekeraars en herverzekeraars te omschrijven ?

Er wordt een wedervraag gesteld wat het statuut dan wel is. Verzekeraars op de Belgische markt bestaan dikwijls nog uit een pool van buitenlandse en/of binnenlandse verzekeraars of maatschappijen.

De rol van de medeverzekeraar wordt contractueel in het verzekeringscontract bepaald en dat blijft best zo.

Het statuut van de herverzekeraars is reeds bij wet geregeld en er wordt niet goed ingezien hoe dit in een transportverzekeringwet zou kunnen gebeuren.

Het antwoord op deze vraag is dan ook eensgezind negatief.

VRAAG 122

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet de positie van de leidende verzekeraar te regelen ?

Hoewel de meerderheid van de Commissie van mening is dat dit moet geregeld worden in het contract, zijn er toch stemmen die een wettelijke regeling wenselijk achten.

Het debat dat hieromtrent wordt gevoerd, leidt tot de conclusie dat het wel erg moeilijk wordt om te gaan bepalen wat juist de inhoud van zulke regeling moet zijn en hoe een en ander zou kunnen geregeld worden.

Uiteindelijk is het antwoord op deze vraag dan ook eerder negatief, zonder dat er evenwel van unanimiteit kan gesproken worden.

De meerderheid meent dat het verzekeringscontract de rol en de verantwoordelijkheden van de leidende verzekeraar dient te regelen.

VRAAG 123

Is het wenselijk voor transportverzekeringen een eigen IPR regeling in te voeren ?

Een degelijke IPR regeling wordt algemeen als meer dan wenselijk ervaren.

In deze stelt zich evenwel de vraag of dit nog wel tot de nationale bevoegdheid van de wetgever kan behoren, nu er in dat verband Europese regelgeving is.

De tweede Richtlijn van de Raad van de (toenmalige) E.E.G. van 22 juni 1988 regelt de Europese risico's.

Het K.B. van 22 02 1991 brengt de Belgische controlewet in overeenstemming met deze tweede Richtlijn.

In deze tweede Richtlijn geldt voor transportverzekeringen een uitzondering en is de wilsautonomie van de partijen de basisregel.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Ook het Verdrag van Rome van 1980, in België geratificeerd bij wet van 14 juli 1987 en dat van toepassing is wanneer de tweede Richtlijn geen toepassing kan vinden, huldigt het principe van de contractuele vrijheid inzake transportverzekeringen.

Enige nationale IPR – regeling, hoe welkom zij ook door omzeggens alle commissieleden zou zijn, lijkt dan ook niet mogelijk zonder in conflict te komen met de Europese regelgeving in dat verband. Ook hierover is er eensgezindheid.

VRAAG 124

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet een suppletieve regeling van de gedekte risico's op te nemen ?

Art. 201 van de zeeverzekeringwet wordt best behouden. Het maakt een brede interpretatie mogelijk en heeft een open slot.

Ook de artikels 207 en 221 bevatten een opsomming van gedekte risico's.

Dergelijke regeling is altijd suppletief vermits in het verzekeringscontract de gedekte risico's worden opgesomd.

Ook hier geldt dit antwoord, dat overigens unaniem is, enkel voor wat zeeverzekering betreft.

VRAAG 125

Is het wenselijk oorlogrisico's, sociale en burgerlijke onrusten en terreurdaden aan een bijzondere regeling te onderwerpen ?

Een eensluidend antwoord : JA

Dit is nu ook het geval en noodzakelijk. Het kan gaan om andere verzekeraars die betrokken worden op dezelfde polis.

VRAAG 126

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet de uitsluitingen te regelen ?

Er wordt opgemerkt dat het in de praktijk zo is dat de lichte fout contractueel niet als uitsluiting wordt weerhouden.

Artikel 205 en 206 van de zeeverzekeringwet worden meestal terzijde geschoven door afwijkende contractuele bepalingen.

Art. 16 van de wet van 1874 weerhoudt de zware fout als uitsluiting. Door de WLVO van 1992 werd het wel mogelijk om deze zware fout te verzekeren. Deze WLVO vindt evenwel geen toepassing op de zeeverzekering. Hier blijft art. 16 dus onverkort gelden.

Het Hof van Cassatie heeft in een arrest van 2 februari 1995 evenwel ook gesteld dat het artikel 16 niet langer van openbare orde is zodat verzekeraars er kunnen van afwijken. (Cass., 2 februari 1995, R.G.A.R. 1996, nr. 12611).

