

Bibliografie

- SHAPIRO, A.C. (1994), *Foundations of Multinational Financial Management*, Prentice Hall, blz. 450-506.
- REJDA, G.E. (1995), *Principles of Risk Management and Insurance*, Addison-Wesley.
- Cobac, *Jaarrapport 1995*, blz. 1-16.
- Cobac (1996), *Economische toestand en perspectieven in de Europese Unie*, blz. 1-18.
- De Cobac *Nieuwsbrief* (1997), nr. 6 (februari), blz. 1-7.
- Nationale Delcrederedienst, *Jaarverslag 1995*, blz. 1-77.

Abstract

Premium Calculation in Export Credit Insurance

This article shows the particular place that export credit insurance holds in the insurance business. Two types of risk, political and commercial risk, are taken into account through a set of indicators, for which often only subjective evaluation is possible. The attention is drawn to the differences and similarities between political and commercial risks in order to explain the difference in premium calculation. For both risks there is an ever growing competition and the final premium will still result from negotiations.

Marc De Decker *

Transportrisico: enkele risicospreidingstechnieken

Trefwoorden: averij-grosse; beperking van aansprakelijkheid; verzekering

Vervoer van goederen gaat met een aantal risico's gepaard: verlies, beschadiging enz., en bij onvoldoende indekking tegen die risico's kan dat onoverzienbare financiële gevolgen hebben. Met de toename in het vervoer van gevaarlijke goederen breiden de risico's zich bovendien uit tot omwonenden en het milieu. Het is de taak van de overheid via regulering het gevaar van ernstige schadegevallen tot een minimum te beperken, in hoofdzaak door dwingende veiligheidsvoorschriften op te leggen. Het volledig uitsluiten van schadegevallen is echter onmogelijk, en het komt er dus voor de belanghebbenden op aan zich zo goed mogelijk tegen risico's in te dekken. De hoofdbekommernis is de financiële risico's die aan het vervoer verbonden zijn op te vangen door ze geheel of gedeeltelijk af te wentelen op derden die daarvoor een tegenprestatie vragen. Van oudsher hebben partijen getracht zich tegen transportrisico's in te dekken door de risico's contractueel te verschuiven, ofwel in het kader van de vervoersovereenkomst, ofwel in het kader van de koop-verkoopovereenkomst. Dit artikel geeft een overzicht van technieken die het transportrisico kunnen beperken of spreiden: de bodemerij of zeelening, de verzekeringslening aan de inlader, de verzekering, de beperking van aansprakelijkheid en de averij-grosse-regeling.

Inleiding

Het vervoer van goederen gaat onvermijdelijk gepaard met een aantal risico's. Zowel het vervoermiddel als de goederen kunnen tijdens het vervoer verloren gaan of onherstelbaar beschadigd worden. Indien zij zich niet voldoende tegen die risico's indekken, kan dit voor de belangheb-

* Advocaat

benden bij dit vervoer - de vervoerder, de eigenaar van de goederen enz. - onoverzienbare financiële gevolgen meebrengen. De toename in het vervoer van gevaarlijke goederen maakt dat deze risico's niet enkel repercussies kunnen hebben voor de betrokkenen zelf, maar dat ook andere belangen - zoals milieu en omwonenden - geschaad kunnen worden. Belangrijke milieurampen, zoals die met de Amoco Cadiz en de Exxon Valdez, liggen nog vers in het geheugen.

Voor de overheid is de belangrijke taak weggelegd om via regulering het gevaar van ernstige schadegevallen tot een minimum te beperken, in hoofdzaak door het dwingend opleggen van veiligheidsvoorschriften, die zowel object- als subjectgericht kunnen zijn. De objectgerichte regels zien in het bijzonder toe op de technische voorschriften inzake de bouw, uitrusting en inrichting van de vervoersmiddelen, alsmede op de bemanningsvoorschriften. De subjectgerichte normen zien veeleer toe op de kennis en beroepservaring van de betrokkenen en hun lichamelijke geschiktheid. Deze normen worden grotendeels op internationaal en meer en meer ook op supranationaal niveau vastgelegd en behoeven nog slechts implementatie op het nationale niveau. De recentste ontwikkeling op dit vlak is de aanstelling van zogenaamde veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor en over de binnenwateren.

Hoezeer deze regulering ook gericht is op het voorkomen van schadegevallen, ze uitsluiten kan zij uiteraard niet. Aan het vervoer zullen steeds risico's verbonden blijven, zodat het er voor de belanghebbenden bij dit vervoer op aankomt zich zo goed mogelijk tegen deze risico's in te dekken. De hoofdbekommernis daarbij is de financiële risico's die aan het vervoer verbonden zijn op te vangen, door ze geheel of gedeeltelijk af te wentelen op derden die daarvoor een tegenprestatie vragen. Haast natuurlijkerwijs hebben partijen van oudsher getracht zich tegen de aan het transport verbonden risico's in te dekken door contractuele verschuivingen van het risico, hetzij in het raam van de vervoersovereenkomst, hetzij in het raam van de koop-verkoopovereenkomst.

Een van de oudste bekende mechanismen van risicoverschuiving is de *bodemering* of *zeelening*. Bij dit soort lening zag de uitlener af van de terugbetaling van het kapitaal dat hij met het oog op een zee-expeditie had uitgeleend, wanneer het schip of de goederen door zeefortuin verloren gingen. In geval van behouden aankomst had de uitlener recht op de te-

rugbetaling van het kapitaal, vermeerderd met een buitengewone interest.

Een variant op de bodemerij bestond in de *verzekeringslening aan de inlander*. Deze lening hield in dat de scheepseigenaar aan de inlander een som betaalde, onder beding dat, bij goede aankomst van de goederen, de lening vermeerderd met de vracht terugbetaald moest worden. Wanneer de reis slecht afliep, doofden de wederzijdse verbintenissen uit. De inlander was verzekerd doordat hij in dat geval het geleende kapitaal behield (Van Hooydonk, 1.1.3.3).

