

Vervoerverzekering

Overzicht van rechtspraak

1. Rechtspraak in het publiek recht

Volgende relevante beslissingen in het publiekrecht kunnen vooreerst worden gesignaleerd.

1.1. Overheidsopdrachten

De gunning van de overheidsopdracht tot globale verzekeringsdekking van de Oosterweelverbindingswerken maakte het voorwerp uit van een betwisting met betrekking tot het maritieme perceel “natte bouwkunde” (materiële schade en aansprakelijkheid : “Marine Builders Risk en Marine Liability”).

Het geschil betrof de mogelijkheid (op voorwaarde dat zulks voorzien was in het bestek overeenkomstig art. 18 van de Wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten voor de aanbestedende overheid om in de loop van de gunningsprocedure het voorwerp van de opdracht te wijzigen door het maritieme perceel van de globale verzekeringsdekking niet als afzonderlijk perceel te gunnen maar het op te nemen in een ander perceel, namelijk het luik “Marine Liability” als bijkomende (“excess layer”) verzekering bovenop de dekking maritieme aansprakelijkheid voor vaartuigen van de opdrachtnemer (of zijn onderaannemer) en het luik “Marine Builders” als uitbreiding onder de ABR-polis¹.

1.2. Fiscaliteit

1.2.1. BTW op reisverzekeringspremie

Als een verzekeringsdienst geen onderscheiden zelfstandige prestatie vormt, maar dermate met een andere dienst verbonden is dat ze één samengestelde prestatie uitmaken, geniet de verzekeringsdienst niet van de vrijstelling van toepassing van het BTW-regime voor handelingen terzake van verzekeringen².

Overeenkomstig deze rechtspraak is luidens de Circulaire 2017/C/43³ de kost van een reisverzekering onderworpen aan het BTW-regime als de dekking begrepen is in een pakketreis tegen een globale prijs en de reiziger er niet kan van afzien. De verzekeringspremie kan slechts vrijgesteld worden van BTW-heffing (art. 44§3,4° BTW-Wetboek) als de verzekeringsdienst een zelfstandige prestatie vormt omdat hij niet verplicht begrepen is in een pakketreis.

1.2.2. BTW-vrijstelling schaderegelaars, averijcommissariaten, dispacheurs

¹ Raad van State, 31 juli 2007 (Rolnummer A. 184.349/XII-5150) (verzoek tot schorsing).

² H.v.J. 17 januari 2013, zaak C-224/11, BGŻ Leasing sp. z o.o. tegen Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie.

³ Circulaire 2017/C/43 betreffende de verzekeringskosten die naar aanleiding van de verkoop van een reis aan de reiziger worden aangerekend.

Het Hof van Justitie besliste bij arrest van 17 maart 2016 dat diensten inzake behandeling van schadegevallen, verricht namens en voor rekening van verzekeraars, niet vallen onder de vrijstellingsregeling van de Belasting over de Toegevoegde Waarde (BTW) (art. 135, lid 1, a) Richtlijn 2006/112/EG betreffende het gemeenschappelijk stelsel van Belasting over de Toegevoegde Waarde) voor met verzekering samenhangende diensten verricht door verzekeringstussenpersonen⁴.

Met de Circulaire 2017/C/36 van 12 juni 2017 betreffende handelingen van verzekering en herverzekering wijzigde de BTW-administratie ingevolge deze rechtspraak haar eertijds standpunt, dat gesteund was op de uitspraak van het Hof van Justitie van 3 maart 2005 over het toenmalig Artikel 13, B, sub a van de Zesde BTW-richtlijn⁵.

De schaderegelingsdiensten zijn voortaan nog enkel vrijgesteld van toepassing van het BTW-regime (art. 44§3,4° BTW-Wetboek ter omzetting van art. 135, lid 1, a) van Richtlijn 2006/112 EG) op de dubbele voorwaarde dat zij geleverd worden door (i) een verzekeringstussenpersoon (ii) die ook is tussengekomen in de totstandkomig of wijziging van de verzekeringsovereenkomst. Deze ontwikkeling is onder meer relevant voor de bezigheid van averijcommissarissen en dispacheurs, die niet aan deze voorwaarden voldoen.

Ook het BTW-statuut van de nieuwe categorie van verzekeringstussenpersonen, namelijk de gevolmachtigde onderschrijvingsagenten⁶ wordt uiteengezet in gemelde Circulaire 2017/C/60 betreffende handelingen van onderschrijvingsagenten. Deze regeling is relevant gezien hun qualificatie als verzekeringstussenpersonen en hun regelmatig optreden inzake transportverzekering.

2. Conflictenrecht

(Zee)vervoer(verzekerings)activiteit is bijna van nature grensoverschrijdend, hetgeen het belang van het conflictenrecht in dit verband verklaart.

Inzake zeeverzekering neemt de Britse (Londense) markt een belangrijke plaats in. In de verhouding met het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië, wordt het post-Brexit privaat conflictenrecht beheerst door de niet opgezegde voorgangers van het secundaire E.U.-recht : inzake bevoegdheid het EEX Verdrag, Brussel 1968 (voorganger van de Brussel Ibis E.U. Verordening 1215/2012) en inzake materieel recht het EVO Verdrag, Rome 1980 (behalve voor in de E.U. gelegen risico's : zie art. 1,3 tenzij toepassing van art. 20), (voorganger van de Rome I E.U. Verordening 593/2008).

Inmiddels is het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië ook toegetreden tot het Verdrag van Den Haag van 30 juni 2005⁷ inzake bedingen van forumkeuze. De uitwerking van dit instrument is beperkt in de mate dat het niet geldt ten aanzien van consumenten (art. 2,1a)) en geen suppletief regime bevat bij gebreke van contractuele forumkeuze.

⁴ H.v.J. 17 maart 2016, zaak C-40/15, Minister Finansów tegen Aspiro SA.

⁵ H.v.J. 3 maart 2005, zaak C-472/03, Staatssecretaris van Financiën tegen Arthur Andersen & Co. Accountants c.s.

⁶ Art. 5,21°/9 en art. 259 Wet 4 april 2014 betreffende de verzekeringen (hierna : WVerz 2014).

⁷ In werking getreden op 1 oktober 2015.

De Haagse beginselen inzake rechtskeuze in internationale handelsovereenkomsten (*The Hague Principles on choice of law in international commercial contracts*) (aangenomen door de Hague Conference on Private International Law op 19 maart 2015) is “*soft law*” : modelwetgeving of een gedragscode. Net zoals het Haags verdrag inzake bedingen van forumkeuze is het niet van toepassing op consumenten en wijst het geen nationaal recht aan bij gebreke van conventionele rechtskeuze.

2.1. Materieel recht

Het verzekeringsconflictenrecht zoals bevat in de Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen (hierna : Controlewet) werd opgeheven door de Wet van 13 maart 2016 op het statuut van en het toezicht op de verzekerings- of herverzekeringsondernemingen. Het E.U. verzekeringscontractenconflictenrecht is nu opgenomen in de Rome I E.U. Verordening 593/2008.

Voor de vervoerverzekering zijn twee criteria bijzonder belangrijk in de toepassing van deze verordening : de ligging van het risico en de qualificatie als groot risico.

Het land van de ligging van het risico wordt nu bepaald door art. 5,32° WVerz 2014 ter omzetting van art. 13 (13) Solvency II E.U. Richtlijn 2009/138. De ligging een het risico betreffende een een voer-, vlieg- en vaartuig wordt bepaald door het land van zijn inschrijving (art. 13(13)b Solvency II Richtlijn).

Art. 5,39° WVerz 2014 ter omzetting van art. 13 (27) Solvency II Richtlijn definieert nu de grote risico's “de plano” : takken 4 (casco spoorvoertuigen), 5 (casco vliegtuigen), 6 (casco schepen), 7 (cargo), 11 (aansprakelijkheid vliegtuigen) en 12 (aansprakelijkheid schepen) en voorwaardelijk afhankelijk van de grootte van de verzekeringnemer : takken 3 (casco wegvoertuigen) en 10 (aansprakelijkheid landvoertuigen).

Het werd benadrukt dat wanneer de Belgische rechter vreemd materieel recht dient toe te passen, de Common law rechtspraak niet beheerst wordt door art. 6 Ger. Wb. (dat het precedentensysteem verwerpt) en dat hij zich kan steunen op een tegenspraak onderworpen “*opinions*” van door de partijen geraadpleegde rechtsgeleerden, maar dat hij zijn rechtsmacht niet mag delegeren en zelf oordeelt (art. 11 Ger. Wb.)⁸.

2.1.1. Bij gebreke van rechtskeuze

Inzake de cascoverzekering van een zeevisserijvaartuig geldt de rechtskeuzevrijheid (art. 28ter§6 Controlewet) voor grote risico's (art. 28ter§7 Controlewet) . Bij gebreke van rechtskeuze is het recht van het land toepasselijk waarmee het risico het nauwst verbonden is. Vermoed wordt dat dit het land van de ligging van het risico is.⁹

Rechtstreeks vorderingsrecht en conflictenrecht :

⁸ Antwerpen, 4° Kamer, 4 november 2013, A.R. nr. 2010/AR/2701 (“ARCA”).

⁹ Kh Antwerpen, 5° Kamer, 20 mei 2010, A.R. nr. A/09/550 (“ARCA”).

Een schadelijder beschikt krachtens art. 18 van de Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen ("Rome II") over een rechtstreeks vorderingsrecht tegen de verzekeraar van de aansprakelijke indien het toepasselijke nationaal extra-contractueel aansprakelijkheidsrecht daarin voorziet, ongeacht het door de contractspartijen in de aansprakelijkheidsverzekeringsovereenkomst gekozen toepasselijke nationale recht¹⁰. Het geschil betrof de schadevordering van een slachtoffer van een luchtvaartongeval tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van het luchtvaartuig.

Toepasselijk nationaal recht op de verhaalsvordering van de aansprakelijkheidsverzekeraar van de trekker op de aansprakelijkheidsverzekeraar van de oplegger¹¹ :

Het Hof van Justitie overwoog dat de Coordinatierichtlijn motorrijtuigenverzekering 2009/103 in deze niet geldt, dat eerst het op het regresrecht onder mede-aansprakelijken toepasselijke nationale recht dient bepaald overeenkomstig de Rome II Verordening 864/2007 (art. 4) en vervolgens het op het subrogatierecht van de verzekeraar toepasselijke nationale recht overeenkomstig de Rome I Verordening 593/2008 (art. 7).

2.1.2. Rechtskeuzebeding

Rechtskeuzebeding voor grote risico's :

Partijen kunnen voor wat grote risico's betreft bij overeenkomst vrij het op de verzekeringsovereenkomst toepasselijke nationale recht kiezen (art. 28 ter, § 6 Controlewet), overeenkomstig art. 27 van Richtlijn nr. 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf) (Derde Richtlijn Schadeverzekering)¹².

De casco-dekking van een binnenschip is een groot risico (art. 5 letter d) van de Eerste Richtlijn 73/239/EEG van de Raad van 23 juli 1973 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toegang tot het directe verzekeringsbedrijf (eerste verzekeringsrichtlijn) (nu art. 13(27) Richtlijn 2009/138 (Solvency II), waarvoor rechtskeuzevrijheid geldt (art. 7 lid 2 Rome I Verordening 593/2008).¹³

Rechtskeuzebeding : wilsovereenstemming

Overeenkomstig artikel 28 ter, §7 Controlewet dient de rechtskeuze waarvan sprake in §6 uitdrukkelijk te zijn of voldoende duidelijk te blijken uit de bepalingen van de overeenkomst of de omstandigheden van de zaak. De vraag of er overeenstemming tussen partijen is tot stand gekomen over de keuze van het toepasselijk recht, wordt beheerst door het recht dat toepasselijk zou zijn indien de rechtskeuzebepaling geldig zou zijn. Dit volgt uit artikel 7, 3.

¹⁰ H.v.J., 9 september 2015, zaak C-240/14, Eleonore Prüller-Frey tegen Norbert Brodnig en Axa Versicherung AG.

¹¹ H.v.J., 21 januari 2016, zaken C-359/14 en C-475/14, ERGO Insurance en Gjensidige Baltic tegen If P&C Insurance en PZU Lietuva.

¹² Antwerpen, 4 november 2013, *E.T.L.*, 2014, p. 544; *IHT* 2015, p. 53; *RABG* 2014, p. 845.

¹³ Antwerpen, 4^e Kamer, 20 januari 2020, A.R. nr. 2018/AR/1163 (mdb JOY); Ond. Antwerpen, 1^e Kamer, 27 maart 2018, A.R. nr. A/16/4933 (mdb JOY).

van richtlijn nr. 88/357/EEG van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf (Tweede Richtlijn Schadeverzekering)¹⁴.

De polis bestaat uit een combinatie van de Nederlandse beurscascopolis voor de binnenvaart 1991 en de clausules B.V.T. 1988 voor de verzekering van binnenschepen van de Belgische Vereniging van Transportverzekeraars. De polis bevat een rechtskeuzebeding voor Nederlands recht en de bedoeling van partijen tot deze rechtskeuze blijkt uit de onderwerping van de verzekeringsovereenkomst aan de Nederlandse Beurscascovoorwaarden met verwijzing naar Nederlandse wetsbepalingen als eerste en voornaamste van de voorwaarden. De wijziging van de forumkeuze van Amsterdam of Rotterdam naar Antwerpen impliceert niet de toepassing van Belgisch recht.¹⁵

Rechtskeuzevrijheid : beperkingen

Deze rechtskeuzevrijheid wordt beperkt door de dwingende bepalingen van het Belgisch recht wanneer op het tijdstip van de keuze alle elementen van de overeenkomst op het grondgebied van België gelokaliseerd zijn (art. 28 ter, §6, laatste lid Controlewet). Echter zijn de bepalingen van de Belgische wetgeving inzake zeeverzekeringen net zoals de bewijsregels in de regel van suppletief recht.¹⁶

Het art. 28ter §1 lid 1 van de eertijdse Controlewet, die Belgisch recht dwingend van toepassing verklaart indien zowel het risico als de vestiging van de verzekeringnemer in België gelegen zijn, beschermt niet de verzekeraar, maar wel de verzekerde en kan daarom enkel door deze laatste worden ingeroepen.¹⁷

Vóór de inwerkingtreding van de Rome I Verordening gold art. 28ter§1 lid 1 Controlewet, dat dwingend Belgisch recht van toepassing verklaart indien het risico in België gelegen is en de verzekeringnemer gevestigd is in België. De ligging van het risico van een vaartuig (Belgisch zeiljacht) wordt bepaald door zijn registratie (art. 2§6 lid 8 sub c Controlewet). Een conventioneel rechtskeuzebeding voor Nederlands recht in de casco- en aansprakelijkheidsverzekeringsovereenkomst kan dus geen uitwerking hebben.¹⁸

2.2. Bevoegdheid

Samenhang bij medeverzekering¹⁹:

De medeverzekeraar kan worden opgeroepen voor het gerecht waar de vordering tegen de eerste verzekeraar is ingesteld wanneer de vorderingen een zo nauwe band vertonen dat een goede rechtsbedeling hun gelijktijdige behandeling en berechting vereist, teneinde bij

¹⁴ Antwerpen, 4 november 2013, *E.T.L.*, 2014, p. 544; *IHT* 2015, p. 53; *RABG* 2014, p. 845, met verwijzing naar het tussenarrest van 20 februari 2012.