Deze evolutie zou aanleiding kunnen zijn om de uitsluiting voor de lichte fout niet langer als wettelijke uitsluiting te behouden.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Er wordt uiteindelijk echter eensgezind geopteerd dat het best is het huidige stelsel inzake uitsluitingen, en die overigens meer omvatten dan enkel de lichte of zware fout, te behouden.

VRAAG 127

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet enkel de zware fout van de verzekerde als een uitsluitingsgrond te vermelden ?

De vraag wordt niet echt begrepen.

Als bedoeld wordt **de zware fout** van de verzekerde als enige uitsluiting, dan is het antwoord duidelijk negatief. Ook de andere uitsluitingen dienen behouden.

Als de klemtoon ligt op de zware fout **van de verzekerde**, dan zouden er nog twee mogelijkheden zijn.

In vergelijking met de zware fout van derden tegenover deze van de verzekerde, lijkt het evident dat de zware fout van derden geen uitsluitingsgrond kunnen zijn.

Dient de vraag gelezen als verzekerde en/of zijn aangestelden, dan is de commissie eerder van oordeel dat enkel de 'leading fault' kan weerhouden worden.

M. Huybrechts verduidelijkt dat de klemtoon hier ligt op de zware fout **van de verzekerde**. Het criterium van de 'leading fault' kan dan ook weerhouden blijven.

VRAAG 128

Is het wenselijk om in de nieuwe transportverzekeringwet te bepalen dat het eigen gebrek van de goederen of het eigen gebrek van het zeeschip als uitsluitingsgrond gelden, tenzij partijen daaromtrent anders bedingen ?

Het eigen gebrek van het zeeschip kan geen uitsluitingsgrond betekenen voor de goederenverzekering.

Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de casco-verzekering van het zeeschip.

Beter ware het dan ook te spreken van het eigen gebrek van het verzekerde object.

Mits deze wijziging is de commissie het eens dat er positief geantwoord wordt op deze vraag.

VRAAG 129

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet een regeling op te nemen over de duurtijd van de verzekering ?

Er is enige verwarring of hier bedoeld wordt de tijdsbeperking van de polis dan wel de duurtijd van het risico.

M. Huybrechts verduidelijkt dat het dat laatste is.

Als dit een suppletieve wetsbepaling is, dan is het antwoord van de commissie hierop positief.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

VRAAG 130

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet een typologie van polissen op te nemen alsook het statuut van abonnementspolissen te regelen ?

De vergadering is het vrij vlug eens dat dit verstarrend zou werken.

Het systeem zoals het op de Belgische markt bestaat is flexibel en dat dient zo te blijven.

VRAAG 131

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet de overdracht van polissen te regelen ?

Het antwoord hierop is unaniem negatief.

Het gemeenrechtelijk systeem volstaat.

Artikel 5 van de wet van 1874 geeft hier voldoening.

VRAAG 132

Is het wenselijk de verzekering op goede of kwade tijdingen te behouden ?

Het antwoord op deze vraag is eensluidend positief.

Dit geldt uiteraard enkel voor wat de zeeverzekeringen betreft.

Voor andere vormen van transportverzekeringen zou het antwoord moeten gedifferentieerd zijn.

VRAAG 133

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet de equivalentieeler te huldigen ?

Rechtspraak en rechtsleer zijn in deze duidelijk.

Het principe van de causaliteit dient behouden te blijven. De equivalentieeler moet gehuldigd worden, maar hoeft niet in wetgeving te worden verwoord.

VRAAG 134

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet een regeling op te nemen omtrent warranties ter zake van zeewaardigheid en wettelijkheid ?

Het begrip “warranty” als dusdanig is niet geregeld in de Belgische wetgeving.

Er bestaan evenwel heel wat polissen waar dit begrip gehanteerd wordt.

Er is nogal wat discussie of er toch niet beter een wettelijke regeling zou komen.

Uiteindelijk is er een meerderheid, geen unanimiteit, die meent dat de figuur van de “warranty” zonder causaliteit moet behouden blijven en dat dit best gebeurt zonder dat hieromtrent wettelijke regelingen worden getroffen.

Voor het hanteren van warranties wordt in polissen overigens meestal naar de toepassing van de Engelse regelgeving in dat verband verwezen.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

VRAAG 136

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet perken te stellen aan de toepassing van conventionele uitsluitingen ?

Het antwoord op deze vraag is eensluidend negatief.

De transportverzekeringmarkt mag niet de weg van de WLVO opgaan.

VRAAG 138

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet een schadebeperkingsplicht en een corresponderende vergoedingsplicht voor de verzekeraar op te nemen ?

Er is geen behoefte aan enige extra reglementering.