Geleidelijk aan, en mede onder invloed van het door paus Gregorius IX in 1236 uitgevaardigde woekerverbod, waaronder de bodemerij en soortgelijke risicoverschuivingen vielen, hebben deze mechanismen plaats moeten maken voor nieuwe rechtstechnieken, in het bijzonder de *verzekering*. Dat is een afwentelingsmechanisme waarbij de verzekeraar als het ware een waarborg verkoopt en zijn beurs slechts opent na het transport, en dan nog slechts in het geval van een sinister. Het verschil met de oudere technieken is dat de verzekeraar in het algemeen niet rechtstreeks bij het transportgebeuren betrokken is en dat aldus het transportrisico op een buitenstaander wordt afgewenteld. In het zee- en binnenvaartvervoer zijn echter nog twee andere afwentelingsmechanismen bekend, met name de *beperking van aansprakelijkheid* en de *averij-grosseregeling*, waarbij het transportrisico wel op de partijen zelf blijft berusten.

Samen met het bancaire krediet en de innovatie van nieuwe vervoers-technologieën waardoor ruimere afzetgebieden kunnen worden bereikt, zijn het ongetwijfeld de mogelijkheden van transportrisicodekking die de ontwikkeling van het internationale handelsverkeer mede hebben bevorderd. In dit artikel gaan we dieper in op de verschillende technieken van transportrisicodekking en formuleren we daar ook enige kanttekeningen bij.

1. De averij-grosseregeling

A. Kenmerken van de averij-grosseregeling

Kort gesteld komt de averij-grosseregeling hierop neer dat de buitengewone opofferingen en extra uitgaven die door één van de bij de uitvoe-

ring van een zee- of binnenvaartreis betrokken partijen in een noodgeval vrijwillig werden gedaan voor het behoud van het schip en de lading, m.a.w. in het gemeenschappelijk belang van de bij het vervoer betrokken partijen, derwijze worden verrekend dat zij uiteindelijk ten laste komen van allen die bij deze opoffering baat hadden. Het uitgangspunt bij averij-grosse is dus dat schade, opofferingen en kosten die in het belang van het schip en van de lading zijn gemaakt, gemeenschappelijk moeten worden gedragen (Van Huizen, Ph.H.J.G., 1988, 18).

Aldus worden de schade en de kosten die eruit volgen gespreid over de verschillende belanghebbenden bij schip, lading en vracht. Zij dragen bij in de verhouding waarin tot elkaar staan de bedragen die het verschil in vermogenspositie vormen van ieder van deze belanghebbenden, zoals die bij het einde van het avontuur blijkt te zijn en zoals die geweest zou zijn wanneer schip en lading op het moment van de opoffering geheel verloren waren gegaan. Deze bijdrageplicht wordt precies gerechtvaardigd door de aanwezigheid van het gemeenschappelijke gevaar dat eraan ten grondslag ligt.

Hierdoor verschilt de averij-grosse - ook wel "gemene averij genoemd" - van de "bijzondere averij", waarvoor het aloude Romeinse beginsel "res perit domino" wordt toegepast (Tricot, blz. 609). Met andere woorden: terwijl de averij-grosse wordt gedragen door de goederen, door het schip en door het nettobedrag van de vracht, naar evenredigheid van hun waarde, wordt de bijzondere averij gedragen en betaald door de eigenaar van de zaak die de schade geleden heeft of het verlies veroorzaakt heeft. De wetgever merkt daarbij alle averij die niet kan worden beschouwd als averij-grosse, aan als bijzondere avarij (zie art. 147 Zee-wet).

Aan de averij-grosseregeling ligt echter niet alleen een billijkheidsargument ten grondslag, maar ook een praktische overweging. Met name moet men zeker zijn dat hij die de maatregelen moet nemen die voor het behoud van allen moeten worden getroffen, daarbij geheel vrij is van alle bijkomende overwegingen, zodat enkel het belang van schip en lading zijn richtsnoer daarbij mag zijn. Deze doelstelling is slechts te bereiken via een regeling waarbij het voor ieder van de belanghebbenden onverschillig is of het belang van een ander of zijn belang is opgeofferd (Schadee en Gerritzen, 1971, blz. 9).

Een van de klassieke voorbeelden van een averij-grossesituatie is wanneer deklading overboord wordt geworpen, omdat zij tijdens zeer zwaar weer is beginnen te schuiven, waardoor het schip slagzij dreigt te maken. Het overboord werpen wordt bijgevolg opzettelijk gedaan om aan dit slagzij een einde te maken. Onvermijdelijk brengt dit mee dat een deel van de lading weliswaar verloren gaat, maar men moet dan bedenken dat, indien de lading niet overboord was geworpen, wellicht de volledige lading en het schip verloren gegaan zouden zijn.

B. De averij-grosseregelen

Ofschoon de averij-grosse een door de wet ingestelde regeling is, zijn de verschillende nationale regelingen grotendeels terzijde geschoven door uniforme internationale afspraken. Voor de zeevaart wordt sedert de eeuwen algemeen toepassing gemaakt van de *York-Antwerp Rules*. De recentste versie van deze *Rules* zijn de *York-Antwerp Rules 1994* (YAR 1994), die uit twee reeksen van Regels bestaan. In een eerste reeks Regels, geletterd van A tot G, worden de algemene principes van averij-grosse weergegeven, en in een tweede reeks Regels, genummerd van I tot XXII, worden de meer specifieke gevallen behandeld. Deze twee reeksen van Regels worden voorafgegaan door een Interpretatieregel en een Paramount-Regel, die duidelijk bepalen dat in de regeling van de averij-grosse, de geletterde Regels en genummerde Regels van de YAR 1994 voorrang zullen hebben op elke daarmee tegenstrijdige wet of praktijk. De YAR 1994 werden door de zeevaartverenigingen van een 40-tal landen goedgekeurd, waaronder alle vooraanstaande zeemogendheden.