¹⁵ Antwerpen, 4^e Kamer, 20 januari 2020, A.R. nr. 2018/AR/1163 (mdb "JOY"); Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 27 maart 2018, A.R. nr. A/16/4933 (mdb "JOY").

¹⁶ Antwerpen, 4 november 2013, *E.T.L.*, 2014, p. 544; *IHT* 2015, p. 53; *RABG* 2014, p. 845.

¹⁷ Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 7 juni 2011 en 18 maart 2014, A.R. nr. A/11/4341, (mb "ALDEBARAN").

¹⁸ Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 8 november 2011, A.R. nr. A/09/3609 ("X-es").

¹⁹ Antwerpen, 29 oktober 2012, *E.T.L.*, 2013, p. 112 (siloduwship "AVISO").

afzonderlijke berechting van de zaken onverenigbare beslissingen te vermijden (art. 9,1,c en art. 6,1 (EEX) Brussel I Verordening 44/2001, nu Brussel Ibis E.U. Verordening 1215/2012).

Bewijs forumbeding :

De bevoegdheid van de rechtbank wordt bepaald op grond van art. 9 lid 1 sub b EEX Verordening²⁰.

Luidens art. 12.1 EEX Verordening 44/2001 kan de verweerder in beginsel slechts gedaagd worden voor de rechtbank van zijn woonplaats. Het bestaan van een polis Casco Zeevisserij die in zijn algemene voorwaarden een forumkeuzebeding bevat dat overeenkomstig art. 23 EEX Verordening 44/2001 hiervan afwijkt, dient aangetoond te worden.²¹

Bevoegdheidsbeding bij rechtstreekse vordering :

Naar aanleiding van de beschadiging van de haveninstallaties door een sleepboot Sea Endeavour I, gecharterd door een vervoeronderneming en verzekerd in aansprakelijkheid bij Navigators Management stelde het Deense Hooggerechtshof een prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie. Bij arrest van 13 juli 2017 besliste dit dat het bevoegdheidsbeding (forumkeuzebeding of prorogatiebeding of nog jurisdictieclausule) in de aansprakelijkheidsverzekeringsovereenkomst bij toepassing van artikel 13, punt 5, juncto artikel 14, punt 2 van de Brussel I EEX Verordening 44/2001 (sindsdien vervangen door de Brussel Ibis Verordening 1215/2012 van gelijke strekking) de derde schadelijder in de uitoefening van zijn rechtstreeks vorderingsrecht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar niet bindt²².

Het Hof verwees naar zijn eerdere beslissing van 12 mei 2005²³ die het bevoegdheidsbeding in de verzekeringsovereenkomst tussen de verzekeraar en de verzekeringnemer niet tegenwerpelijk verklaarde aan de derde-verzekerde, die hiermede niet uitdrukkelijk had ingestemd (bij toepassing van art. 12(3) van het Verdrag betreffende de rechterlijke bevoegdheid en de tenuitvoerlegging van beslissingen, Brussel 27 September 1968 (EEX Verdrag), voorganger met gelijke strekking van de E.U. Brussel I EEX Verordening 44/2001 (opgeheven) en Brussel Ibis Verordening 1215/2012 (van kracht).

Deze visie ter bescherming van de derde-verzekerde als economisch zwakkere partij geldt aldus het Hof *a fortiori* voor de derde-benadeelde, die nog veel minder zijn uitdrukkelijke instemming met het bevoegdheidsbeding heeft betuigd.

Qualificatie van de “*actio judicati*”:

De terugvordering van een gedeelte van het bedrag waartoe de eisende partij zelf eerder werd veroordeeld door een rechterlijke uitspraak over de aansprakelijkheid voor de aanvaring tussen twee zeeschepen, is geen aansprakelijkheidsgeschil uit de daaraan ten grondslag liggende onrechtmatige daad in de zin van art. 5.3. EEX Brussel I Verordening 44/2001 (nu Brussel Ibis Verordening 1215/2012), maar is een geschil betreffende een

²⁰ Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 7 juni 2011 en 18 maart 2014, A.R. nr. A/11/4341, (mb “ALDEBARAN”).

²¹ Antwerpen, 1^o Kamer, 15 mei 2018, A.R. nr. A/14/11450 (“BALOU III”).

²² H.v.J. 13 juli 2017, zaak C-368/16, Assens Havn tegen Navigators Management.

²³ H.v.J. 12 mei 2005, zaal C-112/03, Peloux tegen Axa.

verbintenis afgeleid uit een rechterlijke uitspraak over een aanvaringsgeschil. De bevoegdheid voor dergelijk geschil wordt niet beheerst door de bijzondere regeling van art. 5.3., die strict dient uitgelegd te worden, maar wel door de algemene regel van art. 2 van de Verordening.²⁴

Forumbeding gewoonte in internationale handel :

Het forumbeding in de factuurvoorwaarden van de verzekeringsmakelaar die door de cascoverzekeraars gemandateerd is voor de premie-inning, voldoet niet aan de vereisten van art. 23.1.c EEX Brussel I Verordening 44/2001 (nu Brussel Ibis Verordening 1215/2012), vermits geen gewoonte in die zin in de internationale handel in die branche aangetoond wordt²⁵.

3. Brits zeeverzekeringsrecht

Gezien de belangrijke plaats van de Londense markt in de transportverzekeringssector, ook te lande en gezien ingevolge rechtskeuzebedingen, Belgische rechtbanken zich af en toe dienen uit te spreken over verzekeringsovereenkomsten volgens Britse voorwaarden, worden enkele belangrijke ontwikkelingen in het materiële Britse zeeverzekeringsrecht aangestipt.

3.1. Marine Insurance Act

Na meer dan 100 jaar werd de Marine Insurance Act 1906 (MIA) gewijzigd en klantvriendelijker gemaakt door de Insurance Act 2015 (IA). Onder meer het abstract en absoluut karakter van het sanctieregime op de naleving van de mededelingsplicht en op de vervulling van de toezeggingen ("*warranties*") werd vervangen door een concreet en relatief systeem dat slechts dekkingsverval meebrengt in de mate dat de verzwijging en de niet-vervulling van de toezegging respectievelijk de acceptatiebeoordeling van de verzekeraar en de realisatie van het risico beïnvloed hebben.

De Insurance Act 2015 heeft ook de Third Parties Rights Against Insurers Act 2010 (TPRAIA) in werking doen treden en heeft aldus het rechtstreeks vorderingsrecht van de schadelijder tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar geactiveerd en de "*pay to be paid*" voorwaarde buiten werking gesteld (art. 9(5)), evenwel met uitzondering in de zeeverzekering, maar tenzij voor wat de schadevergoeding van lichamelijk letsel betreft (art. 9(6) of tenzij een internationaal verdrag in een dergelijk eigen recht voorziet).

Het betreft in beginsel een eigen recht, krachtens hetwelk de schadelijder, los van enige vordering tegen de verzekerde, zijn aanspraken tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar kan uitoefenen bij wijze van een eigen zelfstandige vordering tot schadevergoeding (art. 1(3)). Dit in tegenstelling tot een louter "*ius agendi*" (een rechtstreeks vorderingsrecht of "*directe actie*", "*action directe*"), op grond waarvan de schadelijder de vordering van de verzekerde aansprakelijke jegens zijn aansprakelijkheidsverzekeraar in zijn plaats kan uitoefenen bij

²⁴ Antwerpen, 20 januari 2020, *Eur. Vervoerr.*, 2020, afl. 2, p. 168.

²⁵ Antwerpen, 4^e Kamer, 6 december 2013, A.R. nr. 2012/AR/497, "NORDWEST".

wijze van een vorm van zijdelingse vordering, waarvan de opbrengst echter uitsluitend aan het vermogen van de schadelijder toekomt en dus ontsnapt aan de samenloop met de andere schuldeisers van de verzekerde. In tegenstelling tot het eigen recht impliceert de rechtstreekse vordering de voorwaarde dat de aansprakelijkheid van de verzekerde reeds vooraf was vastgesteld.

Het belang van het onderscheid tussen een eigen recht en een rechtstreeks vorderingsrecht bestaat hierin dat in het tweede geval de aansprakelijkheidsverzekeraar in deze driehoeksrechtsverhouding naast de verweermiddelen uit de externe valutaverhouding (aansprakelijkheidsverhouding tussen de verzekerde en de schadelijder) ook de verweermiddelen uit de interne dekkingsverhouding (verzekeringsverhouding tussen de verzekerde en de verzekeraar) kan tegenwerpen aan de schadelijder.

Deze uitoefening van het eigen recht is in het Britse recht evenwel beperkt tot de gevallen van onvermogenheid of verdwijning van de aansprakelijke verzekerde (art. 4-7).

3.2. Brexit²⁶

De uittreding van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië uit de interne verzekeringsmarkt van de Europese Unie heeft belangrijke gevolgen voor de verzekeringsdekking op de Britse markt van in de E.U. gelegen risico's .

Na de uittreding van Groot-Brittannië uit de Europese Unie²⁷ kunnen de Britse zeeverzekeraars behoudens op het vervangend handelsakkoord²⁸ voor hun toegang tot de E.U.-markt ook terugvallen op het regime van de WTO GATS²⁹ en de OESO CLIO³⁰.

3.3. P&I Clubs en het mededingingsrecht

Van 1999 tot 2009 genoot het “*International Group Agreement*” (IGA) en het “*Pooling Agreement*” van de International Group of P&I Clubs (IGP&I) van een tweede tienjarige individuele vrijstelling van het cartelverbod vanwege de Europese Commissie³¹. Deze vrijstelling liep af op 20 februari 2009.

Sinds de hervorming van de mededingingswetgeving in 2004, kon de Europese Commissie niet langer individuele vrijstellingen verlenen, zodat de betrokken ondernemingen zelf

²⁶ Zie K. BERNAUW, “Post Brexit Mat-insurance”, *E.T.L.*, 2020, p.325.

²⁷ Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, *PB L*, 31 januari 2020, nr. 29, p. 16.

²⁸ Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds, *PB L*, 31 december 2020, nr. 444, p. 14.

²⁹ Wereldhandelsorganisatie Algemene Overeenkomst betreffende de handel in diensten (*World Trade Organisation General Agreement on Trade in Services*).

³⁰ Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling Code voor de vrijmaking van de lopende onzichtbare verrichtingen (*Organisation for Economic Cooperation and Development Code of liberalisation of current invisible operations*)

³¹ Beslissing van 12 april 1999 (IP/99/230).

verantwoordelijk werden voor de verenigbaarheid van hun afspraken met de mededingingsreglementering³².

Het “*International Group Agreement*” (IGA) en het “*Pooling Agreement*” konden ook niet genieten van de groepsvrijstelling omdat de marktaandeeldrempels van hun leden de limieten van 20 % (voor medeverzekeringspools) en 25 % (voor medeherverzekeringspools) in de groepsvrijstelling sterk overtreffen (art. 7 Verordening (EG) nr. 358/2003).

In augustus 2010 startte de Europese Commissie een formeel onderzoek naar inbreuk op de mededingingsregels (art. 101 (cartel) en art. 102 (misbruik van machtspositie) van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU)) door de P&I Clubs in het kader van de International Group of P&I Clubs en bestaande in de mededingingsbeperking onder de P&I Clubs en de beperking van de markttoegang voor andere verzekeraars ingevolge de omslag van de schadegevallen en de medeherverzekering.

Op 1 augustus 2012 heeft de Europese Commissie haar onderzoek afgesloten³³, omdat de bevindingen van het marktonderzoek bij scheepseigenaars, verzekeringsmakelaars en commerciële verzekeraar niet voldoende overtuigend waren ter bevestiging van haar eerdere bekommernissen.

3.4. Onbemande scheepvaart

De internationale organisatie (International Group of P&I Clubs (IGP&I), die de onderlinge verzekeraars van scheepseigenaars (Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs) verenigt, heeft een werkgroep opgericht om de verzekeraarbaarheid van de onbemande scheepvaart na te gaan. Deze kwam tot het besluit dat onbemande vaartuigen in aanmerking komen voor verzekeringsdekking, op voorwaarde van classificatie en van certificatie door de vlaggestaat.³⁴ De IGP&I paste zijn «*pooling agreement*»³⁵ aan om tegemoet te komen aan de nieuwe (onbemande) zeevervoermodaliteit.

3.5. Cyber en Coronavirus Exclusion Clauses

De Britse toezichthouder (Prudential Regulation Authority - PRA) vaardigde op 30 januari 2019 de instructie uit dat vanaf 1 januari 2020 alle zaakverzekeringsvoorwaarden uitdrukkelijk de dekking of de uitsluiting van de cyber risico's dienen te bedingen. Stilzwijgende dekking is bijgevolg niet langer toegestaan. De vaak in zeeverzekering bedongen “Institute Cyber Attack Exclusion Clause 380” (10 november 2003) had geen betrekking op niet-kwaadwillige cyber risico's. Daarom ontwikkelde de Lloyd's Market Association (LMA) nieuwe model bedingen : LMA5402 (Marine Cyber Exclusion) en LMA5403 (Marine Cyber Endorsement).

³² Zie J. BINON, “Chronique de droit européen – assurance et responsabilité (janvier 2017-août 2018) (Deuxième partie)” *R.G.A.R.*, 2018, p. 15507.

³³ Beslissing van 1 augustus 2012 (IP/10/1072).

³⁴ C. GILLESPIE, “Autonomous Vessels”, *International Group of P&I Clubs, Annual Review 2017/18*, Londen, 2018, p. 16-17.

³⁵ Een zekerde eenmaking van de dekkingsvoorwaarden ten behoeve van de mede- en herverzekering van de risico's, zoals weerspiegeld in de de regels van de onderlinge verzekeraars (“Club Rules”).

Totnogtoe hebben de P&I Clubs hun dekking verder verleend zonder specifieke uitsluitingen voor schadegevallen die voortvloeien uit COVID-19. Verzekeringsdekkingen op vaste premie en Charterers' P&I dekkingen worden buiten het International Group's Pooling Agreement verzekerd en zijn met ingang van 20 februari 2021 het voorwerp van de Coronavirus Exclusion Clause (LMA 5395) en de Marine Cyber Endorsement (LMA 5403) in the Rules for Mobile Offshore Units (MOUs).

Anderzijds bieden sommige verzekeraars een "Special Covid-19 Extension" aan.