Artikel 17 van de wet van 1874 geeft op dat vlak voldoening.

Ook over dit antwoord is iedereen het binnen de vergadering eens.

VRAAG 139

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet bepalingen op te nemen omtrent totaal en partieel verlies en averij-grosse ?

De bepalingen van de zeewet ter zake zijn wellicht aan een oppoetsbeurt en een modernisering toe.

Het antwoord op deze vraag is dan ook positief. Er mag echter geen verwijzing gebeuren naar York-Antwerp rules of andere.

De vraag wordt echter gesteld naar de definitie van totaal verlies. Deze ontbreekt op dit ogenblik in de wetgeving.

De Engelse wet regelt dit echter wel.

Er wordt dan ook unaniem gesteld dat het een goede zaak zou zijn om een definitie van totaal verlies in de wet op te nemen.

VRAAG 140

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet een regeling op te nemen over het abandonnement ?

Deze vraag raakt volgens vele commissieleden de kern van een eventuele herziening van de zeeverzekering.

Er wordt in deze een fundamentele kwestie aangeraakt.

Dient het abandonnement te worden behouden of afgeschaft ?

Het abandonnement is een van de oudste instellingen van de zeeverzekering.

De rechtsfiguur van het abandonnement verschaft de Belgische markt ook een competitief voordeel.

Zowel cargo- als casco-verzekeraars wensen echter a priori geen abandonnementregeling waarbij hen geen keuze (accepteren of weigeren) wordt gelaten.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Het abandonnement zoals het nu buiten de wetgeving om in marktclausules of polissen geregeld is – ondermeer in de polis van 2004 - is in feite het resultaat van een compromis tussen verzekeraars en makelaars.

Als er al een artikel van de zeewet dient gewijzigd te worden, dan is het volgens de leden van de Commissie wel degelijk het artikel 239.

Over de richting waarin dit artikel dient gewijzigd te worden, is evenwel binnen de Commissie heel wat discussie gevoerd.

Dit artikel herschrijven in de richting van de huidige bepalingen ter zake in de polis van 2004, strookt niet met het indemniteitsbeginsel.

Uiteindelijk is er eensgezindheid omtrent het antwoord en met name dat artikel 239 dringend dient te worden herschreven waarbij het van primordiaal belang is dat de wet voortaan ook de keuzemogelijkheid voorziet aan de verzekeraar om het abandonnement al dan niet te accepteren.

De concrete invulling van deze wijziging is een zeer complexe materie waarbij in elk geval absolute aandacht moet worden besteed aan het eerbiedigen van het indemniteitsbeginsel.

Het is een onbegonnen zaak om dit in het kader van deze Commissie te behandelen gelet op het korte tijdsbestek.

Er kan echter niet voldoende nadruk gelegd worden dat een wijziging van artikel 239 als een zaak van levensbelang wordt beschouwd.

VRAAG 141

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet een regeling op te nemen over de maximale verzekeringsvergoeding ?

De leden van de Commissie achten het wenselijk om de verschillende bepalingen ter zake in de zeeverzekeringwet minstens te groeperen.

In de huidige wetgeving wordt een zekere anomalie ervaren.

Het verzekeren van de ‘verhoopte winst’ is dermate ingeburgerd, dat dit ook best in de wet kan ingebracht worden.

VRAAG 142

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet regelingen op te nemen over schadeclaims, subrogatie en de contributie tussen de betalende verzekeraar en de medeverzekeraars ?

M. Huybrechts preciseert dat het hier voornamelijk de vraag betreft naar procedurekwesties.

De achtergrond is het versoepelen van de regels inzake dagvaardingen, betekeningen aan alle verzekeraars.

Het zou kostenbesparend en soepeler werken indien kon worden volstaan met het doen van deze kennisgevingen aan enkel de leidende verzekeraar.

Uiteindelijk meent de Commissie dat deze vraag toch negatief dient beantwoord te worden.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

De inspiratie voor deze vraag ligt bij de bescherming van de verzekerde.

In transportverzekering mag evenwel niet uit het oog verloren worden dat polissen waar er naast de leidende verzekeraar ook nog vele medeverzekeraars betrokken zijn, meestal worden beheerd door tussenkomst van gespecialiseerde makelaars.

Het negatieve antwoord wordt dan ook gemotiveerd door een aantal overwegingen.

In de eerste plaats kent de leidende verzekeraar dikwijls niet de medeverzekeraars, wat nog meer het geval is als dit op hun beurt algemene verzekeringsagenten zijn die voor een pool optreden.