In de binnenvaart bestaat minder uniformiteit, en komt het nog geregeld voor dat averij-grossegevallen worden afgewikkeld op basis van de wettelijke bepalingen. Toch wordt ook hier meer en meer toepassing gemaakt van de internationale *L.V.R. Rijnregelen Antwerpen-Rotterdam 1979* (Schadee e.a., 1990; De Decker en Witlox, 1995b, 1.7.4). Deze vervangen de gelijknamige regelen van 1954 (Schadee, 1956, blz. 471-473). Hoewel sterk geïnspireerd door de York-Antwerp Rules, hebben de Rijnregelen hun eigenheid en karakteristieken niet prijsgegeven (Voet, 1980, blz. 206). Zo werd de rangschikking van de York-Antwerp Rules in twee reeksen, met letters die de principes opgeven, en met nummers die uitzonderingen of gevallen van toepassing aanhalen, achterwege gelaten. De Rijnregelen kennen enkel een numerieke indeling. Ook ontbreken interpretatie- en paramount-regels.

C. Kanttekeningen bij het instituut van de averij-grosse

De in het kort beschreven averij-grosseregeling is eigen aan het vervoer te water. Noch het land-, noch het luchtvervoer kennen dit mechanisme. Men heeft zulks steeds trachten te verklaren op grond van de overweging dat een schip en zijn lading door veel nauwere banden verbonden zijn dan de zuiver juridische en zakelijke betrekkingen, die tussen hen ten gevolge van het vervoerscontract zijn ontstaan. Door de omstandigheden waarin schip en lading verkeren, zouden deze banden ook nauwer zijn dan bij andere soorten van vervoer zoals spoor- en wegvervoer. Samen vormen zij immers een van de buitenwereld afgezonderde eenheid en zijn zij aan dezelfde wisselvalligheden van een zee- of binnenvaartreis onderworpen (Schadee, 1956, blz. 9).

Hoe plausibel deze verklaring ook is, in een tijdperk waarin gecombineerd en multimodaal vervoer een steeds belangrijkere positie in het transportgebeuren innemen, doet de beperking van de averij-grosseregeling tot het zee- en binnenvaartvervoer uit juridisch oogpunt vragen rijzen (Voet, 1975, blz. 752). Toch lijkt de averij-grosseregeling haar praktisch nut te behouden.

2. De beperking van aansprakelijkheid

A. Karakteristieken van de limitatieregeling

Een van de meest eerbiedwaardige instituten van het zee- en binnenvaartrecht is het zogenaamde *abandonrecht*, dat reeds in de vroege Middeleeuwen bekend was (De Decker, 1991, blz. 4-6 en de daar aangehaalde verwijzingen). Uitgangspunt hierbij was dat, telkens wanneer zich een scheepsramp voordeed, de scheepseigenaar de andere belanghebbenden bij het scheepsavontuur volledig vergoedde door de afstand van het (meestal gezonken) schip. De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar was aldus beperkt tot (de waarde van) het schip. Hij stond het schip af aan zijn schuldeisers, in hoofdzaak de goederenbelanghebbenden, die dan eigenaar werden van een zo goed als waardeloos wrak.

De afstand in natura was wel erg onbillijk voor de schuldeisers, zeker na de inburgering van de zeeverzekering, waardoor de scheepseigenaar wel vergoed werd voor het verlies van het schip. Omdat dit systeem in

de 19de eeuw meer en meer als een rem werd gezien op de economische expansie, heeft de afstand in natura plaats moeten maken voor een afstand tot de waarde van het schip, zodat de schuldeisers tot nog een deel van hun schade gec recupereerd zagen. In de 20ste eeuw werd de afstand tot de waarde van het schip vervangen door een beperking van de aansprakelijkheid tot forfaitaire bedragen, die verschillen al naargehang het materiële dan wel menselijke schade betreft.

Uniformiteit in de toepassing van de regels en de beperkingsbedragen is in de zeevaart verzekerd door het Verdrag van Londen van 19 november 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (LLMC-Verdrag) en het aanvullend Protocol van Brussel van 21 december 1979. Het verdrag legt de aansprakelijkheidsgrenzen vast en somt niet alleen de gevallen op waarin van de beperking gebruik mag worden gemaakt, maar ook de gevallen waarvoor beperking is uitgesloten. Tot de voornaamste uitsluitingen behoren de vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in averij-grosse, alsook uit hoofde van pollutie- en nucleaire schade. De bepalingen van dit Verdrag werden door de meeste scheepvaartlanden, waaronder ook België, geratificeerd. In de binnenvaart werd eenzelfde uniformiteit nagestreefd met het Verdrag van Straatsburg van 3-4 november 1988 betreffende de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart. Dit Verdrag is echter niet door alle binnenvaartlanden geratificeerd. Onder meer België kent een hiervan afwijkende regeling.

Door een voortdurende verhoging van de beperkingsbedragen en een afbouw van het aantal situaties waarin de aansprakelijkheid mag worden beperkt, wordt de mogelijkheid om hierop een beroep te doen steeds kleiner. Men zou zelfs kunnen stellen dat het genoemde LLMC-Verdrag, dat beoogde de noodzaak van een beperkingsmogelijkheid te bevestigen, wegens zijn zeer hoge aansprakelijkheidsgrenzen juist de ondergang van de scheepsafstand betekent (Roland, 1979, blz. 901). Enkel bij zeer grote scheepsrampen kan dit mechanisme nog een rol spelen, maar zelfs dan kunnen andere, in het bijzonder morele overwegingen er toe leiden dat van de beperkingsmogelijkheid geen gebruik wordt gemaakt. Een schoolvoorbeeld hiervan is de ramp met de *Herald of Free Enterprise*.

B. Kanttekeningen bij de limitatieregeling

Het instituut van de beperking van aansprakelijkheid was niet zozeer gebaseerd op juridisch-dogmatische gronden als wel op een historisch-commerciële achtergrond. "Limitation of liability is not a matter of justice", maar, aldus Lord Denning (The Bromley Moore, 1964, P200, 220 C.A.), "it is a rule of public policy which has its origin in history and its justification in convenience". De achterliggende idee is dat men aan de zee niet meer behoeft te verliezen dan men eraan heeft toevertrouwd (Scholten, 1962, blz. 4; Moors, 1953-54, blz. 295) en dat men "geen onberekenbaar en onbegrensd risico op den reder mocht leggen" (Cleveringa, 1958, blz. 191).