3.6. Causaliteit

In een "test-case"³⁶, opgestart door de Britse verzekeringstoezichthouder in het kader van de bedrijfsstilstandverzekering (*Business Interruption Insurance - BI*) ingevolge de COVID-19 pandemie, bracht de uitspraak van het United Kingdom Supreme Court (UKSC) op 15 januari 2021³⁷ een ommekeer teweeg in de gevestigde rechtspraak³⁸ op het vlak van de causaliteitsregel inzake verzekering bij samenlopende oorzaken van een schadegeval. Niet alleen is deze nieuwe rechtspraak van cruciaal belang voor de bedrijfsstilstandverzekering in de horecasector en dus in de cruise industrie, maar ook voor de Common Law zeeverzekering in het algemeen, waar art. 55 van de Marine Insurance Act 1906 de causaliteitsregel van het verzekeringscontractenrecht (vereiste oorzakelijk verband tussen verzekerd gevaar en verzekerde schade) bevat.

Deze rechtspraak stelt enkele aspecten van de verzekeringscausaliteitsproblematiek in het Common Law scherp.

In de eerste plaats het onderscheid tussen enerzijds samenlopende oorzaken (waarvan de ene zonder de andere evenzeer het schadegeval zou veroorzaken) en anderzijds samenwerkende en/of uiteenvolgende oorzaken (die elk onmisbaar waren om het schadegeval te veroorzaken).

In de tweede plaats het onderscheid tussen enerzijds in een eerste (schiftings)faze de feitelijke oorzakelijkheidstoets ("*cause in fact*") op basis van de "*but for*" test ("*sine qua non*" test) (de bepaling of een factor onmisbaar/noodzakelijk was voor de totstandkoming van het schadegeval) en anderzijds in een tweede (keuze)faze de juridische oorzakelijkheidstoets ("*legal cause*") op basis van de "*proximate cause*" test (de aanwijzing van de doorslaggevende oorzaak onder de veelheid van onmisbare/noodzakelijke factoren).

Over deze tweede test : eens een factor naast andere factoren in het ontstaan van een schadegeval op grond van de "*but for test*" als niet overbodig maar als onmisbaar is erkend, dient nog uitgemaakt of deze factor de doorslaggevende oorzaak was op grond van het

³⁶ England and Wales High Court (Commercial Court), 15 september 2020, The Financial Conduct Authority (FCA) v Arch Insurance (UK) Ltd & Ors [2020] EWHC 2448 (Comm) (15 september 2020), [2020] EWHC 2448 (Comm), [2020] Lloyd's Rep IR 527 (test case declaratory judgment).

³⁷ United Kingdom Supreme Court, 15 januari 2021, The Financial Conduct Authority (FCA) & Ors v Arch Insurance (UK) Ltd & Ors [2021] UKSC 1 (15 januari 2021) [2021] UKSC 1, [2021] 2 WLR 123.

³⁸ Orient-Express Hotels Ltd v Assicurazioni Generali SpA (trading as Generali Global Risk) [2010] EWHC 1186 (Comm); [2010] Lloyd's Rep IR 531.

“proximate cause” voorschrijft. Per definitie kan in beginsel slechts 1 oorzaak doorslaggevend zijn. Slechts uitzonderlijk kunnen in een oorzakelijkheidssysteem van doorslaggevende oorzaak 2 of meer onmisbare oorzaken causaal zijn, namelijk wanneer zij volstrekt evenwaardig waren omdat ze in gelijke mate hebben bijgedragen tot de realisatie van het schadegeval. In dat geval luidt in het Britse (zee)verzekeringsrecht de regel van de “proximate cause”³⁹ (doorslaggevende oorzaak) uitzondering en wordt het oorzakelijk verband tussen alle evenwaardige oorzaken en het schadegeval aanvaard. Indien een aldus oorzakelijk geachte factor niet uitdrukkelijk uit de dekking is uitgesloten, is de verzekeraar tot vergoeding gehouden⁴⁰.

Over deze eerste “but for test” (“sine qua non” test) : indien 2 of meer factoren elk afzonderlijk en onafhankelijk van elkaar volstonden voor de voltrekking van het schadegeval⁴¹, schakelen zij wederzijds elkaars oorzakelijkheid met het schadegeval uit : het antwoord op de vraag of het schadegeval zich zonder de beschouwde (verzekerde) factor evenzeer zou hebben voorgedaan ingevolge de andere factor is dan bevestigend. De verzekeraar is in dat geval niet tot vergoeding gehouden, vermits de oorzakelijkheid tussen het schadegeval en de verzekerde factor dan verbroken is. Wanneer het resultaat van deze test onredelijk, onrechtvaardig en in strijd is met de bedoeling van partijen, dient het soms genegeerd te worden.

Aldus had in een zaak die het voorwerp was van een eerdere uitspraak in 2010 het Orient-Express Hotel in New Orleans (V.S.A.) enkel verzekeringsdekking onderschreven voor bedrijfsstilstand als immateriële gevolgschade van materiële beschadiging van het gebouw, maar niet ingevolge externe factoren (zuivere immateriële schade). Het leed bedrijfsstilstand ingevolge de doortocht van de orkaan “Katrina” in de herfst van 2005. Ingevolge de orkaan was niet alleen het hotelgebouw door beschadiging buiten dienst, maar de omgeving van het hotel was geruime tijd afgesloten van de buitenwereld (fysisch ingevolge de geblokeerde toegangswegen en/of reglementair ingevolge de staat van beleg door van overheidswege opgelegde noodmaatregelen zoals gedwongen ontruiming en ingestelde avondklok) en dus ontoegankelijk of minstens onaantrekkelijk voor hotelgasten. Zelfs indien het hotelgebouw volledig intact en operationeel was gebleven, zou het om die laatste reden toch geen gasten hebben kunnen ontvangen. Het oorzakelijk verband tussen de bedrijfsstilstand en de materiële beschadiging van het hotelgebouw was aldus deze uitspraak bijgevolg verbroken.

De uitspraak van 15 januari 2021 van het Opperste Gerechtshof van het Verenigd Koninkrijk legde de redeneringsfout bloot van deze eerdere uitspraak van 2010. De orkaan was precies dezelfde factor die zowel enerzijds door de materiële beschadiging het hotelgebouw buiten dienst stelde als anderzijds de ontoegankelijkheid en onaantrekkelijkheid van de omgeving voor het cliënteel veroorzaakte. Er bestaat dus geen andere van de beschouwde verzekerde factor verschillende veroorzakende factor. Bijgevolg wordt de oorzakelijkheid niet verbroken op grond van de “but for test”, vermits bij veronderstelde afwezigheid van de orkaan als veroorzakende factor van de beschadiging van het hotelgebouw, deze orkaan ook

³⁹ Art. 55 Marine Insurance Act 1906.

⁴⁰ Cfr. ook Antwerpen, 4 november 2013, A.R. nr. 2010/AR/2701 (zeevervisserijsschip “ARCA”).

⁴¹ S. HODGES, *Law of Marine Insurance*, Routledge, 2013, p. 152.

onbestaand zou zijn als veroorzakende factor van de ontoegankelijkheid en onaantrekkelijkheid van de omgeving.

Toegepast op de Covid-19 pandemie werd als volgt overwogen met betrekking tot de “*but for test*” : de verzekerden genieten verzekeringsdekking voor bedrijfsstilstand ingevolge een epidemie in een straal van 25 mijl rond hun uitbating, maar de overheidsmaatregelen tegen de pandemie zouden ook zonder enige besmetting binnen de 25 mijlszone rond de uitbating evenzeer de bedrijfsstilstand veroorzaakt hebben. De oorzaak van de overheidsmaatregelen was echter dezelfde.

Met betrekking tot de “*proximate cause test*” : de besmettingen zowel binnen als buiten de 25 mijlszone zijn alle evenwaardige “proximate causes” van de lock-down maatregelen, die de bedrijfsstilstand veroorzaakten.

4. België

4.1. De nieuwe scheepvaartwet

Sinds 1 september 2020 is de nieuwe scheepvaartwet⁴² van toepassing. Zij hercodificeert in belangrijke mate de eerdere scheepvaartwetgeving en bevat de omzetting van tal van internationale verdragen met verzekeringsrechtelijke bepalingen. Hoewel de nieuwe wet tal van bepalingen bevat met betrekking tot de zeeverzekering, wordt het contractenrechtsregime van de zeeverzekering verder beheerst door Boek II van het Wetboek van Koophandel (Wet van 21 augustus 1879, hierna “Zeeverzekeringswet 1879”) als “*lex specialis*” in aanvulling op en afwijking van de “*lex generalis*” in deel 5 van de WVerz 2014 (eertijdse Wet van 11 juni 1874 Wet houdende de titels X en XI van Boek I van het Wetboek van Koophandel. Verzekering in het algemeen, hierna : Verzekeringswet 1874).

4.2. Verzekeringsdistributie

De wet van 3 april 2019 heeft in het verzekeringsdistributierecht een nieuwe categorie van verzekeringstussenpersoon ingevoerd, met name de “gevolmachtigd onderschrijver” (zie art. 5,21°/9, art. 259, art. 263 en art. 267/1 van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen).

Aldus wordt een wettelijk statuut verschaft aan de algemeen agenten of maatschappijvertegenwoordigers, die een belangrijke plaats innemen in de sector van de zee- en vervoerverzekering.

4.3. Verzekeringscontractenrechtsregime van de vervoerverzekering

Sinds de invoering van de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomsten (hierna : Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992) is de vraag naar haar toepassing op de vervoerverzekering een weerkierend voorwerp van discussie geweest.

⁴² Wet van 8 mei 2018 tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, B.S., 1 augustus 2019.

Reeds eerder was de vraag⁴³ gerezen naar het toepasselijke verzekeringscontractenregime op de vervoerverzekeringsovereenkomst : hetzij Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, hetzij de Verzekeringswet 1874.

Inmiddels is de inhoud van gemelde wetten zonder wijzigingen op dit vlak overgeheveld naar respectievelijk de delen 4 en 5 van de Wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen (WVerz 2014). Vanuit wetgevend oogpunt is het vraagstuk bijgevolg niet gewijzigd.

De regimes in deel 4 en 5 WVerz 2014 verschillen sterk : een moderne (b.v. met eigen recht of rechtstreekse vorderingsrecht voor de schadelijder in de aansprakelijkheidsverzekering) uitgebreide overwegend dwingende regeling in deel 4 tegenover een verouderde beperkte regeling van overwegend aanvullend recht in deel 5.

De afbakening qua toepassingsgebied inzake vervoerrisico's is dus van belang, maar zij is het voorwerp van onzekerheid en controverse⁴⁴.

4.3.1. Vervoerverzekering

Art. 54 WVerz 2014 (deel 4) bepaalt : *“De bepalingen van dit deel zijn van toepassing op alle landverzekeringsovereenkomsten die onderworpen zijn aan het Belgische recht voor zover er niet wordt van afgeweken door bijzondere wetten.*

Zij zijn niet van toepassing op de herverzekering noch op de verzekeringen van goederenvervoer, met uitzondering van de bagage- en verhuisverzekeringen.”

Vooreerst is niet volledig duidelijk wat de wet bedoelt met de term “verzekeringen van goederenvervoer”. Dit slaat zonder twijfel op de luiken contractuele vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering en zaakverzekering van de vervoerde goederen (ladings- of cargooverzekering). Luidens de eertijdse verklaring van de minister ⁴⁵ slaat dit niet op de luiken extra-contractuele aansprakelijkheidsverzekering van de vervoerder en zaakverzekering van het vervoermiddel (romp- of cascoverzekering). Deze verklaring strookt met de toelichting van de auteur van de wettekst, Koninklijk Commissaris VAN DIEVOET.⁴⁶

De vraag blijft ook aan welk regime de zaakverzekering bij wegvervoer voor eigen rekening (in tegenstelling tot vervoer voor rekening van derden) onderworpen is : de loutere verplaatsing over de weg van goederen zonder dat deze uitbesteed wordt aan een beroepsgoederenvervoerder tegen betaling. Dit argument werd b.v. niet duidelijk beantwoord door de Rechtbank ⁴⁷.

A contrario is deel 4 WVerz wel van toepassing op alle luiken van de verzekering van het personenvervoer.

⁴³ C. DYRIECK, “De overeenkomst van zeeverzekering”, *T.P.R.*, 2013, afl. 3, p. 2426.

⁴⁴ C. VAN SCHOU BROECK, J. AMANKWAH, T. MEURS en N. GILBERT, Overzicht van rechtspraak. Wet op de landverzekeringsovereenkomst 2004-2015, *T.P.R.*, 2016, p. 712.

⁴⁵ Wet van 16 maart 1994, Bespreking en aanneming, *Parl. Hand.*, Kamer, zitting 1993-1994, Vergadering van 3 maart 1994, Algemene bespreking 2, 4 en 7.

⁴⁶ E. VAN DIEVOET, *L'Assurance en Belgique*, Antwerpen, De Sikkels, 1940, p. 9.

⁴⁷ Rb Brussel, 8 oktober 2012, *R.G.A.R.*, 2013, 14961.

Zonder twijfel geldt deze regeling voor de verzekering van de risico's van vervoer over land.

Doch in de 2 laatstgenoemde opzichten blijft de vraag open naar het toepasselijk regime op gemengde vervoerverrichtingen : (i) van passagiers en goederen (b.v. voor het luik contractuele vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering) en (ii) bij multimodale vervoerverrichtingen (met een segment landvervoer en een andere vervoerwijze).

4.3.2. Zee-, binnen- en luchtvaartverzekering

Art. 225 WVerz (deel 5) bepaalt : *“de bepalingen van dit deel zijn van toepassing op de verzekeringsovereenkomsten die onderworpen zijn het Belgisch recht. Voor zover daarvan door bijzondere artikelen niet wordt afgeweken, zijn ze mede van toepassing van de zeeverzekering en op de verzekering betreffende land-, rivier- en kanaalvervoer. Zij zijn niet van toepassing op de verzekeringsovereenkomsten die onder de bepalingen van deel 4 vallen”*

In zijn titel en zijn art. 54 verklaart deel 4 WVerz 2014 (net zoals de titel en art. 2 van de eertijdse Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992) zich van toepassing op landverzekering. Deze terminologie geeft de *“summa divisio”* aan, traditioneel met de verzekering van het zeerisico, maar bij uitbreiding ook van de risico's die zich situeren in de andere media (binnenwateren, lucht, ruimte). De voorbereidende werken staven ook deze bedoeling van de wetgever⁴⁸. Deel 4 WVerz bevat dus niet het gemeen verzekeringscontractenrecht.

Aldus werd geoordeeld dat de aansprakelijkheidsverzekering van een helikopterbestuurder uitgesloten is van de toepassing van de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 (huidig deel 4 WVerz 2014) om reden dat dit een luchtvaartverzekering betreft, zelfs al dekt zij ook andere risico's dan evoluties in de lucht, b.v. in- en uitstijgen ⁴⁹.

Duidelijker werd nog overwogen dat de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 (huidig deel 4 WVerz 2014) niet van toepassing is op een luchtvaartverzekering, om reden dat ze geen landrisico betreft en niet om reden dat ze geen vervoerrisico of geen goederenrisico zou betreffen⁵⁰.