Het is zo dat het de makelaar is die de medeverzekering kiest.
De makelaar treedt hier op als mandataris voor de verzekerde.
Het blijft dan ook zijn verantwoordelijkheid tegenover de verzekerde.

De Controledienst verplicht om alle verzekeraars met alle identiteitsgegevens en het door hen onderschreven aandeel op de polis te vermelden.

Elke verzekeraar heeft een wettelijke vertegenwoordiging in België die vrij gemakkelijk kan opgezocht of opgevraagd worden.

Met betrekking tot de kosten is er ook binnen de rechtspraak een evolutie in de goede richting.

VRAAG 143

Is het wenselijk in de nieuwe transportverzekeringwet regelingen op te nemen over verjaringstermijnen ?

Er is eensgezindheid omtrent een positief antwoord op deze vraag ivm vorderingen van verzekerde tegen verzekeraars en omgekeerd.

Artikel 32 van de wet van 1874 wordt als een perfecte en duidelijke regeling ervaren.

Er wordt echter niet goed ingezien hoe binnen een transportverzekeringwet de andere verjaringsstatuten waarnaar in de visie van het expertenteam verwezen wordt, zou kunnen geregeld worden.

Tot zover het beantwoorden van de verschillende vragen die aan de Commissie Verzekeringen werden voorgelegd.

Ter afsluiting van dit eindverslag worden een aantal belangrijke standpunten, opmerkingen en algemene tendensen die aan bod zijn gekomen tijdens de verschillende vergaderingen van de Commissie nog eens herhaald en benadrukt.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Voorafgaand aan het beantwoorden van de verschillende vragen werd door enkele leden van de Commissie Verzekeringen het mandaat van de Herzieningscommissie in vraag gesteld.

Een herziening van de volledige transportverzekeringswetgeving valt volgens hen buiten het mandaat dat de Herzieningscommissie werd toegewezen.

Boek II van het Wetboek van Koophandel bevat wel een aantal bepalingen inzake zeeverzekeringen, artikels 191 e.v., waarvan dan ook kan beschouwd worden dat zij tot de zeewet behoren.

Het herzien van het regime inzake zee- en transportverzekeringen is evenwel breder dan enkel de bepalingen die ter zake terug te vinden zijn in de Zeewet.

De opmerking die door een aantal andere leden werd geuit dat het niet aan de Commissie Verzekeringen behoort om het mandaat van de Herzieningscommissie te beoordelen, wordt niet algemeen aanvaard.

Er werd opgemerkt dat de Commissie Verzekeringen werd gevraagd om de vragen te becommentariëren in het Groenboek die betrekking hebben op het onderwerp Verzekeringen. Binnen deze vragenlijst staat niet één vraag naar het mandaat van de Herzieningscommissie.

Vermits het voor een aantal leden van de Commissie Verzekeringen van primordiaal belang was dat duidelijk moest zijn dat de legitimiteit van het mandaat van de Herzieningscommissie inzake het herschrijven van een regime voor transportverzekering in vraag wordt gesteld en leeft binnen de B.V.Z., werd er door hen op aangedrongen om zowel in de aanhef van dit verslag als ook bij deze conclusies te stellen dat het mandaat van de Herzieningscommissie door een aantal leden in vraag wordt gesteld voor wat betreft het herzien van de transportverzekeringswet.

Het antwoord op de vragen staat dan ook los van de principiële bespreking omtrent het mandaat.

Er werd ook gewezen op het zeer korte tijdsbestek binnen hetwelk de verschillende vragen dienden beantwoord te worden.

Hierbij werden ook vragen gesteld naar de ongelijke behandeling van Nederlandstaligen en Franstaligen. Aan deze laatste wordt tijd gegeven tot 31 december 2007 daar waar de Nederlandstalige consultatie dient afgerond op 31 oktober 2007.

Het compromis voorstel van E. Van Hooydonk dat op informele wijze nog rekening zal gehouden worden met verdere opmerkingen van de Commissie Verzekeringen, geformuleerd na 31 oktober, heeft er zeker toe bijgedragen dat uiteindelijk toch op alle vragen commentaar werd geleverd en dat er op een constructieve en serene wijze debat werd gevoerd.

Met betrekking tot het beantwoorden van de vragen, werd in huidig verslag uitvoerig commentaar geleverd bij elke vraag.

Quasi elke vraag werd met eenstemmigheid van alle leden van de Commissie beantwoord.

Waar dit niet het geval was, werd dat ook vermeld.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Als eindbesluit dient vooral het antwoord op de vragen 106 en 107 nogmaals te worden benadrukt.

106 : Is een nieuw wettelijk regime voor zee- en transportverzekeringen wenselijk ?