Het werd dus noodzakelijk geacht de reder te beschermen tegen de bijzonder grote risico's die de zeescheepvaart meebracht, door als het ware bij wijze van fictie het vermogen van de reder te splitsen in zijn zogenaamde "societas maris" of "fortune de mer" en zijn landvermogen. Dit laatste bleef buiten schot, zodat de reder bij het zeeavontuur niet meer kon verliezen dan zijn schip. Door de nautische evolutie en de hoogwaardige technologische ontwikkelingen kunnen echter de risico's die verbonden zijn aan het zeeavontuur, veel beter dan vroeger worden beheerst. Het instituut van de beperking van aansprakelijkheid kan dan ook nog moeilijk gerechtvaardigd worden door een verdeling van het transportrisico.

Ook wordt het behoud van het systeem steeds meer in strijd geacht met de huidige evolutie van het aansprakelijkheidsrecht, waarin het beginsel "institutio integrum" wordt gehuldigd (Bocken, 1984, blz. 329 e.v.; Chaveau, 1975, blz. 13; Rodière, 1973, blz. 265).

Meer en meer wordt dan ook de rechtvaardiging thans gezocht in de (on)verzekeraarbaarheid van de zeerisico's. Afschaffing van de mogelijkheid tot beperking van aansprakelijkheid zou met name leiden tot een hausse in de verzekeringspremies, die uiteraard haar repercussies zou hebben op de vrachtprijs en bijgevolg op de commerciële aantrekkelijkheid van het zeevervoer (Buyl, 1988, blz. 111). Nog moeilijker hanteerbaar is de (on)verzekeraarbaarheid als rechtvaardigingsgrond voor de binnenvaart, waar de risico's hoe dan ook aanzienlijk kleiner zijn dan in het zeevervoer. Hier lijkt de enige verklaringsgrond voor het behoud van dit systeem te liggen in de van oudsher nauwe verbondenheid van het binnenvaartrecht met het zeerecht.

3. Verzekering van transportrisico's

A. Karakteristieken van de transportverzekering

1. Een geldelijke opoffering

Door de verzekering wordt het transportrisico overgedragen op een derde, de verzekeraar. Daar staat een geldelijke opoffering van de risico-overdragende partij tegenover. Er is immers geen verzekering denkbaar zonder een geldelijke opoffering aan de zijde van de risico-overdragende partij (Scheltema en Mijnsen, 1986, blz. 8 en de daar genoemde literatuur; Hardy Ivamy, 1986, blz. 3). Deze opoffering is echter veel geringer dan wanneer het transportrisico zelf moet worden gedragen. Zij bevat twee componenten: de premie en de franchise. Deze laatste leidt ertoe dat een (weliswaar gering) gedeelte van het risico aan de zijde blijft van de risico-overdragende partij zelf. Het moet voor deze partij een bijkomende stimulans vormen om alle schade te voorkomen.

De verzekeraar zelf zal op zijn beurt trachten het risico te spreiden, horizontaal via de techniek van de medeverzekering, en verticaal via de techniek van de herverzekering. Vooral in de zeevaart wordt van deze technieken van oudsher veelvuldig gebruikgemaakt. De grootte van de transportrisico's dwingt daartoe. Bij medeverzekering wordt het risico verdeeld over verschillende verzekeraars die alle persoonlijk tegenover de verzekerde gehouden zijn tot beloop van hun aandeel. Tussen de medeverzekeraars bestaat immers geen hoofdelijkheid. In geval van schade zal de verzekerde zich derhalve tot ieder van de underwriters op zich moeten richten voor hun aandeel (Arr.Rb. Rotterdam, 9 september 1983, S. & S., 1984, nr. 21).

Bij herverzekering wentelt de verzekeraar een deel van de door hem opgenomen risico's af op een andere instelling (Sohr en Van Doosselaere, nr. 1931). Bij herverzekering ontstaat er enkel een contractuele relatie tussen de verzekeraar en de herverzekeraar. De verzekerde kan geen rechten uitoefenen tegen de herverzekeraar. Bij zeeverzekering worden casco- en cargoverzekeringen altijd afzonderlijk herverzekerd. Omdat het in sommige gevallen om technische redenen niet altijd mogelijk is de aansprakelijkheid van de zeeverzekeraar in casco- en goederenverzekering juist vast te stellen, is een gecombineerde herverzekering voor casco en cargo in de praktijk onbekend.

2. Een vergoedend karakter

Kenmerkend voor alle verzekeringen, en dus ook voor de transportverzekering, is het vergoedend karakter ervan. De verzekering mag immers geen bron van verrijking voor de verzekerde worden. Vooral in de maritieme verzekeringen kwamen in het verleden wel eens misbruiken voor, daar de verzekeraar niet over de nodige middelen beschikte om op het spoor van een gebeurlijk misdadig handelen van de verzekerde te komen. Vaak immers was de kapitein terzelfder tijd reder van het schip en meermaals ook eigenaar van de goederen, of bestond er minstens toch een zeer goede relatie met de verschepers van de goederen (Roland, Huybrechts en Roland, 1976, nr. 73: ref. Handboek T.V. 1.4.4/1). Dankzij de technologische vooruitgang is de verzekeraar hiertegen nu beter gewaard, al waart ook nu het spook van de (maritieme) fraude nog steeds rond.