Ingevolge de grenzen van zijn saisine niet gevat zijnd om zich uit te spreken over de toepassing van art. 86 (rechtstreeks vorderingsrecht) van de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 op de luchtvaartverzekering, oordeelde het Hof van Cassatie in een eerste tijd binnen het impliciete kader van de Verzekeringswet 1874 dat bij gebreke van een derdenbeding in de verzekeringsovereenkomst ten gunste van de schadelijder, deze niet over een rechtstreeks vorderingsrecht tegen de luchtvaartverzekeraar beschikt ⁵¹.

⁴⁸ Wetsontwerp op de Landverzekeringsovereenkomst, Memorie van Toelichting, *Gedr.St.*, Kamer 1990-1991, nr. 1586/1 pagina 7.

⁴⁹ Antwerpen, 21 november 2012, *T.B.H.*, 2013, afl. 6, p. 558.

⁵⁰ Brussel, 10 november 2009, *T.B.H.*, 2011, afl. 2, p. 151.

⁵¹ Cass., 23 maart 2006, *Pas.*, 2006, afl. 3, 667, op eensluidende conclusie van het Openbaar Ministerie.

In latere uitspraken oordeelde het Hof van Cassatie dat de verzekering van pleziervaart te water (diefstal- en brandverzekering van pleziervaartuigen) wel binnen het toepassingsgebied valt van de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 (huidig deel 4 WVerz 2014). In een *obiter dictum* overwoog dit arrest echter nog uitdrukkelijk dat de luchtvaartverzekering niet wordt beheerst door de Landverzekeringsovereenkomstenwet⁵².

Maar naderhand besliste het Hof van Cassatie dan toch tot toepassing van het landverzekeringsovereenkomstenregime op de plezierluchtvaart (aansprakelijkheidsverzekering)⁵³ en bevestigde deze rechtspraak⁵⁴.

Daarmee gaat het enerzijds in tegen zijn eigen eerdere overweging, maar strookt anderzijds met het gelijkheidsbeginsel en is consequent in zijn logika met betrekking tot de pleziervaart te water.

Het door het Openbaar Ministerie voorgestelde toepassingscriterium “kleine personenvliegtuigen” lijkt echter onwerkbaar vermits onbepaalbaar (wat is “klein” ?) en vermits plezierluchtvaart niet kan gequalificeerd worden op basis van de grootte van het vliegtuig. Ook grote vliegtuigen kunnen het voorwerp van pleziervaart uitmaken en kleine vliegtuigen kunnen beroepsmatig ingezet worden. De overweging dat het pleziervaartrisiko zich slechts ten dele in de lucht (of op het water) zou situeren, overtuigt niet omdat dit niet karaktersitiek is voor de pleziervaart en evenzeer geldt voor de handelsvaart. Dergelijke criteria dienen de rechtszekerheid niet.

De lege lata is deze rechtspraak gesteund op wankelende juridische gronden : de rangschikking van verzekeringen van risico's, die zich te water of in de lucht situeren, onder de landverzekering op basis van de “klare tekst-”doctrine lijkt geforceerd. Deze kritiek vindt steun in de voorbereidende werkzaamheden van de Landverzekeringsovereenkomstenwet van 25 juni 1992 en in de zienswijze van de auteur van de wettekst, Koninklijk Commissaris VAN DIEVOET : raadpleging van zijn toelichting bij het wetsontwerp leert dat in zijn optiek de zee-, binnenvaart- en luchtvaartverzekeringen buiten het toepassingsgebied van het eerste deel “Landverzekering” vielen, maar wel binnen het tweede deel “Zeeverzekering, binnenvaartverzekering, luchtvaartverzekering en verzekering van het goederenvervoer te land”⁵⁵, dat totnogtoe niet werd gerealiseerd.

De lege ferenda realiseerde deze rechtspraak echter een maatschappelijk lovenswaardige doelstelling door de toepassing van het moderner landverzekeringsovereenkomstenregime van de wet van 25 juni 1992, vooral met zijn verworvenheid van het eigen recht/rechtstreeks vorderingsrecht van de schadelijder tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar. Dergelijke beleidsoptie komt echter de wetgever toe en niet de rechtspraak, welke laatste de wet behoort toe te passen.

Lagere rechtspraak volgde sedertdien deze visie van het opperste rechtscollege.

4.3.3. Casco- en aansprakelijkheidsverzekering

⁵² Cass., 16 september 2011, *R.G.A.R.*, 2011, nr. 14795; Cass., 1 maart 2013, *T.B.H.*, 2013, p. 533; *R.W.*, 2014-15, afl. 19, 740.

⁵³ Cass., 18 december 2015, *T.Verz.* 2016, afl. 4, p. 433; *R.G.A.R.*, 2016, afl. 5, nr. 15299, noot J. KESTELOOT; *R.W.*, 2017-18 (samenvatting), afl. 2, p. 62; *T.B.H.*, 2016, afl. 6, 560; *T.Verz.* 2016, afl. 4, 433

⁵⁴ Cass. 3 februari 2020, *I.H.T.*, 2020, afl. 2, 227, noot J. KESTELOOT.

⁵⁵ E. VAN DIEVOET, *L'Assurance en Belgique*, Antwerpen, De Sikkell, 1940, p. 55 en p. 105.

Aldus werd in hoger beroep het landverzekeringsovereenkomstenregime toegepast op de aansprakelijkheids- en cascoverzekeringsdekking van een Belgische zeiljacht voor averij bij ruw weer met de overwegingen van de inmiddels tussengekomen cassatierechtspraak⁵⁶. Het (hervormde) vonnis had overwogen dat de verzekering van een zeiljacht niet wordt beheerst door :

- de landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, vermits ze geen landrisico betrof
- de zeeverzekeringswet 1879, vermits ze geen zeeschip betrof

en was tot het logisch besluit gekomen dat de verzekering van een zeiljacht wordt beheerst door de Verzekeringswet 1874 (nu deel 5 WVerz 2014).

Met verwijzing naar inmiddels voorbijgestreefde bronnen overwoog het vonnis daarbij ook dat de aansprakelijkheidsverzekering geen deel zou uitmaken van de zeeverzekering, omdat zeeverzekering luidens art. 191 Zeeverzekeringswet 1879 enkel zaakverzekering betreft en het verhaal van derden, zoals gedekt door art. 201 Zeeverzekeringswet 1879, als een vorm van zaakschade te beschouwen is. Art. 191 Zeewet geeft echter geen uitputtende lijst van de mogelijke voorwerpen van zeeverzekering en het dient in verband te worden gebracht met art. 4 van de Verzekeringswet 1874 (nu art. 228 deel 5 WVerz 2014), dat ook niet uitdrukkelijk naar de aansprakelijkheidsverzekering verwijst, maar toch tot 1992 de enige rechtsgrond voor aansprakelijkheidsverzekering vormde. Er wordt ook aan voorbij gegaan dat art. 3 van de Verzekeringswet 1874 (nu art. 225 deel 5 WVerz 2014) het basisregime van de zeeverzekering bevat, waarop de Zeeverzekeringswet 1879 in aanvulling en afwijking voorziet.

Ook inzake een helicopterongeval werd beslist tot toepassing van de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, zodat de (rechthebbenden van de) slachtoffers over een eigen recht beschikken tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van het luchtvaartuig en de verweermiddelen van de verzekeraar, geput uit het dekkingsverval wegens verzekeringscontractuele tekortkomingen en zware fout van de verzekerde in de verplichte luchtvaartverzekering (zie E.U. Verordening 785/2004), aan hen niet tegenwerpelijk zijn⁵⁷.

4.4. De foutloze vergoedingsplicht van lichamelijk letsel door de aansprakelijkheidsverzekeraar van een motorvoertuig aan zwakke verkeersdeelnemers

4.4.1. Vaartuigen ⁵⁸ :

De regeling in art. 29bis van de Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna : WAM-wet), die aan de passagier van een wegvoertuig (een voertuig dat zich over de grond voortbeweegt) een

⁵⁶ Antwerpen, 22 oktober 2013, *T.B.H.*, 2014, afl. 10, p. 1001, in beroep op Ond. Antwerpen, 1° Kamer, 8 november 2011, A.R. nr. A/09/3609 ("X-es").

⁵⁷ Brussel, 4 december 2018, *R.G.A.R.*, 2020, 15649.

⁵⁸ Arbitragehof nr. 193/2005, 21 december 2005 (prejudiciële vraag), *Juristenkrant*, 2006, afl. 121, p. 11; *T.Verz.*, 2006, afl. 4, p. 417; *V.A.V.*, 2006, afl. 6, p. 684.

recht op foutloze vergoeding van lichamelijk letsel door de aansprakelijkheidsverzekeraar van het motorvoertuig toekent, schendt niet het gelijkheidsbeginsel voorgeschreven in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet wanneer zij dat recht niet voorziet voor de passagier van een vaartuig (een voertuig dat zich over het water voortbeweegt). Het verkeer van voertuigen over de grond verschilt in menig opzicht van het verkeer van vaartuigen te water. De toestand van de passagiers van de 2 gemelde categorieën is niet voldoende vergelijkbaar.

4.4.2. Spoorvoertuigen :

Het eertijdse Arbitragehof besliste eerder dat de foutloze vergoedingsplicht door de aansprakelijkheidsverzekeraar van lichamelijke letsels opgelopen door slachtoffers van een wegverkeersongeval waarin een motorvoertuig betrokken is (art. 29bis WAM-wet) ook dient te gelden voor ongevallen waarin motorvoertuigen betrokken zijn die aan spoorstaven gebonden zijn⁵⁹.

Daarna nuanceerde het Grondwettelijk Hof zijn rechtspraak door van deze uitbreiding van het toepassingsgebied de ongevallen uit te sluiten waarin het spoorvoertuig in zijn eigen bedding betrokken is⁶⁰. Vervolgens verfijnde het Grondwettelijk Hof nogmaals zijn rechtspraak door in deze uitbreiding toch de ongevallen te begrijpen die passagiers aan boord van het spoorvoertuig⁶¹ en spoorwegaanpakkers aan het werk aan het spoor⁶², overkomen.

Bij arrest van 28 mei 2020⁶³ trok het Grondwettelijk Hof deze redenering door inzake de kettingsregeling van art. 19bis-11, § 2 WAM-wet (bepaling die inmiddels is overgeheveld naar art. 29ter WAM-wet, waarvan het toepassingsgebied is uitgebreid tot aan spoorstaven gebonden motorrijtuigen).

De uitzondering die de Arbeidsongevallenverzekeringwet van 10 april 1971 in art. 48ter maakt op de ontzegging aan gesubrogeerde verzekeraars van het recht op vergoeding lastens de WAM-verzekeraar wegvoertuigen of het Gemeenschappelijk Waarborgfonds op basis van art. 29bis WAM⁶⁴, is niet uitgebreid tot de eigenaar van het spoorvoertuig⁶⁵.

Geoordeeld werd vervolgens dat verkeersdeelname van het spoorvoertuig niet vereist dat het toegankelijk is voor reizigers (rangeeroperatie van lege trein). Het volstaat dat het zich verplaatst. Tevens werd geoordeeld dat een verkeersongeval niet vereist dat het slachtoffer zelf deelneemt aan het verkeer (slachtoffer (zittend) op de perronkade), maar enkel dat het voertuig deelneemt aan het verkeer.⁶⁶

Toepassing werd gemaakt van deze rechtspraak met betrekking tot een ongeval waarin een tram was betrokken en daterende van vóór de wetswijziging naar aanleiding van de uitspraak van het Arbitragehof. De instanties die vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht, zijn zelf tot vergoeding gehouden overeenkomstig deze regeling.⁶⁷

⁵⁹ Arbitragehof 15 juli 1998.

⁶⁰ Grondwettelijk Hof 8 maart 2012.

⁶¹ Grondwettelijk Hof, 31 juli 2013 en 6 februari 2014.

⁶² Grondwettelijk Hof, 28 mei 2015.

⁶³ Grondwettelijk Hof, 28 mei 2020, *RGAR*, 2020, 15716.

⁶⁴ Cass., 13 maart 2014, *Pas.*, p. 711, nr. 207.

⁶⁵ Brussel, 13 november 2017, *R.G.A.R.*, 2018, 15447.

⁶⁶ Cass., 11 januari 2010, *R.G.A.R.*, 2010, 14697; Rb Brussel, 5 december 2016, *R.G.A.R.*, 2017, 15399.

⁶⁷ Rb Nijvel, 8 februari 2011, *RGAR*, 2012, 14919; Rb Brussel, 6 december 2012, *R.G.A.R.*, 2013, 14991.

De toepassing van deze foutloze vergoedingsregeling werd ook erkend voor de passagier van een trein. Er bestaat geen samenloop tussen de contractuele aansprakelijkheid van de spoorvervoerder en de foutloze vergoedingsregeling. De val van de passagier door verlies van evenwicht is een verkeersongeval⁶⁸.

4.5. Reisverzekering⁶⁹:

4.5.1. Voorwerp reisverzekering

Reisverzekering kan onder meer betrekking hebben op reisbijstandverzekering, annulatieverzekering, bagageverzekering en verzekering reisgeschillen.

Zij mag niet verward worden met de verplichte verzekeringsdekking tegen het risico van onvermogenheid van reisorganisatoren en -doorverkopers, zoals opgelegd door de artikelen 54, 55, 65 en 72 van de Wet van 21 november 2017 betreffende de verkoop van pakketreizen, gekoppelde reisarrangementen en reisdiensten (Reiswet) en zoals krachtens art. 60 en 74 van de Reiswet uitgevoerd door het K.B. van 29 mei 2018 betreffende de bescherming tegen insolventie bij de verkoop van pakketreizen, gekoppelde reisarrangementen en reisdiensten.

De onderlinge verzekeringsvereniging Garantiefonds Reizen is één van de verzekeraars die dergelijke involventiewaARBorg aanbiedt.

De annulatieverzekering vergoedt geheel of deels de overeengekomen of wettelijk voorziene vergoeding die de verzekerde reiziger verschuldigd is bij verbreking, onderbreking of verdaging van de reisovereenkomst om reden van een gedekte omstandigheid⁷⁰. De annulatieverzekering is een facultatieve verzekering en de reiziger is ook niet verplicht deze te onderschrijven in het kader van zijn schadebeperkingsplicht⁷¹.

De meeste reisverzekeringscontracten sluiten annulatieschade ingevolge epidemie in het land van bestemming uit van de dekking. Indien dit risico verzekerd is, geldt de dekking slechts op voorwaarde dat de verzekerde op het ogenblik van de boeking niet op de hoogte was van de besmetting.

Reisbijstandverzekering dekt de medische kosten en repatriëring, maar doorgaans niet de kosten van quarantaine en verlengd verblijf.

4.5.2. Qualificatie reisverzekering

⁶⁸ Rb Brussel 2 oktober 2012, *R.G.A.R.*, 2013, 14962 met verwijzing naar Cass., 11 januari 2010 en Cass., 30 september 2010.