107: Is het wenselijk alle relevante bepalingen te integreren in één wetgevende akte, zodat de Algemene Verzekeringwet van 1874 buiten toepassing kan worden gesteld ?

Deze twee vragen werden beschouwd als de meest fundamentele wat het werk van de Commissie Verzekeringen betrof.

Omtrent deze twee vragen werden er lange debatten gevoerd, zowel mondeling tijdens verschillende vergaderingen alsook schriftelijk via het uitwisselen van elektronische correspondentie.

Uiteindelijk is er een consensus rondom een negatief antwoord op beide vragen.

Enige herziening zou een kans moeten zijn om een volledige herziening door te voeren voor alle vormen van transportverzekeringen in de breedste zin van het woord (goederen, casco, aansprakelijkheid van alle actoren betrokken bij, zee, binnenwateren, land, spoor, lucht, verblijf). Als dit dient te gebeuren, dan moet dat buiten het kader van een herziening van de zeewet.

Een herziening van het wettelijke regime binnen het kader van een herziening van de zeewet kan volgens de Commissie Verzekeringen dan ook niet.

Een opfrissing of modernisering van bepaalde artikels uit de wet van 1879 zou kunnen maar aan de geldende bepalingen van de wet van 1874 dient in elk geval niets te worden aangepast.

Deze geven voldoening

Hierover was iedereen het eens.

Met dit standpunt wenst de Commissie Verzekeringen dan ook te benadrukken dat de antwoorden op alle volgende vragen ondergeschikt is aan het negatieve antwoord op de vragen 106 en 107.

Met deze premisse verdient het echter ook te wijzen op het feit dat de Commissie in elk geval meent dat welk danige wetgeving ook zo veel mogelijk een suppletief karakter dient te hebben, behoudens die geldende bepalingen van de wet van 1874 die van dwingend recht zijn.

Bij het beantwoorden van de volgende vragen, ligt de klemtoon meestal op het behouden van de bestaande toestand.

Hierbij wordt meer dan eens verwezen naar de bepalingen van de wet van 1874 die voldoening geven.

Er wordt ook heel veel belang gehecht aan de contractuele vrijheid inzake transportverzekeringen, eerder dan aan de noodzaak hiervoor over wettelijke reglementeringen te moeten beschikken, ook al zijn deze van suppletieve aard.

Het eigen karakter van de transportverzekering en het evenwicht dat er op de Belgische markt bestaat tussen de betrokken spelers, in de eerste plaats verzekeraars en makelaars, zijn worden als primordiaal beschouwd.

Belgische Vereniging voor Zeerecht

Het antwoord op verschillende vragen moet gelezen worden als een antwoord op een regeling inzake zeeverzekeringen s.s.

In een brede context van een algemene transportverzekeringwet, zullen deze antwoorden dienen gedifferentieerd te worden al naargelang het soort verzekering en/of vervoermiddel.

Bij deze algemene conclusie past het echter om nog even het antwoord op een drietal verdere vragen in het bijzonder te vermelden.

Op vraag 123 m.b.t. een eigen IPR regeling voor transportverzekeringen werd erg positief gereageerd.

Er stelt zich echter de vraag of dit de nationale regelgeving niet overstijgt en eerder op Europees niveau dient te worden bekeken.

Alle commissieleden zouden echter initiatieven in die zin verwelkomen.

Op vraag 139 die betrekking heeft op het opnemen van bepalingen m.b.t. totaal en partieel verlies en averij- grosse, werd gesteld dat een oppoetsbeurt van de desbetreffende artikels van de zeeverzekeringwet wellicht wenselijk is.

Het werd echter veel belangrijker ervaren om een definitie van totaal verlies in de wet op te nemen.

In de Engelse regelgeving is dat het geval ; enige definitie in de Belgische wetgeving ontbreekt evenwel.

Tenslotte kan het belang van vraag 140 niet genoeg onderstreept worden.

Voor wat de abandonnementregeling betreft, is een dringende herziening van artikel 239 noodzakelijk.

Hierbij dient men zich te hoeden voor compromis oplossingen zoals deze buiten de wetgeving om in marktclausules of polissen werd bedacht en dient het indemniteitsbeginsel te worden gewaarborgd.

Een wijziging van de wet dringt zich op. Het blijft suppletieve wetgeving.

De concrete invulling van deze wijziging is een zeer complexe materie en een onbegonnen zaak om dit in het kader van deze Commissie te behandelen.

Vooraf verzekeraars zijn hier vragende partij.

Opgemaakt te Antwerpen, 18 oktober 2007

Jef Gorrebeeck