Het vergoedend karakter van de verzekering maakt dat de verhoopte winst (*lucrum cessans*) in beginsel niet verzekeraar is. Op deze algemene regel geldt nochtans één uitzondering, met name in zake van zee- en binnenvaartverzekering, waar verzekering van de verhoopte winst in zeven gevallen voor de zeevaart (art. 191 Zeewet) en in zes gevallen voor de binnenvaart (art. 276 Zeewet) toch verzekeraar is: de scheepsvracht, het passagegeld, de (m.b.t. de zeevaart) op bodemerij geleende sommen en de bodemerijpremie, de winst verwacht van de ingeladen koopwaren, de winst van de bevrachtingen, het huurloon van het scheepsvolk, het makelaarsloon en de commissielonen op aankopen en verkopen en op consignatiën. Daar het een uitzondering betreft op het algemeen verbod, kan deze niet conventioneel worden uitgebreid tot verzekeringen inzake landvervoer (Buisseret, nrs. 57 e.v.).

3. Verzekeraar belang

Om te kunnen verzekeren moet er dus een actueel en reëel verzekeraar belang zijn in hoofde van de verzekerde. In geval van transportverzekering moet dit verzekeraar belang gelegen zijn in de dekking van een transportrisico. Bij casco- en aansprakelijkheidsverzekeringen heeft in eerste orde de eigenaar van het vervoermiddel een verzekeraar belang dat rechtstreeks gerelateerd is aan de waarde ervan. Indien hij tegelijkertijd de vervoerder is, zal zijn belang tevens gelegen zijn in de nog te verwachten vrachtpenningen, die bij ongunstige afloop van het transport

verloren dreigen te gaan, en aldus als transportrisico te beschouwen zijn. Zeer vaak, en vooral dan in de zee- en de binnenvaart, staat niet de eigenaar van het schip in voor de exploitatie ervan, maar is deze overgedragen aan een derde - onder meer op basis van een huurkoop-overeenkomst, een bareboat- of timecharter. Ook dezen hebben aldus duidelijk een verzekeraar belang, dat in een afzonderlijke polis kan worden verzekerd.

Bij vervoer is de vervoerder in beginsel gehouden tot een resultaatsverbintenis. Deze resultaatsverplichting komt tot uiting in de verschillende Verdragen die de overeenkomst van het goederenvervoer per modus regelen. De vervoerder waarborgt aldus de goede afloop van het vervoer en de onbeschadigde en integrale aankomst van de goederen ter bestemming. De verschillende Verdragen voorzien echter in uitsluitingsgronden die maken dat de vervoerder van alle aansprakelijkheid ontheven is.

Bovendien bestaat, zoals hierboven uiteengezet, in de zee- en de binnenvaart de mogelijkheid van een averij-grossesituatie, op grond waarvan de ladingbelanghebbende een deel van de schade te zijnen laste zal dienen te nemen. Als schade ontstaan tijdens het vervoer is de averij-grossebijdrageplicht een risico dat is verzekerd onder een transportverzekering (H.R., 11 juni 1926, *N.J.*, 1926, 1065). De averij-grosseschade zelf aan het schip of de goederen is gedekt onder de verzekering van de getroffen zelf (Van Huizen, 1988, blz. 97).

De ladingbelanghebbenden dienen er dan ook mee rekening te houden dat zij niet altijd door de vervoerder en diens verzekeraar voor de schade of het verlies vergoed zullen worden. Uit het oogpunt van de cargo heeft uiteraard in eerste instantie de eigenaar van de goederen aldus een verzekeraar belang ten belope van de waarde van de goederen. Deze waarde kan zowel de vracht als de premie en zelfs een verwachte winst omvatten. De koper heeft op zijn beurt een verzekeraar belang vanaf het moment dat het risico op hem is overgegaan. In vele gevallen (CIF, FOB) is dit op het moment dat de goederen worden overgedragen aan de vervoerder. De leveringsvoorwaarden bepalen het moment waarop het risico overgaat. Ook de CIF- en FOB-verkoper die de koopprijs niet ontving en de documenten behield, heeft een verzekeraar belang (Scheidsr. Besliss., 19 oktober 1970, *Rechtspr. Antw.*, 1970, 438).

Indien de verkoper nog niet betaald is, bovendien niet in het bezit van de polis, en de koper weigert te betalen wegens schade aan de goederen,

moet het verzekeraar belang van de verkoper duidelijk als een transportrisico en niet als een kredietrisico worden gezien (Van Huizen, 1988, blz. 67). Dit verzekeraar belang kan dan met een goederenpolis worden verzekerd. Een daarbij zeer gebruikelijke dekking is de zogenaamde "Shadow Cover": daarmee kan de verkoper zich indekken in het geval dat de koper geen polis heeft of beweert er geen te hebben (De Decker, Verzekerd voorwerp en verzekeraar belang, 1995, 1.5.2/6).

Bij een verzekering van vervoersaansprakelijkheid heeft zowel de hoofdvervoerder als de ondervoerder een verzekeraar belang. Ook de commissionair-expediteur, ofschoon in regel geen vervoerder, heeft niettemin een verzekeraar belang, teneinde het risico dat hij toch als vervoerder zou worden aangesproken, te kunnen opvangen. Ook de overige bij het vervoer betrokken personen kunnen desbetreffend eventueel een verzekeraar belang hebben. De goederenbehandelaar bijvoorbeeld, die binnen de haven van Antwerpen goederen verplaatst, loopt, ondanks eigen voorwaarden die de kwalificatie van een dergelijke verplaatsing als vervoer weren, het risico niettemin door de rechtspraak als vervoerder beschouwd te worden.

4. *Het non-formalistische karakter*

De transportverzekering verschilt van de andere verzekeringen door haar non-formalistische karakter. Anders dan voor de landverzekeringen is een geschrift niet absoluut vereist. Het verplicht stellen van een geschrift zou de praktijk van de transportverzekering ernstig bemoeilijken, zonet onmogelijk maken. Niet zelden wordt immers dekking verleend op basis van een telefoongesprek op een vrijdagavond voor een vervoer dat in het daaropvolgende weekeinde moet plaatsvinden (zie Buyl, 1993, blz. 29).