⁶⁹ De verwijzingen naar de rechtspraak van de Geschillencommissie Reizen is ontleend aan B. WYSEUR, B., "Reiscontractenwetgeving", in R. STEENNOT, G. STRAETMANS, E. TERRY, B. KEIRSBILCK, B. WYSEUR, "Overzicht van rechtspraak. Consumentenbescherming (2008-2014) - Marktpraktijken (2011-2014)", *T.P.R.*, 2015, afl. 3-4, 1850-1898, in het bijzonder §9, nrs. 646 e.v.

⁷⁰ Geschillencommissie Reizen 15 september 2011, nr. 20110036 en nr. 20110037, www.clv-gr.be; Geschillencommissie 20 juni 2012, *J.L.M.B.*, 2003, 440-443, noot P.H..

⁷¹ Antwerpen 22 december 2011, *R.W.*, 2013-2014, 1541-1542.

Vgl. Gent 21 september 2011, *NjW* 2012, afl. 264, 430, noot R. Steennot.

De Geschillencommissie Reizen besloot dat de verstrekking van logies in combinatie met het aanbod van een annulatieverzekering een contract van reisorganisatie uitmaakt⁷². De Rechtbank van eerste aanleg te Brugge oordeelde dat een reisverzekering geen toeristische dienst in de zin van artikel 1, 1° Reiscontractenwet is, maar wel een financiële dienst in de zin van artikel VI.81, §1WER, wat de qualificatie als toeristische dienst uitsluit⁷³. In hoger beroep hierop oordeelde ook het Hof van Beroep te Gent⁷⁴ dat een annulatieverzekering een financiële dienst is, ook al wordt ze door een touroperator samen met een contract van reisorganisatie in één pakket aangeboden. Deze verzekering is niet gelijk te stellen met of te beschouwen als een 'toeristische dienst' in de zin van de Wet van 16 februari 1994 tot regeling van het contract tot reisorganisatie en reisbemiddeling. Inmiddels bepaalt de Richtlijn (EU) 2015/2302 van 25 november 2015 betreffende pakketreizen en gekoppelde reisarrangementen (overweging 17) dat financiële diensten zoals reisverzekeringen niet mogen worden beschouwd als reisdiensten.

4.5.3. Prestatie in nature : vervoerovereenkomst in uitvoering bijstandsverzekeringsovereenkomst⁷⁵

Tussen de bijstandsverzekeraar en de ten behoeve van zijn verzekerde bestelde takeldienst, ontstaat een vervoerovereenkomst.

De verzekerde die de de takeldienst aanvaardt en instemt met de vervoerovereenkomst, komt net zoals de bestemming van een vervoerverrichting in een contractuele verhouding met de takeldienst te staan en kan de takeldienst bijgevolg enkel op contractuele grondslag wegens wanprestatie (beschadiging van het getakelde voertuig) aanspreken (samenloopverbod). In casu is de contractuele grondslag relevant in functie van de korte verjaringstermijn op grond van art. 9 van de Vervoerwet van 25 augustus 1891.

4.5.4. Wanprestatie reisbijstandsverzekeraar⁷⁶

De reisbijstandsverzekering levert ook een voorbeeld van een verzekeringsovereenkomst waarin de verzekeraar zich bij schadegeval verbindt tot een prestatie in natura (in casu een dienst : zie art. 55,2° WVerz 2014) in plaats van in speciën.

De ondeugdelijkheid van deze prestatie in natura kan aanleiding geven tot contractuele aansprakelijkheid van de reisbijstandsverzekeraar.

Een verzekerde in reisbijstand werd ernstig gekwetst aan het onderbeen bij een wegverkeersongeval in een ontwikkelingsland, waar hem niet de nodige medische zorgen konden worden toegediend. Zonder goede reden gaat de reisbijstandsverzekeraar slechts laattijdig (8 dagen na het ongeval) over tot repatriëring van het slachtoffer door middel van een ambulancevliegtuig. Deze vertraging veroorzaakt medische complicaties die nopen tot amputatie van het been van de verzekerde, terwijl het slachtoffer slechte mineure sekwellen van de verwonding zou hebben overgehouden bij een tijdige medische ingreep. De verzekeraar is op basis van contractuele wanprestatie (art. 1147 B.W.) gehouden tot vergoeding van de aldus door het slachtoffer opgelopen schade.

⁷² Geschillencommissie 15 december 2011, nr. 2011-0085, www.clv-gr.be.

⁷³ Rb. West-Vlaanderen (afd. Brugge) (14de corr. k.) 2 december 2014, *TGR* 2015, 60.

⁷⁴ Gent, 17 november 2015 inzake Openbaar Ministerie / Jetair NV.

⁷⁵ Mons, 7 juli 2009, *R.G.A.R.*, 2010, 14615.

⁷⁶ Brussel, 13 april 2018, *RGAR*, 2018, 15509.

4.5.5. Voorlichtingsplicht reisbemiddelaar

De reisbemiddelaar en/of de reisorganisator is op grond van art. 7 van de Reiscontractenwet gehouden tot informatie aan de klant over het aangaan en de inhoud van een annulatie- en/of bijstandsverzekering, ook voor verzekeringen die niet inbegrepen zijn in het pakket⁷⁷.

Art. 5, 1 h van de Richtlijn 2015/2302 (Pakketreizenrichtlijn) voorziet in de voorlichtingsplicht specifiek met betrekking tot de verplichte of facultatieve reisverzekering (annulatie en bijstand) en art. 5§1,8° van de Wet van 21 november 2017 betreffende de verkoop van pakketreizen, gekoppelde reisarrangementen en reisdiensten (Reiswet) heeft dit voorschrift in nationaal recht omgezet.

In het kader van zijn algemene raadgevingsplicht (art. 22 Reiscontractenwet) dient de reisbemiddelaar de reiziger in te lichten over de voorwaarden van de door de reiziger gesloten annulatieverzekering en een gepaste reisverzekering voor te stellen aan de reiziger. Deze informatie- en adviesverplichting van de reisbemiddelaar is een inspanningsverbintenis⁷⁸. Hij dient te peilen naar een voorafbestaande ziekte of de zwangerschap van de reiziger/reizigster en te waarschuwen voor dekkingssuitsluiting daarvan⁷⁹.

4.5.6. Vermelding van de premiekost

De premiekost van een facultatieve vluchtannulatieverzekering dient niet verplichtenderwijs in de totaalkost van de vluchtreis opgenomen te worden (art. 23 van de Verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake de Gemeenschappelijke regels voor exploitatie van luchtdiensten in de Unie).

Voor een facultatieve reisverzekering is de uitdrukkelijke instemming van de reiziger vereist en dient de prijs toeslag duidelijk aangegeven te worden. Art. 23, lid 1 van de Verordening (EG) nr. 1008/2008 verplicht de verkoper van een vliegreis om de facultatieve prijs toeslagen voor niet essentiële aanvullende diensten op “opt-in” (uitdrukkelijke aanvaarding door de klant) in plaats van op “opt-out” (uitdrukkelijke weigering door de klant) basis toe te passen. Onder facultatieve prijs toeslagen vallen ook de kosten van diensten van derden (anderen dan de luchtvaartmaatschappij) in verband met de vliegreis, met name de premie van door een van de luchtvervoerder onafhankelijke verzekeringsmaatschappij aangeboden vluchtannuleringsverzekering, die samen met de prijs van de vlucht aan de klant als een totaalprijs worden aangerekend⁸⁰.

4.5.7. Gezamenlijk aanbod :

Het ingevolge strijdigheid met de Richtlijn 2005/29/EG opgeheven eertijds verbod op gezamenlijk aanbod (koppelverkoop) geldt bij wijze van uitzondering nog steeds met betrekking tot financiële diensten, zoals verzekeringsdiensten (art. VI. 81, §1 WER). Deze laatste wetsbepaling geldt echter

⁷⁷ Geschillencommissie Reizen 12 maart 2015, nr. 140588, www.clv-gr.be.

⁷⁸ Geschillencommissie Reizen 25 april 2013, nr. 2013-0006, www.clv-gr.be.

⁷⁹ Geschillencommissie Reizen 18 december 2014, nr. 140176, www.clv-gr.be; Geschillencommissie Reizen 12 maart 2015, nr. 140588, www.clv-gr.be.

⁸⁰ H.v.J., 19 juli 2012, zaak C-112/11, E-bookers Deutschland/Bundesverband Verbraucherzentralen.

enkel ten aanzien van consumenten. Indien als gezamenlijk aanbod gekwalificeerd⁸¹, is de verplichte inclusieve reisverzekering bij een pakketreis bijgevolg verboden jegens consumenten, maar niet ten aanzien van beroepsmatige zakenreizigers.

4.5.8. Klachtenbehandeling

Anders dan voor de inclusieve reisverzekering, is de Geschillencommissie Reizen niet bevoegd voor klachten betreffende een apart gesloten reisverzekering⁸². Zij is wel bevoegd voor klachten over de desbetreffende adviesverplichting van de reisbemiddelaar⁸³.

5. Actieve en passieve legitimatie

Een klassieke problematiek in het vervoer(verzekerings)recht betreft de actieve en passieve legitimatie van de procespartijen, namelijk de vraag respectievelijk wie gerechtigd is om als eiser op te treden en tegen wie de vordering kan worden ingesteld⁸⁴.

5.1. Actieve legitimatie :

Herhaaldelijk⁸⁵ werd op het procedurale vlak in deze problematiek overwogen⁸⁶ dat de eiser die beweert titularis van subjectieve rechten te zijn, volgens art. 17 Ger. Wb. het vereiste belang en de vereiste hoedanigheid bezit, zodat het verweer nopens de vorderingsgerechtigdheid niet de toelaatbaarheid (ontvankelijkheid) maar wel de gegrondheid van de eis betreft. Als er dan tussen partijen geen rechtsband bestaat, is de vordering ongegrond.

De hoedanigheid van de eisende procespartij is aan de orde als zij voor andermans rekening procedeert.

De relevantie van het onderscheid tussen toelaatbaarheid en gegrondheid bestaat erin dat het belang en de hoedanigheid dienen te bestaan op het ogenblik van de instelling van de rechtsvordering⁸⁷.

5.1.1. Cascoverzekering van gehuurde vervoermiddelen

Een eerste geval waarin de actieve legitimatie in de vervoerverzekering regelmatig aan bod komt is de zaakverzekering (eigen schadeverzekering, omnium-verzekering, casco-verzekering, rompverzekering) onderschreven door de huurder van een vervoermiddel.

⁸¹ Contra : Rb. West-Vlaanderen (afd. Brugge) (14de corr. k.) 2 december 2014, *T.G.R.*, 2015, 60-62.

⁸² Geschillencommissie Reizen 28 juli 2015, nr. 2015-0035, www.clv-gr.be.

⁸³ Geschillencommissie Reizen 12 maart 2015, nr. 140588, www.clv-gr.be.

⁸⁴ S. ROLAND, "Subrogatie van verzekeraars en terhandstelling van proceduredocumenten", in X., *Liber amicorum Lionel Tricot*, 1988, p. 457-468; S. ROLAND, "Vorderingsgerechtigdheid in het zeerecht" in X., *Actualia zee- en vervoerrecht*, 2003, p. 73-87.

⁸⁵ Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 7 oktober 2011, A.R. nr. A/02/16799 (ms "BUFF BAY"); Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 4 november 2011, A.R. nr. A/04/14517 (ms "Mutatie"); Ond. Antwerpen, 1° Kamer, 7 juni 2011 en 18 maart 2014, A.R. nr. A/11/4341, (mb "ALDEBARAN"); Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 8 november 2013, A.R. nr. A/10806/12; Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 1 februari 2013, A.R. nr. A/11/01455.

⁸⁶ Met verwijzing naar Cass., 26 februari 2004, *R.H.A.*, 2004, p. 291; Cass., 2 april 2004, *R.H.A.*, 2005, p. 13.

⁸⁷ Kh Antwerpen, 1° kamer, 26 maart 2013 (A.R. nr. A/04/2647) ("Ms IGEN ICE").

Deze problematiek blijft het voorwerp van controverse op het vlak van de voldoening aan de geldigheidsvereiste bestaand in het verzekeraar belang en op het vlak van de uitkeringsgerechtigdheid na schadegeval.

Deze vragen rijzen in gevallen van leasing, renting, (naakte romp)bevrachting, enz. van het vervoermiddel.

Verzekeraar belang :

De lessee (leasingnemer) werd vorderingsgerechtigd geacht tegen de casco-verzekeraar van het geleasede voertuig. Geoordeeld werd dat de lessee van de geleasede vrachtwagen een verzekeraar belang bezit als bedoeld in art. 37 van de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992⁸⁸. Het belang bij het behoud van de zaak wordt als een voldoende verzekeraar belang bestempeld (art. 4 Verzekeringswet 1874, nu art. 228 deel 5 WVerz 2014 en art. 37 Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, nu art. 91 deel 4 WVerz 2014).

Het belang mag ook van louter economische aard zijn, met name bestaand in het verlies van de mogelijkheid tot het lichten van de koopoptie bij de afloop van de leasingovereenkomst⁸⁹.

Het verzekeraar belang moet betrekking hebben op het behoud van de zaak, niet op het loutere nut ingevolge het gebruiksrecht van het verzekerde voorwerp : dat laatste zou daartoe niet volstaan⁹⁰. Deze visie lijkt plausibel op grond van de tekst van art. 4 Verzekeringswet 1874 (nu art. 228 deel 5 WVerz 2014), althans in landverzekering, in tegenstelling tot zeeverzekering, waar elk economisch belang voldoende wordt geacht als grondslag voor een geldige verzekeringsdekking (art. 191 Zeeverzekeringswet 1879).

In dit opzicht onderscheidt de koopoptie de huurkoopovereenkomst (leasing) van de rechtsverhouding met de eigenaar van de zaak in andere overeenkomsten, zoals huur, gebruik, bewaarneming. De teruggaveverplichting geldt echter zonder onderscheid voor al deze rechtsverhoudingen.

Art. 4 Verzekeringswet 1874 erkende blijkbaar de zaakverzekering van andermans zaak omwille van de aansprakelijkheid die de verzekerde ingevolge zijn teruggaveplicht van die zaak kan oplopen⁹¹.

Deze benadering in de Verzekeringswet 1874 strookt met de eertijdse onbekendheid van de rechtsfiguur van de aansprakelijkheidsverzekering⁹² : zie de klassieke visie dat

⁸⁸ Vgl. P. ALLARY, "Verzekering en leasing : over een (vermeend) geval van bevrijdende betaling door de verzekeraar bij de verzekering van geleasede goederen" (Opmerkingen onder Brussel 6 december 2001), *T. Verz.*, 2003, p.31; S. MEYS, "De verzekeringsplicht van de leasingnemer: vraag naar de kwalificatie van het beding dat bepaalt dat de verzekeringsprestatie voldaan moet worden in handen van de leasinggever" (noot onder Antwerpen 4 februari 2015), *T. Verz.* 2016, afl. 1, (55)59, nr. 15.