5. *Het beginsel van de goede trouw*

Meer nog dan andere verzekeringsovereenkomsten is de transportverzekering een overeenkomst van goede trouw of "utmost good faith". De verzekeraar is immers vaak overgeleverd aan de verklaringen van de verzekerde, die hij niet altijd kan controleren. Op de verzekerde rust daarom de verplichting zijn verzekeraars zo volledig mogelijk in te lichten over alle elementen van het verzekeringsobject. Dit beginsel van goede trouw geldt zowel vóór als na de sluiting van de overeenkomst, en

vormt bij geschillenbeslechting de hoofdbekommernis van iedere rechter en scheidsrechter. Hun beoordeling van de feiten moet desbetreffend met uiterste strengheid gepaard gaan (Wijffels, 1992, blz. 763).

B. *Typepolissen*

De afwezigheid van formalisme heeft niet belet dat zich in de loop der tijden een aantal standaardpolissen hebben ontwikkeld, die algemeen worden gebruikt en gelieerd zijn aan de drie voornaamste pijlers waarop het transportverzekeringsbedrijf steunt: de goederentransportverzekering of cargoverzekering, de cascoverzekering en de verzekering van de vervoersaansprakelijkheid.

Voorzover het risico op de Belgische markt wordt geplaatst, wordt de cargo bijna altijd verzekerd onder de voorwaarden van de Zeeverzekeringpolis van Antwerpen. Ofschoon qua opzet geconcipieerd voor het goederenvervoer over zee, wordt de polis evenzeer aangewend bij binnenvaartvervoer, vervoer over de weg en via de lucht. Voor de cascoverzekering wordt in de zeevaart veelal een beroep gedaan op de Engelse voorwaarden (Institute Hull-Clauses). In de binnenvaart wordt meestal verzekerd onder de Casco-Verzekeringpolis van Antwerpen voor de Binnenvaart 1952, aangevuld met de bijzondere voorwaarden 1972, of onder de Nederlandse Binnenvaartcasco-polis.

De cascopolissen zijn in het algemeen overigens gemengde polissen, die niet enkel de cascoschade maar tegelijk ook de aansprakelijkheid tegenover derden dekken. In het wegvervoer wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder op de Belgische markt verzekerd op basis van de Algemene C.M.R.-verzekeringvoorwaarden van 28 februari 1990 van de Belgische Vereniging van Transportverzekeraars (zie hierover Deniet, 1997, 2.3.1/1 e.v.).

De tussenpersonen bij het vervoer, en meer bepaald de expediteurs, zijn in regel verzekerd door een Pool Arex polis (zie Diercxsens en Coens, 1992, blz. 41-45; Verdonck, 1996, 2.5.1/1 e.v.). Het doel van deze polis is een allesomvattende aansprakelijkheidsverzekering voor het moderne expeditiebedrijf in al zijn activiteiten aan te bieden. De polis heeft echter niet de bedoeling om tussen te komen in bepaalde gevallen waar een specifieke verzekering geldt, zoals de goederenverzekering. De polis

dekt echter wel de contractuele aansprakelijkheid in zoverre de verzekerde optreedt als vervoerder of als commissionair van vervoer.

De casco- en aansprakelijkheidspolissen worden meestal voor een bepaalde periode afgesloten. De goederenpolissen kunnen afgesloten worden hetzij voor één enkel vervoer (voyage policy), hetzij voor een bepaalde tijd of een bepaald maximum (De Decker, 1995, 1.4.1/3). Wanneer een bedrijf veel zendingen heeft van niet al te grote waarde, is het niet economisch verantwoord voor elke zending afzonderlijk een verzekering af te sluiten. Men kan daarom opteren voor een abonnementspolis, op grond waarvan een handelaar al zijn verzendingen verzekert voor een bepaalde duur en tegen een bepaald bedrag. De abonnementspolis is vooral in de zeevaart ingeburgerd.

In sommige landen komen daarbij nog varianten voor, zoals de contractpolis en de pauschalpolis (Dorhout-Mees, 1967, nr. 533). Bij een contractpolis komen de partijen overeen dat de verzekerde zijn zendingen slechts behoeft aan te melden om ze verzekerd te doen zijn op de voorwaarden die in de contractpolis zijn vastgelegd. Bij elke zending moet het te verzekeren bedrag worden opgegeven en wordt daarvoor een premie berekend. Een pauschalpolis kan worden gebruikt wanneer het aantal te verzekeren zendingen vrij constant is. Alle zendingen worden dan tegelijk verzekerd voor één premie, zonder dat het nodig is elke zending apart aan te melden. Wel zal de polis een maximumbedrag vermelden dat per zending gedekt zal zijn.

In de praktijk wordt voorts een onderscheid gemaakt tussen een "unvalued policy" of open polis en een "valued policy" of getaxeerde polis (De Decker, 1.4.1/4). Bij de eerste heeft men te maken met een polis waarin de waarde van de verzekerde voorwerpen door partijen niet is uitgedrukt. Bij de tweede, daarentegen, wordt de verzekerde waarde bij voorbaat tussen verzekerde en verzekeraar aanvaard. Het gebruik van een open polis is in maritieme verzekeringen vrij zeldzaam.

C. Transportverzekering en de Clubs

Een particulariteit van de transportverzekeringssector is de aanwezigheid van zogenaamde Clubs naast de gewone traditionele verzekeringsmaatschappijen. Deze Clubs zijn verenigingen of associaties van reders en rompbevrachters die als doel hebben het gezamenlijk of onderling

dekken van bepaalde maritieme risico's die niet verzekerd kunnen worden bij de gewone verzekeringsmaatschappijen (Mustill en Gilman, 1981, nr. 130). Naast de traditionele Clubs van zeevaartrederijen bestaan er soortgelijke associaties onder de eigenaars van containers, bevrachters en binnenvaartrederijen.

De Clubs zijn in de 18de eeuw ontstaan in de bakermat van de zeeverzekeringwereld, Engeland, als een reactie op de South Sea Bubble Act, die aan twee verzekeringsmaatschappijen het privilege van de zeeverzekering toekende, met hogere verzekeringspremies en een slechtere service als gevolg. De hoofdbedoeling van de Clubs was een aantal risico's en aansprakelijkheden onderling te dekken die niet in de klassieke polissen zijn bepaald. Een tweede reden voor het ontstaan van dergelijke Clubs volgt uit het feit dat de traditionele cascoverzekeraars altijd geweigerd hebben om het volledige schéepsrisico te onderschrijven. Op grond van de algemeen verspreide "Institute Running Down Clause" beperken de zeeverzekers traditioneel hun tussenkomst bij een scheepsaanvaring tot drie vierde van de schade aan derden, zodat de verzekerde reder zelf één derde moet ophoesten (De Decker en Witlox, 1995a, 1.3.1.15).

De Clubs sluiten geen verzekeringspolissen af en de Clubleden betalen dan ook geen premies, maar storten jaarlijks een bijdrage in een pool in de vorm van een oproep ("call") of voorschot. Deze oproep is rederijgebonden en wordt berekend op basis van de totale scheepstonnenmaat en de risicograad van de door de rederij ingeschreven schepen. Uit deze pool worden achteraf de niet door de verzekering geregelde schadeclaims uitbetaald, volgens het beginsel van de "payment first"-regeling. Dit betekent dat de rederij zelf de benadeelde vergoedt, en vervolgens door de Club wordt terugbetaald (Verdonck, 1994, blz. 156).

Het aantal Clubs wereldwijd is vrij groot en zeer verscheiden. De Clubs verschillen van elkaar door de aard van de risico's die ze dekken. Zo onderscheidt men de "Small Damage Clubs", de "War Risk Clubs", de "Builders' Risks Clubs" en de "Protection and Indemnity Clubs". Deze laatste - meestal afgekort als "P. & I. Clubs" - zijn het best bekend en het meest verspreid. Zij vrijwaren hun leden niet alleen voor een hele reeks maritieme risico's, maar verlenen hen ook bijstand in gerechtelijke geschillen. Kenmerkend is dat ze op een onbeperkte wijze de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar verzekeren, doch slechts tussenkomen als verzekeraar in laatste instantie. De Clubleden dienen derhalve eerst hun maritieme verzekeraars aan te spreken. Het risicogedeelte dat niet

gedekt wordt door de maritieme verzekeraars, is voor rekening van de Club.

Omdat de maritieme risico's alsnaar groter worden en de Clubs zelf zich daarom ook willen indekken tegen de mogelijke gevolgen van de onbeperkte dekking die zij verlenen, hebben de voornaamste P & I Clubs, waaronder de London Group, de Skuld en de Gard uit Noorwegen, de Swedish Club en de Japan Club zich op hun beurt verenigd in de "Internationale Groep van P. & I. Clubs", die ongeveer 85% van de wereldtonnage vertegenwoordigt (Laureys en Sollie, 1984, I., blz. 9). Elke Club verzekert daarbij zelf tot 1,2 miljoen USD, terwijl bedragen daarboven tot 12 miljoen USD onder de leden van de groep worden verdeeld. Het eventuele excedent is herverzekerd op de Londense markt (De Decker en Witlox, 1.3.1/21).

D. Kanttekening bij de transportverzekering

Het verzekeringscontract is lange tijd het prototype geweest van het standaardcontract en van het toetredingscontract: standaardcontract omdat de verzekeraar in al zijn contracten binnen eenzelfde tak dezelfde voorwaarden wenst op te nemen; toetredingscontract omdat aan de verzekeringsnemer in het beste geval alleen de vrijheid van nemen of laten gegeven wordt (Cousy, 1988, blz. 144). Langzaam maar zeker heeft zich een juridisering van de verzekering doorgezet, teneinde de verzekeringsconsument beter te beschermen. Voorlopig sluitstuk in deze ontwikkeling in België is de Wet van 25 juni 1992 op de Landverzekering, waarvan de bepalingen van dwingend recht zijn.

Het transportverzekeringsrecht is echter grotendeels buiten deze internationale en nationale tendens tot juridisering gebleven en uitdrukkelijk uit het toepassingsgebied van de wet op de landverzekering gehouden. Zulks moet gezien worden in het licht van het op Europees niveau erkende onderscheid tussen grote risico's en massarisico's. Bij grote risico's gaat het om verzekeringsnemers van wie verondersteld wordt dat zij bij machte zijn hun eigen belangen te verdedigen en te beslissen bij welke onderneming zij zich wensen te laten verzekeren, terwijl men bij massarisico's te maken heeft met consumenten die minder slagkracht hebben en voor wie een verregaande bescherming zich dan ook opdringt. Bovendien is het transportgebeuren een in hoofdzaak grensover-

schrijdend gebeuren, wat de inpassing binnen een bepaald wettelijk kader aanzienlijk bemoeilijkt.

Besluit

In dit artikel zijn we kort ingegaan op de verschillende technieken die worden aangewend om de gevolgen van een transportrisico tot een minimum te beperken door het te spreiden over verschillende, al dan niet bij het vervoer rechtstreeks betrokken partijen. Daarbij valt de verschillende behandeling van het vervoer te water t.o.v. van het vervoer te land en in de lucht op, behandeling die enkel uit rechtshistorisch oogpunt te verklaren is. De mogelijke gevaren verbonden aan het vervoer zijn immers voor de verschillende vervoersmodi niet wezenlijk verschillend, terwijl de toepassing van aan de zee- en binnenvaart voorbehouden afwentelingsmechanismen in het kader van het toenemend gecombineerd en multimodaal vervoer tot moeilijk oplosbare juridische vraagstukken kan leiden. Meer en meer worden dergelijke mechanismen dan ook ter discussie gesteld en is het tijd voor de nodige reflectie.