⁸⁹ Antwerpen 4 februari 2015, *T.B.H.*, 2015, afl. 10, 1009.

⁹⁰ Rb. Luik 8 februari 2011, *For.ass.* 2012, afl. 120, 11, noot B. Voglet.

⁹¹ B. VOGLET, "L'interet en assurances sous le critère de l'obligation de restitution de la chose assurée" (noot onder Rb. Luik 8 februari 2011), *For.ass.* 2012, afl. 120, 12-14.

⁹² M. FONTAINE, *Verzekeringsrecht*, Brussel, Larcier, 2017, p. 569 e.v.

zee(transport)verzekering enkel zaakverzekering was, namelijk hetzij van het vervoermiddel (casco) of van de lading (cargo) en daarom ook dat de zaakverzekering van rechtswege ook haar eigenaar dekte voor de aansprakelijkheid die de verzekerde zaak voor haar eigenaar in het gedrang kon brengen (art. 201 Zeeverzekeringswet 1979). Pas later werd de figuur van de aansprakelijkheidsverzekering meer als een autonoom type van verzekering erkend.

Cascoverzekeraar gesubrogeerd tegen huurder vervoermiddel :

De gesubrogeerde casco-verzekeraar van de beschadigde oplegger kan een verhaalsvordering instellen tegen de huurder van de oplegger, tijdens wiens huurtijd de oplegger beschadigd is geworden (art. 1732 B.W.).⁹³

Qualificatie zaakverzekering als aansprakelijkheidsverzekering :

Het huurcontract van een oplegger (trailer) stipuleerde de verplichting van de huurder tot het sluiten van een zaakverzekering (tegen o.m. het gevaar diefstal) voor de oplegger, met de verhuurder als begunstigde.⁹⁴ Doorgaans legt de leasingovereenkomst aan de lessee (leasingnemer) de verplichting op om het geleaste goed in zaakschade te verzekeren, maar bepaalt dan vaak ook dat de lessor (leasinggever) bij schadegeval gerechtigd is op de verzekeringsuitkering. Aangezien de huurdersaansprakelijkheid van de huurder in de verzekeringsovereenkomst niet gedekt is, biedt art. 86

Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 geen rechtsgrond voor de schadevordering van de eigenaar van de container tegen de zaakverzekeraar.

In dit verband dient opgemerkt te worden dat verscheidene modaliteiten denkbaar zijn voor de onderchrijving van de zaakverzekering op het vervoermiddel door de huurder/gebruiker en kunnen leiden tot onderscheiden juridische kwalificaties :

- De leasingnemer onderschrijft een zaakverzekering ten gunste van de leasinggever, die aldus de hoedanigheid van verzekerde bekommt, hetzij op grond van een uitdrukkelijk derdenbeding, hetzij impliciet⁹⁵.
- De leasingnemer onderschrijft een zaakverzekering in naam en voor rekening van de leasinggever (lastgeving). Deze hypothese schept weinig moeilijkheden, vermits de eigenaar dan de hoedanigheid zowel van verzekeringnemer als verzekerde heeft.
- De leasingnemer onderschrijft in eigen naam een zaakverzekering maar met het begunstigingsbeding dat de verzekeringsvergoeding dient uitgekeerd te worden aan de leasinggever. Deze modaliteit kan worden gequalificeerd als een delegatie-overeenkomst (art. 1275 B.W.). De leasingnemer (als delegant), schuldenaar van de verbintenis tot ongeschonden teruggave aan de leasinggever van het toevertrouwde goed geeft de opdracht aan de verzekeraar (als gedelegeerde schuldenaar) met wie hij de zaakschadeverzekering heeft onderschreven om de leasinggever (schuldeiser)

⁹³ Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 1 februari 2013, A.R. nr. A/11/01455.

⁹⁴ Ond. Antwerpen, 9° K., 27 oktober 2011 en 8 februari 2013, A.R. nr. A/10/11326.

⁹⁵ Cfr. G. JOCQUE, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Antwerpen, Intersentia, 2016, nrs. 24 e.v.

schadeloos te stellen ingeval van averij. De eigenaar kan deze hoedanigheid van begunstigde soms ook bekomen krachtens een wetsbepaling⁹⁶.

- De leasingnemer onderschrijft in eigen naam een aansprakelijkheidsverzekering ter dekking van zijn plicht tot ongeschonden teruggave van het gehuurde goed. Ook deze hypothese schept weinig moeilijkheden : het betreft een eenvoudige huurdersaansprakelijkheidsverzekering.
- De andere rechtsfiguren (zaakwaarneming, commissie) lijken minder plausibel. De eigenaar is immers niet in de onmogelijkheid om zelf verzekeringsdekking te onderschrijven. De aard van het commissiecontract veronderstelt dat de identiteit van de principaal niet wordt bekendgemaakt, hetgeen moeilijk verzoenbaar is met o.a. de mededelingsplicht inzake verzekeringen.

De schuldenaar van een teruggaveverplichting die op de toevertrouwde zaak een zaakverzekeringsdekking onderschrijft, geniet van een aansprakelijkheidsontheffing hetzij ingevolge een eventueel uitdrukkelijk beding van afstand van verhaal in de verzekeringsovereenkomst, hetzij ingevolge de economie van de verzekeringsovereenkomst⁹⁷ of nog van rechtswege ingevolge zijn loutere hoedanigheid van de verzekeringnemer⁹⁸ of (mede-)verzekerde⁹⁹, aangezien de wet het subrogatoir verhaal van de zaakverzekeraar enkel toelaat tegen derden, anderen dan de verzekeringnemer en/of verzekerde (art. 22 Verzekeringswet 1874 en art. 41 Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, nu art. 95 WVerz 2014).

Wanneer de zaakverzekeringsdekking een aansprakelijkheidsontheffing voor gevolg heeft, rijst de vraag of die verzekeringsdekking in wezen niet neerkomt op een aansprakelijkheidsverzekering. Er wordt aanvaard dat een zaakverzekering de uitwerking van een aansprakelijkheidsverzekering kan krijgen¹⁰⁰ wanneer de verzekeraar geen verhaal kan nemen tegen de verzekeringnemer (de huurder van het vervoermiddel)¹⁰¹, die de zaakverzekeringsdekking onderschrijft voor rekening van de eigenaar van het vervoermiddel¹⁰². De vraag rijst dan of in dergelijk geval de aard van de verzekeringsdekking dient gehergequalificeerd te worden als aansprakelijkheidsverzekering met de

⁹⁶ Art. 2.6.1.14. Scheepvaartwetboek b.v. verplicht de bevrachter tot verzekeringsdekking van de romp (casco) van het zeeschip met begunstiging van de vervrachter en de hypotheekhouder.

⁹⁷ Zie Kh. Brussel 30 mei 1975, onuitgegeven, aangehaald door PUTZEYS, J., *Le contrat de transport routier de marchandises*, Brussel, Bruylant, 1981, p. 332, nr. 974.

⁹⁸ Zie het Franse art. L112-1 Code des Assurances inzake de verzekering voor rekening van wie het behoort en de Franse rechtspraak, die een zaakverzekering onderschreven door de houder of bewaarnemer voor rekening van de eigenaar als een aansprakelijkheidsdekking bestempelt : Cass. fr., 17 maart 1981, *RGAT*, 1981, p. 496 en Cass. fr., 5 februari 1974, *R.G.A.T.*, 1975, p. 58 en de verhaalsvordering tegen de verzekeringnemer afwijst : Cass. fr., 10 juni 1981, *Bull. Civ.*, I; nr. 196, p. 161; Cass., fr., 24 november 1987, *Bull. Civ.*, I, nr. 303, p. 217 en Cass. fr., 29 januari 1985, *B.T.*, 1985, p. 345; zie ook Cass., 11 januari 2010, dat de subrogatoire verhaalsvordering enkel toelaat tegen derden.

⁹⁹ Cass., 23 november 1967, *Arr. Cass.*, 1967, 423.

¹⁰⁰ FONTAINE, P., "La réponse de l'assurance : examen des couvertures et de leur évolution.

Partie II. L'assurance face aux risques des entreprises de construction" in *Les assurances de la construction en Belgique*, DUBUISSON, B. en FONTAINE, M. (Eds), Louvain-la-Neuve, Bruylant-Academia, 2003, p. 139; DE MASENEIRE, D., "L'assurance "Tous Risques Chantiers"", *De Verz.*, dossier 4, 1997-98, p. 99.

¹⁰¹ M. ASSELAIN, "Imbroglia de l'assurance pour compte", noot onder Cass. fr. 10 oktober 2014, *R.G.D.A.*, 2014, 491.

¹⁰² M. ASSELAIN, *O.c.*, l.c.

rechtsgevolgen van dien, namelijk qua toepasselijk rechtsregime op de overeenkomst, b.v. met betrekking tot de tegenwerpelijheid van verweermiddelen uit de verzekeringsdekking. JOCQUE verwerpt deze herqualificatie van de zaakverzekering in aansprakelijkheidsverzekering¹⁰³ en benadrukt dat de zaakverzekering gericht is op het behoud van een bepaalde zaak (het risico betreft de beschadiging of het verlies van een welbepaalde zaak van de verzekerde), maar dat de dekking niet noodzakelijk een zaak moet zijn, die eigendom is van de verzekeringnemer en ook betrekking kan hebben op een zaak van derden, die de verzekeringnemer onder zich houdt, waarvan hij geen eigenaar is, maar waarvan hij tot teruggave gehouden is. Het risico voor de verzekeringnemer bestaat er dan in dat hij aansprakelijk is ten overstaan van de eigenaar van de zaak wanneer hij zijn teruggaveplicht niet kan nakomen. Hierdoor heeft de verzekeringnemer een verzekeraar belang bij het sluiten van een zaakverzekering voor de zaak waarvan hij geen eigenaar is. JOCQUE erkent dat in dergelijk geval de zaakverzekering de kenmerken vertoont van een aansprakelijkheidsverzekering, maar houdt toch vast aan de qualificatie als zaakverzekering, omdat deze verzekering niet het vermogen van de verzekeringnemer zou beschermen tegen een aansprakelijkheidsvordering van de eigenaar van de verzekerde zaak, maar het gedekte risico de zaak zelf blijft, waarbij de eigenaar ervan een verzekerde wordt. Als toepassingsgeval in de verzekeringspraktijk verwijst hij dan onder meer naar de diefstalverzekering voor schade aan de goederen die de leasingnemer sluit voor het geleaste voertuig, onacht aan wie het toebehoort en naar de zeeverzekering die dekking verleent voor schade aan de lading.

Belangrijk is dan zijn stelling dat de eigenaar van de verzekerde goederen die niet toebehoren aan de verzekeringnemer, beschikt over een contractuele aanspraak tegen de zaakverzekeraar, omdat zijn vordering tot het verkrijgen van de verzekeringsprestatie gesteund is op de verzekeringsovereenkomst. Deze oefent tegen de zaakverzekeraar geen rechtstreekse vordering uit zoals bedoeld in artikel 150 Wet Verzekeringen maar vordert in zijn hoedanigheid van verzekerde betaling vanwege de verzekeraar.

5.1.2. Invordering verzekeringspremieschuld door verzekeringstussenpersoon

De verzekeringstussenpersoon treedt soms in rechte op ter inning van de (voorgeschoten) vervallen verzekeringspremies. In dergelijk geval rijst de vraag naar de rechtsgrond van de vordering van de verzekeringstussenpersoon tot inning van de achterstallige premieschulden vanwege de verzekeringnemer.

Bijzonder mandaat.¹⁰⁴

Het optreden in rechte van de verzekeringstussenpersoon als formele procespartij (*qualitate qua*) in naam en voor rekening van een verzekeringsmaatschappij als materiële procespartij

¹⁰³ G. JOCQUE, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Antwerpen, Intersentia, 2016, nrs. 24 e.v.

¹⁰⁴ Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 8 december 2015, A.R. nr. A/14/6373; Zie ook S. SOBRIE, *Procederen qualitate qua*, Antwerpen, Intersentia, 2016.

is mogelijk maar vergt een mandaat daartoe¹⁰⁵. Hiertoe is een uitdrukkelijk en bijzonder mandaat vanwege de verzekeringsmaatschappij vereist.

Het optreden in rechte ter invordering van premies verschuldigd aan de verzekeraar(s) door de verzekeringstussenpersoon vergt een bijzondere lastgeving.

Een premiebetalingsclausule verleent het recht om premies te ontvangen vanwege de verzekeringnemer(s), doch verleent geen mandaat vanwege de verzekeraars om de premies in rechte te vorderen.

Bewijs van mandaat ¹⁰⁶ :

De eiser die de betaling van vervallen verzekeringspremies vordert, dient in de mate dat hij niet optreedt in de hoedanigheid van verzekeraar, maar als makelaar, het bewijs te leveren door de verzekeraar onder de polis gemandateerd te zijn om voor diens rekening daartoe in rechte een vordering te stellen.

Incasso-mandaat tussenpersoon verhindert niet het vorderingsrecht van de verzekeraar¹⁰⁷ :

Het incasso-mandaat voor achterstallige premieschuld verleend door de verzekeraars aan een verzekeringstussenpersoon, belet niet dat de verzekeraars zelf daartoe in rechte optreden.

Premie-inning op grond van rekening-courant :

Verzekeringstussenpersonen voeren soms aan dat zij de verzekeringspremie en/of schadepennngen voor/aan de klant hebben voorgesloten en daarom een persoonlijk vorderingsrecht genieten. Daarbij wordt de rechtsfiguur van de rekening-courant als rechtsgrond aangevoerd. ¹⁰⁸

In dit verband dient de lopende rekening (producenten- of agentenrekening) tussen de verzekeringstussenpersoon en de verzekeraar (debet voor te innen premies, credit voor commissielonen en schadepennningen) te worden onderscheiden van een lopende rekening tussen de verzekeringstussenpersoon en de verzekeringnemer (credit voor te innen premies en debet voor uit te keren schadepennningen).

Het bestaan van een uitgewerkte overeenkomst tot rekening-courant in de samenwerkingsovereenkomst tussen de verzekeringstussenpersoon en de verzekeraar is plausibel. In deze rechtsverhouding wordt normaliter ook voldaan aan de vereiste van regelmatige wederzijdse remises¹⁰⁹. Echter ten aanzien van derden wijzigt de boeking van de premieschuldvordering in de rekening-courant tussen de verzekeringstussenpersoon en de verzekeraar op zich niets aan de rechtsverhouding van de verzekeringstussenpersoon met de

¹⁰⁵ Cfr. K. BROECKX, "Nul ne plaide par procureur in het civiele procesrecht", in X., *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, 2011, p. 209-229 en K. BROECKX, "Vertegenwoordiging in rechte en naamgeving in het geding", *R.W.*, 1994-95, p. 248-253.