Literatuurverwijzingen

- BOCKEN, H. (1984), "Van fout naar risico", *T.P.R.*, blz. 329 e.v.
BUISSERET, C. (1969), "Assurances maritimes", *R.P.D.B.*, Compl. III, nrs. 57 e.v.
BUYL, P. (1988), "Beperkte aansprakelijkheid en verzekeraarbaarheid: twee variaties op hetzelfde thema?", in: *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer, blz. 107-118.
BUYL, P. (1993), "Wet op de landverzekeringsovereenkomst. Afgrond van rechts-onzekerheid voor Transportverzekering", *Verz.W.*, 1 december.
CHAVEAU, P. (1975), "Quelques réflexions sur la limitation de la responsabilité de l'armateur", *Ann. de droit maritime et aérien*, 1975, blz. 13 e.v.
CLEVERINGA, R.P., Jzn. (1961), *Zeerecht*, 4de druk, Zwolle, Tjeenk Willink.
COUSY, H. (1988), "Over verzekering, juridisering en deregulering", in: *Liber Amicorum Lionel Tricot*, Antwerpen, Kluwer, blz. 141-153.
DE DECKER, M. (1991), "De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar. De Wet van 11 april 1989", *T.B.H.*, blz. 95-122.
DE DECKER, M. (1995), "Verzekerd voorwerp en verzekeraar belang", in: M. DE DECKER, red., *Handboek Transportverzekeringen*, 1.3, Diegem, Kluwer.
DE DECKER, M. en F. WITLOX (1995a), "De transportverzekeringsmarkt", in: M. DE DECKER, red., *Handboek Transportverzekeringen*, 1.3, Diegem, Kluwer.

- DE DECKER, M. en F. WITLOX (1995b), "Transportverzekering en averij-grosse", in: M. DE DECKER, red., *Handboek Transportverzekeringen*, 1.3, Diegem, Kluwer.
- DENIET, R. (1997), "Verzekering wegvervoer", in: M. DE DECKER, red., *Handboek Transportverzekeringen*, 2.3, Diegem, Kluwer.
- DIERCXSENS, A. en B. COENS (1992), "The new Pool Arex policy", in: *Marine Insurance in Belgium: ready for Europe*, Lloyd Special, blz. 41-45.
- DORHOUT-MEES, T.J. (1967), *Schadeverzekeringsrecht*, Zwolle, Tjeenk Willink, 758 blz.
- HARDY IVAMY, E.R. (1986), *General principles of insurance law*, 5de druk, Londen.
- LAUREYS, S. en I. SOLLIE (1984), "De mythe van de onbeperkte dekking van de P. & I. Clubs", *Verz.W.*, jg. 22, nr. 294.
- MOORS, K. (1953-54), "Men kan aan de zee niet meer verliezen dan men haar heeft toevertrouwd", *R.W.*
- MUSTILL, M.J. en J.C.B. GILMAN (1981), *Arnould's law of marine insurance and average*, 16de druk, Londen, Stevens & Sons.
- RODIÈRE, R. (1973), "Le particularisme du droit maritime" *D.M.F.*, blz. 265 e.v.
- ROLAND, R., M. HUYBRECHTS en S. ROLAND (1976), "Overzicht van rechtspraak. Scheepvaartrecht (1968-1975)", *T.P.R.*, nr. 1, blz. 80-81.
- SCHADEE, H. (1956), "Rijn-regels Antwerpen-Rotterdam, 1956", *N.J.B.*, blz. 471-473.
- SCHADEE, H. en J.H.J. GERRITZEN (1971), *Aantekeningen bij de York-Antwerp Rules 1950*, Zwolle, Tjeenk Willink, 2de druk, 68 blz.
- SCHADEE, H., J.L. BILAT, R. SCHWOB en J.H.J. GERRITZEN (1990), *Regels en commentaar bij de Rijnregels IVR 1979*, editie 1991, Rotterdam, I.V.R., 304 blz.
- SCHELTEMA, H.J. en F.H.J. MIJNSSSEN (1986), *Algemeen deel van het schadeverzekeringsrecht*, 3de druk, Alphen aan den Rijn, H.D. Tjeenk Willink, 318 blz.
- SCHOLTEN, G.J. (1962), *De beperkingen van aansprakelijkheid met het gehele vermogen en de matigingsbevoegdheid van de rechter: rede*, Zwolle, Tjeenk Willink, 25 blz.
- SOHR, F. en G. VAN DOOSSELAERE (1932), *Les assurances-transport*, Brussel, Puvrez, 528 blz.
- TRICOT, L. (1946-47), "De avarij-grosse in het verleden", *R.W.*, 1946-47, blz. 609-618.
- VAN HOOYDONK, E. (1995), "Transportverzekering in historisch perspectief", in: M. DE DECKER, red., *Handboek Transportverzekering*, 1.1, losbl., Diegem, Kluwer.
- VAN HUIZEN, Ph.H.J.G. (1988), *Het transportverzekeringsbedrijf. Juridische en rechtsvergelijkende beschouwingen*, Apeldoorn/Antwerpen, Maklu, 406 blz.
- VERDONCK, H. (1994), *Transportverzekering*, Mechelen, HAM.
- VERDONCK, H. (1996), "Verzekering tussenpersonen", in: M. DE DECKER, red., *Handboek Transportverzekering*, 2.5, losbl., Diegem, Kluwer.
- VOET, H. (1975), "Combined transport and general average", *Eur. Vervoerr.*, blz. 752 e.v.
- VOET, H.F. (1980), "De Rijn-regelen Antwerpen-Rotterdam", in: *Recht door Zee. Liber Amicorum H. Schadee*, Zwolle, Tjeenk Willink, blz. 201-206.
- WIJFFELS, R. (1992), "Zee- en transportverzekering en geschillenbeslechting rekening houdend met de nieuwe wet van 25 juni 1992", *Eur. Vervoerr.*, blz. 759-771.

Abstract

Transport Risks

The transport of commodities leads to a number of risks: loss, damage, etc., which can have severe financial consequences. Nowadays, risks, moreover, extend themselves to the environment, neighbouring inhabitants, etc. It is the government's task to reduce the danger of serious damage to an absolute minimum by imposing strict safety regulations. Yet, zero risk is impossible to achieve. It is, thus, important for the transporter to protect himself by moving the financial risks to a third party, for instance by means of an insurance. This article gives an overview of old and recent techniques allowing to reduce or spread the risk in transport operations.