¹⁰⁶ Antwerpen, 1^o Kamer, 15 mei 2018, A.R. nr. A/14/11450 ("BALOU III").

¹⁰⁷ Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 31 oktober 2017, A.R. nr. A/17/6002.

¹⁰⁸ Ond. Antwerpen, 12^o Kamer, 7 maart 2018, A.R.nr. A/15/02157 (MTS "NORDWEST").

¹⁰⁹ J. VAN RYN en J. HEENEN, *Principes de Droit Commercial*, deel IV, Brussel, Bruylant, 1988, p. 659, nr. 487.

derde premieschuldenaar. Zonder lastgeving, cessie, conventionele subrogatie (art. 1250 B.W.) enz. vanwege de verzekeraar in de samenwerkingsovereenkomst of *ad hoc* wordt de verzekeringstussenpersoon daardoor niet vorderingsgerechtigd jegens de verzekeringnemer. Trouwens traditioneel is de premieschuldvordering het voorwerp van een voorwaardelijke verbintenis tussen de verzekeringstussenpersoon en de verzekeraar : ontbindend of opschortend naargelang de verzekeringnemer betaalt of wanbetaling pleegt. In dat laatste geval zendt de verzekeringstussenpersoon de onbetaalde kwijting terug aan de verzekeraar en het premiebedrag wordt gecrediteerd in zijn producentrekening.

Het bestaan van een overeenkomst tot rekening-courant in de verhouding tussen de verzekeringstussenpersoon en de klant-verzekeringnemer behoeft weliswaar geen uitdrukkelijk document en de impliciete wilsovereenstemming daartoe kan blijken uit de uitvoering van de overeenkomst. Echter lijkt doorgaans niet voldaan aan de vereiste van regelmatige wederzijdse remises : terwijl verzekeringspremies als creditposten periodiek vervallen, vormen schadepenningen als debetposten uit de aard zelf van de figuur van de verzekering de hoge uitzondering (tenzij voor zeer grote verzekdere ondernemingen met frequente schadegevallen).

Een schuldvernieuwend¹¹⁰ uitwerking van de boeking in de rekening-courant tussen de verzekeringstussenpersoon en de klant-verzekeringnemer, die de verzekeringstussenpersoon vorderingsgerechtigd zou maken voor deze premieschuld, is dus doorgaans zeer twijfelachtig.

5.1.3. Invordering verzekeringsschadepenningen door verzekeringstussenpersoon

Geen mandaat :

De verzekeringstussenpersoon vorderde voorgeschoten premiebedragen, averijcommissies en voor de verzekeringnemer gedane uitgaven, (i) tegen de verzekeringnemer en (ii) tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van een wegens aanvaring met het schip van de verzekeringnemer tot schadevergoeding gehouden derde. De verzekeringstussenpersoon boekte enerzijds voorgeschoten premies en andere voor zijn klant gedane uitgaven en anderzijds voor zijn klant geïnde schadepenningen in rekening-courant met zijn klant-verzekeringnemer en vordert het saldo.

Qua actieflegitimatie (vorderingsgerechtigheid van de verzekeringstussenpersoon) werden diverse rechtsgronden verworpen. Hij bezit geen hoedanigheid in eigen naam vermits de opname in rekening courant een vordering niet wijzigt. Zijn vordering kon ook niet gesteund worden op vermogensverschuiving zonder oorzaak, gezien de contractuele relatie van de verzekeringstussenpersoon met zijn klant. Hij ontving ook geen mandaat vanwege de

¹¹⁰ J. VAN RYN en J. HEENEN, *O.c.*, p. 360, nr. 487, p. 369, nr. 498, volgens de klassieke theorie, maar betwist door J. NELISSEN-GRADE, *De rekening-courant*, 1976, p.130, nr. 61 en D. DE MAREZ, "Pleidooi tegen een historisch misverstand: de opname van een vordering in rekening-courant leidt niet tot novatie", *T.R.V.*, 1999, 359-373; D. DE MAREZ, "Over de rekening-courant, de novatie en de abstracte verbintenis", *A.J.T.*, 1999-00, 77-81.

verzekeraars, vermits er slechts mandaat bestond vanwege de agent van de leidend verzekeraar¹¹¹.

Geen mandaat :

De verzekeringsagent die in de subrogatieakte wordt vermeld, treedt niet op in eigen naam, maar als lasthebber in naam en voor rekening van de lastgevers, zijn principalen, de goederenverzekeraars. De verzekeringsagent blijft buiten de contractuele relatie tussen de lastgever-verzekeraar en de verzekerde en kan dus niet in eigen naam in de rechten van de goederenbelanghebbenden gesubrogeerd zijn. Bijgevolg zijn de goederenverzekeraars gesubrogeerd en vorderingsgerechtigd¹¹².

Uit het arrest valt niet af te leiden waarom de assuradeuren hun vordering steunden op het subrogatieregime bij overeenkomst overeenkomstig het gemeen recht (art. 1250 B.W.) dat de gelijktijdigheid van de overeenkomst tot subrogatie met de betaling vereist, eerder dan op de subrogatie overeenkomstig het verzekeringsrecht (art. 22 Verzekeringwet 1874, nu art. 246 deel 5 WVerz 2014), die van rechtswege geschiedt krachtens de loutere uitbetaling van de verzekeringsvergoeding door de verzekeraar aan de verzekerde.

5.1.4. Subrogatie en cessie

Subrogatie en cessie (indeplaatsstelling en schuldoverdracht) zijn rechtsfiguren die bepalend kunnen zijn, hetzij voor het bekomen vorderingsrecht van de indeplaatsgestelde verzekeraar/cessionaris, hetzij voor het verloren vorderingsrecht van de schadeloos gestelde verzekerde subrogant/cedent. Bij subrogatie en cessie verdwijnt de schuldvordering uit het vermogen van de oorspronkelijke schuldeiser, die bijgevolg niet langer vorderingsgerechtigd is. In geval van lastgeving daarentegen blijft de schuldvordering in het vermogen van de schuldeiser, die bijgevolg ook vorderingsgerechtigd blijft (cfr. supra).

Verlies vorderingsrecht schadeloos gestelde verzekerde ¹¹³ :

De cognossementshouder die schadeloos gesteld werd door zijn ladingassuradeur, kan geen vordering meer instellen ten belope van de ontvangen verzekeringspenningen en waarvoor deze verzekeraars wettelijk gesubrogeerd zijn. Hij zou nog enkel schade kunnen vorderen die nog niet vergoed is door de verzekeraars, zoals ten belope van de vrijstelling.

De vorderingsgerechtigdheid onder de gelding van het CMR-verdrag van zowel de afzender als de bestemming tegen de vervoerder zonder dat zij schade in eigen vermogen hoeven te bewijzen, belet niet dat de bestemming bij gebreke van naamlening zijn vorderingsrecht verliest in de mate dat hij vergoed is door zijn verzekeraar, die ingevolge subrogatie vorderingsgerechtigd wordt¹¹⁴.

Niettegenstaande de goederenverzekeraar door betaling van de verzekeringsvergoeding rechtens gesubrogeerd is in de aanspraken van de verzekerde, heeft de vervoerder geen

¹¹¹ Ond. Antwerpen, 12^e Kamer, 7 maart 2018, A.R. nr. A/15/02157 (MTS "NORDWEST").

¹¹² Antwerpen, 30 januari 2017, *T.B.H.*, 2017/6, p. 622 (ms "STITCH HOPPER").

¹¹³ Ond. Antwerpen, 12^e kamer, 20 maart 2013, A.R. nr. A/12/00725 (Ms "FRANCOP").

¹¹⁴ Cass., 21 januari 2010.

hoedanigheid om het vorderingsrecht van de ladingbelanghebbende te betwisten omdat hij geen partij is bij de verzekeringsovereenkomst en omdat de ladingbelanghebbende verzekerde en zijn goederenverzekeraar in onderling akkoord hun vordering in het geding samen richten tegen de vervoerder met de gebruikelijke formule in het dispositief van hun vordering *“met dien verstande dat betaling aan één van hen bevrijdend zal zijn”*¹¹⁵.

Verlies vorderingsrecht na cessie :

De goederenbelanghebbenden hadden hun rechten voortvloeiend uit de beschadiging van hun goederen tijdens het transport overgedragen aan een schaderegelaar. Na de overdracht werden de goederenbelanghebbenden vergoed door de ladingverzekeraars, die zich vervolgens op subrogatie beriepen en een vordering instelden tegen de aansprakelijke partijen. Op het ogenblik van de betaling door de verzekeraars, hadden de goederenbelanghebbenden hun rechten reeds overgedragen, zodat zij over geen rechten meer beschikten waarin de verzekeraars nuttig gesubrogeerd konden worden. De vordering van de verzekeraars werd derhalve afgewezen wegens gebrek aan actieflegitimatie.¹¹⁶

De verzekerde had zijn rechten uit de polissen overgedragen aan een bank en is bijgevolg niet meer vorderingsgerechtigd.¹¹⁷

Subrogatie aansprakelijkheidsverzekeraar vervoerder¹¹⁸:

Machine-onderdelen leden roestschade tijdens het zeevervoer ingevolge ondeugdelijke verpakking uitgevoerd door een verpakkingsbedrijf in opdracht van de vervoerorganisator. De verkoper van de goederen was vergoed door aansprakelijkheidsverzekeraar van de vervoerder.

Beslist werd dat de aansprakelijkheidsverzekeraar niet gesubrogeerd is in de rechten van zijn verzekerde aansprakelijke partij en dat er enkel subrogatie mogelijk is in de rechten van de schadelijder aan wie de aansprakelijkheidsverzekeraar de vergoeding betaald heeft.

Deze redenering is betwistbaar inzake aansprakelijkheidsverzekering : de aansprakelijkheidsverzekeraar treedt in de rechten van zijn verzekerde (art. 246 deel 5 WVerz 2014), wiens aansprakelijkheidsschuld hij betaalde (cfr. ook art. 1251, 3° B.W.). De aansprakelijkheidsverzekeraar is in beginsel (behoudens specifieke uitdrukkelijk door de wet voorziene gevallen, die in casu niet van toepassing zijn) dus niet gesubrogeerd in de rechten van de derde schadelijder, maar wel in de rechten van zijn verzekerde, aan wie of ter wier ontlasting hij de schadevergoeding betaalde waarop de derde schadelijder recht heeft. Wanneer de verzekerde in aansprakelijkheid gedekt is, treedt de aansprakelijkheidsverzekeraar ingevolge de uitkering van de schadevergoeding in de rechten van de aansprakelijke verzekerde in zijn aanspraken tegen derden. Die derde en die aanspraken zijn als volgt te begrijpen : een hoofdelijk gehouden mede-aansprakelijke voor wiens aandeel in de aansprakelijkheidsschuld de verzekerde jegens de schadelijder diende in

¹¹⁵ Kh Dendermonde, 3 december 2010, *R.H.A.*, 2011, p. 252.

¹¹⁶ Antwerpen, 17 juni 2013, *T.B.H.*, 2013, afl. 9, p. 939.

¹¹⁷ Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 26 maart 2015, A.R., nr. A/97/14913 (“NIKITAS ROUSSOS”).

¹¹⁸ Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 10 september 2015, A.R. nr. A/06/6502 (“P&O NEDLOYD DRAKE”).

te staan. En zoals in casu ook in volgend geval : een uitvoeringsagent voor wiens wanprestatie de verzekerde jegens zijn opdrachtgever diende in te staan.¹¹⁹

Vorderingsrecht gesubrogeerde verzekeraar¹²⁰:

De subrogatie dient te dagtekenen van vóór het uitbrengen van de dagvaarding tot instelling van de rechtsvordering (cfr. supra).

Naar het toepasselijk Frans recht wordt onderscheid gemaakt tussen wettelijke en conventionle subrogatie. Luidens art. L121-12 Code des Assurances is de verzekeraar door betaling van de verzekeringsvergoeding van rechtswege gesubrogeerd in de rechten van de verzekerde tegen de derde, die de schade heeft veroorzaakt, die aanleiding gaf tot de verplichtingen van de verzekeraar. De Franse rechtspraak vereist hierbij bewijs van (i) de betalingsverplichting op grond van de polis¹²¹ en (ii) van effectieve betaling¹²². Een derde in de zin van deze wetbepaling kan ook een medecontractant van de verzekerde zijn.

De derde aansprakelijke kan tegen de gesubrogeerde verzekeraar van de schadelijder alle verweermiddelen aanvoeren die hij bezat tegen de verzekerde schadelijder.

Het vonnis kent aan de gesubrogeerde verzekeraars van een bewaargever van goederen de terugbetaling toe van de door de verzekerde betaalde en door de verzekeraar vergoede opruimkosten in het stapelhuis van de bewaarnemer na brandramp, die door de kortgedingrechter bevolen waren maar achteraf door de rechter ten gronde onverschuldigd bevonden waren. De vraag is of die terugbetaling van een onverschuldigde betaling beantwoordt aan de vereiste van de veroorzaakte schade die aanleiding gaf tot de verplichtingen van de verzekeraar.

5.1.5. Naamlening

Na subrogatie of cessie kan de verzekerde nog steeds in rechte optreden krachtens een overeenkomst van naamlening met de verzekeraar¹²³.

5.1.6. (Geen) vertegenwoordiging in rechte van medeverzekeraars door leidend verzekeraar

Zelfs een leidend verzekeraar kan zonder bijzonder mandaat daartoe niet in rechte optreden namens de medeverzekeraars¹²⁴.

De eisende partij heeft niet de hoedanigheid van verzekeraar, maar van beheerder van de medeverzekeringspolis, die als lasthebber van de de casco-medeverzekerders de vergoeding

¹¹⁹ Cfr. K. BERNAUW, "Het verhaalsrecht van de WAM-verzekeraar", *Tijdschrift van de Vrede- en Politierechters*, 2011, Dossier 15, p.155-187.

¹²⁰ Ond. Antwerpen, 5^e Kamer, 24 november 2011, A.R. nr. A/03/10151.

¹²¹ Cass. Fr., Comm., 26 maart 2010, nr. 09-12064.

¹²² Cass. Fr., Civ., 23 september 2003, nr. 01-13924 en Cass. Fr. Comm., 19 december 2000, nr. 98-12726.

¹²³ K. BROECKX, "Nul ne plaide par procureur in het civiele procesrecht", in X., *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, 2011, p. 209-229 en K. BROECKX, K., "Vertegenwoordiging in rechte en naamlening in het geding", *R.W.*, 1994-95, p. 248-253; cfr. ook Cass., 21 januari 2010.

¹²⁴ Antwerpen, 4^ebis Kamer, 22 oktober 2012, *Limburgs Rechtsleven*, 2013/2, p. 136.

aan de eigenaar van het beschadigde schip heeft uitbetaald. Bijgevolg zijn de casco-medeverzekeraars gesubrogeerd in de rechten van de verzekerde scheepseigenaar.

Eiseres is geen verzekeraar en kan bijgevolg slechts in rechte optreden op grond van een bijzondere lastgeving daartoe vanwege de verzekeraars.

Zelfs een leidend verzekeraar kan zonder bijzonder mandaat daartoe niet in rechte optreden namens de medeverzekeraars.¹²⁵

5.1.7. Invordering averij schadevergoeding voor met hypotheek bezwaard vaartuig¹²⁶

Op grond van de hypotheekclausule in de polis verbindt de verzekeraar zich tot uitbetaling van de vergoedingen aan de bank.

Art. 34 Zeewet verleende aan de hypothecaire schuldeiser het recht om tussen te komen in de averijregeling ter vrijwaring van zijn rechten. Zoniet kan de verzekeraar bevrijdend betalen aan de verzekerde. Art. 34 Zeewet was niet van openbare orde en liet toe te bedingen dat de verzekeringsvergoeding rechtstreeks aan de bank dient uitgekeerd te worden.

Dit belet niet dat de verzekerde in rechte vanwege de verzekeraar dekking van het schadegeval vordert, omdat de vordering tot het patrimonium van de verzekerde blijft behoren.

De betaling door de verzekeraars zal echter slechts bevrijdend zijn in handen van de bank.

Deze specificatie behoedt de verzekeraar-schuldenaar van een niet bevrijdende betaling opdat hij niet andermaal zou gehouden zijn jegens de hypothecaire schuldeiser van de verzekerde.

De niet inzake zijnde bank kan verzet doen tegen betaling in handen van de verzekerde (art. 1242 B.W.). Inmiddels werd de eertijdse regel van de zaakvervanging (reële subrogatie) in art. 34 Zeewet overgeheveld naar art. 2.2.5.37 Scheepvaartwetboek. Art. 112 WVerz 2014 bevat voor de landverzekeringen een gelijkaardige bepaling.

Deze problematiek kwam ook aan bod in een geding naar Engels recht.¹²⁷

5.1.8. Ladingverzekering

¹²⁵ Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 24 januari 2017, A.R. nr. A/15/4901.

¹²⁶ Kh Antwerpen, 5^o Kamer, 20 mei 2010, A.R. nr. A/09/550 ("ARCA").

¹²⁷ Antwerpen, 26 mei 2008, *E.T.L.*, 2010, p.444 (ms Chemical Challenger").

Hoewel over de problematiek van het verzekeraar belang en het vorderingsrecht op grond van een goederenverzekeringsovereenkomst een zekere jurisprudentiële ¹²⁸ vrede bestaat, is hij het voorwerp van een niet echt beslechte controverse ¹²⁹.

Twee oogmerken dienen met elkaar verzoend : enerzijds de verzekeraar beschermen tegen onverschuldigde¹³⁰ of daardoor dubbele betaling en anderzijds de begunstigde beschermen tegen formalistische verweermiddelen.

Vooreerst is in deze aangelegenheid cruciaal het dekkingsrecht te onderscheiden van het vorderingsrecht.

De titularis van het vorderingsrecht tot uitkering tegen de verzekeraar kan zelf de dekkingsgerechtigde zijn op grond van de verzekeringsovereenkomst, maar kan ook zijn recht verkrijgen van de dekkingsgerechtigde rechtsvoorganger.

Deze overdracht van het recht op de verzekeringsuitkering na schadegeval kan geschieden op de eenvoudige gemeenrechtelijke wijze van overdracht van schuldvordering (cessie) krachtens art. 1689 e.v. B.W. Indien de rechten uit de verzekeringsovereenkomst bevat zijn in een verhandelbaar waardepapier (zoals vaak de cargoverzekeringspolis), dan kan deze overdracht van rechten geschieden op de wijze die eigen is aan verhandelbare waardepapieren, nl. door rugtekening (endossement) van een polis aan order of door afgifte/overhandiging (handgift) van een polis aan toonder/houder. De titularis van het vorderingsrecht is dus niet noodzakelijkerwijs de verzekerde.

Eén en ander veronderstelt wel dat de rechtsvoorganger van de vorderingsgerechtigde zelf dekkingsgerechtigd was (*nemo plus transferre potest quam ipse habet*) als schadelijder en bovendien zijn vorderingsrecht niet had verloren b.v. door ontvangst van schadeloosstelling vanwege de derde aansprakelijke of door niet-nakoming van de schadebeperkingsplicht (art. 17 Verzekeringswet 1874, of door het subrogatoir verhaalsrecht van de zaakverzekeraar te schaden (art. 22 Verzekeringswet 1874), enz.

Het verzekeraar belang als geldigheidsvoorwaarde van de verzekeringsdekking mag ook niet worden verward met de voorwaarden tot instelling van de rechtsvordering tegen de verzekeraar (hoedanigheid en belang : zie art. 17 Ger. Wb.).

De dekkingsgerechtigde is deze die op het ogenblik van het schadegeval verzekeraar belang bezat bij de integriteit van de verzekerde zaak en dus vermogensschade lijdt door haar averij ingevolge de realisatie van het gedekte risico.

¹²⁸ M/v Abington : Brussel, 28 april 1893, *R.H.A.*, 1893, 209; M/v Heemskerk : Kh 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 : Arb. Sent. 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, *R.C.J.B.*, 1958, 240 nr. 27 en M/v Halle : 14 september 1993, *T.B.H.*, 1994, 56 met noot.

¹²⁹ Zie C. DIERYCK, *Zeeverzekering en averijvordering*, Brussel, Larcier, 2005, p. 31 e.v. en F. PONET, *De goederenverzekeringpolis van Antwerpen*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2008, p. 123-125, nr. 312-315.

¹³⁰ Kh Antwerpen, 1^o kamer, 3 februari 2015 (A.R. nr. A/04/2647) (Ms "IGEN ICE").

Over de vraag op welk ogenblik het verzekeraar belang dient voorhanden te zijn, bestaat onenigheid : namelijk op het ogenblik van het sluiten van de verzekeringsovereenkomst¹³¹ dan wel op het ogenblik van het schadegeval wanneer de rechten uit de verzekeringsdekking zich kristalliseren ¹³².

Hoewel op het ogenblik van de sluiting van de verzekeringsovereenkomst een economisch belang bij het behoud van de zaak volstaat, zou het in geval van de vaak in ladingverzekering aangewende verzekeringsformule “voor rekening van wie het behoort” problematisch zijn om dit verzekeraar belang in hoofde van de verzekeringnemer te staven.

In ieder geval hoeft het verzekeraar belang niet noodzakelijkerwijs te bestaan in hoofde van degene die aanspraak maakt op de verzekeringsuitkering door de instelling van de rechtsvordering tegen de verzekeraar.

Ladingsverzekering alle risico's¹³³ :

De verdwijning van de opgeslagen goederen (partij rijst) uit het magazijn van het veembedrijf op bestemming ingevolge wederrechtelijke inbezitneming door de kopers, vormt geen levering en geen overdracht van het risico aan de koper, vermits luidens de verkoopsovereenkomst de levering en de risico-overdracht slechts zouden plaatsvinden na betaling van de koopprijs. De verzekerde eiseres had dus nog een verzekeraar belang op het ogenblik van de verdwijning van de goederen. De ladingsverzekering dekt de schade ingevolge de fout van de bewaarnemer bestaand in de onregelmatige vrijgave van de goederen.

Abonnementopolis¹³⁴:

De schade is opgetreden gedurende de periode dat het risico van schade en verlies berustte bij de verzekerde, die bijgevolg het verzekeraar belang bezit. De schade is opgetreden in de verzekerde periode (inlading plus 30 dagen opslag).

Aanspraakgerechtigde op verzekeringsuitkering ¹³⁵

Bij een polis (verzekeringscertificaat) aan order dient de verzekeringsvergoeding uitbetaald te worden aan diegene die ingevolge het endossement de rechtmatige houder van de polis is door overlegging van het originele verzekeringscertificaat. De verzekeraars lopen bij die verzekeringstechniek geen risico op een onverschuldigde of dubbele betaling en de discussie wie schadelijder is/een verzekeraar belang heeft in de zin van art. 4 Verzekeringswet 1874

¹³¹ W. DEN HAERYNCK, “Het samenspel van verzekeraar belang, vorderingsrecht en idemniteitsbeginsel bij de verzekering van een te vervoeren zaak aan order en voor rekening van wie het aanbelangt”, *I.H.T.*, 2019, afl. 1, 54-69 en <http://iht.larciergroup.com/> (24 mei 2019), noot onder Antwerpen 5 november 2018 (Ms “IGEN ICE”), op beroep tegen Kh Antwerpen 3 februari 2015 en 26 maart 2013 (A.R. nr. A/04/2647).

¹³² Art. 6 Marine Insurance Act.

¹³³ Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 7 oktober 2011, A.R. nr. A/02/16799 (“Ms BUFF BAY”).

¹³⁴ Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 27 januari 2011, A.R. nr. A/6/10327 (Ms “FEDERAL EMS” en ms “FEDERAL ST. LAURENT”).

¹³⁵ Antwerpen, 5 november 2018, *I.H.T.*, 2019, afl. 1, p. 46.

(nu deel 5 Wverz 2014), wordt in de regel opgelost door dit belang te situeren bij diegene die de originele polis of verzekeringscertificaat voorbrengt.

Verzeekerbaar belang¹³⁶

Het belang bij het behoud van de zaak in de zin van art. 4 Verzekeringswet 1874 (nu deel 5 Wverz 2014) is niet beperkt tot het eigendomsrecht over de verzekerde goederen, maar valt samen met ieder economisch belang bij het behoud van de zaak.

De verzekerde onder een verzekering voor rekening van wie het moge aanbelangen¹³⁷:

De verzekeringnemer is niet noodzakelijk steeds de verzekerde onder de polis.

De INCO terms regelen de verdeling van de kosten, de risico's en de taken, maar niet de eigendomsoverdracht en de betaling van de goederen.

De verzekerde en niet noodzakelijkerwijs de verzekeringnemer, indien deze verschilt van de verzekerde, is onder een verzekeringsovereenkomst voor rekening van wie het moge aanbelangen, gerechtigd op de uitkering van de verzekeringspenningen.

De verzekerde onder een verzekeringsovereenkomst voor rekening van wie het moge aanbelangen is de CIF koper, houder van het cognossement en ontvanger van de goederen.

De sluiting van de verzekeringsovereenkomst door de verzekeringnemer voor rekening van de verzekerde, impliceert ook niet dat de verzekeringnemer over een mandaat beschikt vanwege de verzekerde om in rechte op te treden ter inning van de verzekeringspenningen.

5.2. Passieve legitimatie :

5.2.1. Eigen recht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar

Aangezien het veralgemeend eigen recht van de schadelijder tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van de aansprakelijke verzekerde in de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 (eertijds art. 86, nu art. 150 WVerz 2014) niet geldt inzake vervoerverzekering (cfr. supra), beschikt de benadeelde enkel krachtens bijzondere wetgeving over zulk recht en bij gebreke daarvan kan hij enkel terugvallen op de rechtsgrond van art. 20,9° Hypotheekwet. De toepassing en uitwerking van deze laatste wetsbepaling is het voorwerp van weerkerende rechtspraak.

Art. 20,9° Hypotheekwet maakt de schadelijder bevoorrecht op de door de aansprakelijkheidsverzekeraar verschuldigde verzekeringsuitkering.

Een voorrecht kan slechts worden uitgeoefend in de mate dat zijn zadel nog (identificeerbaar) aanwezig is in het vermogen van de schuldenaar. De prestatie van de aansprakelijkheidsverzekeraar geschiedt in speciën en zou zich om die reden doorgaans meteen vermengen met het vermogen van de verzekerde schuldenaar.

Bovendien zou de verzekeraar naar gemeen recht bevrijdend kunnen betalen aan de verzekerde zolang de benadeelde geen vordering heeft ingesteld of nog geen derdenbeslag heeft gelegd of verzet heeft gedaan.

¹³⁶ Antwerpen, 5 november 2018, *I.H.T.*, 2019, afl. 1, p. 46.

¹³⁷ Kh Antwerpen, 12° Kamer, 29 januari 2014, A.R. nr. A/12/11056 (Ms "TAMPA BAY").

Daarom voegt art. 20,9° Hypotheekwet een tweede zinsnede toe :

“geen betaling aan de verzekerde zal bevrijdend zijn, zolang de bevoorrechte schuldeisers niet schadeloos zijn gesteld”.

In Frankrijk werd trouwens op grond van een gelijklopende wetsbepaling in de wet van 13 juli 1930 meteen een volwaardig eigen recht van de benadeelde erkend.

Aldus schept deze wetsbepaling van art. 20,9° Hypotheekwet een voorrecht buiten categorie, vermits zij de verzekeringsuitkering volledig aan de samenloop met de andere schuldeisers van de verzekerde aansprakelijke onttrekt en de rangorde van het voorrecht eigenlijk zonder voorwerp maakt.

Dit is de reden waarom op grond van art. 20,9° Hypotheekwet een rechtstreeks vorderingsrecht werd erkend¹³⁸.

Dit rechtstreeks vorderingsrecht op grond van art. 20,9° Hypotheekwet werd als “onvolmaakt” bestempeld in tegenstelling tot het “volmaakte” rechtstreeks vorderingsrecht op grond van art. 150 WVerz., omdat de aansprakelijkheidsverzekeraar alle verweermiddelen aan de schadelijder mag tegenwerpen, niet alleen uit de valutaverhouding (externe aansprakelijkheidsverhouding), maar ook uit de dekkingsverhouding (interne verzekeringsverhouding).

De tegenstelling tussen enerzijds het “onvolmaakt rechtstreeks vorderingsrecht” versus anderzijds het “volmaakt rechtstreeks vorderingsrecht” drukt hetzelfde onderscheid in andere termen uit tussen enerzijds het “rechtstreeks vorderingsrecht” en anderzijds het “eigen recht” (cfr supra).

Eigen recht – rechtstreeks vorderingsrecht op grond van bijzondere wetgeving :

Krachtens de bijzondere wetgeving (artikel 16 van het Verdrag van Rome van 7 oktober 1952 betreffende de schade door buitenlandse luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak veroorzaakt), geniet de schadelijder slechts een conditioneel eigen recht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van het luchtvaartuig, namelijk indien de geldigheid van de zekerheid overeenkomstig de bepalingen van de artikel 16, 1., a) en b) verlengd wordt of de exploitant in staat van faillissement is verklaard.¹³⁹

Art. 20,9° Hypotheekwet :

Bij gebreke van eigen recht, is de herstellvordering van de benadeelde krachtens art. 20,9° Hypotheekwet bevoorrecht op de verzekeringspenningen. Dit heeft voor gevolg gevolg dat de aansprakelijkheidsverzekeraar zich slechts kan bevrijden door effectieve schadeloosstelling van de benadeelde. Het betreft geen eigen recht, doch laat de benadeelde toe tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van de aansprakelijke de uitvoering van de veroordeling tegen de verzekerde aansprakelijke te vervolgen. Hoewel zulks strict genomen volgens art. 20,9° Hypotheekwet slechts mogelijk is na het bekomen van een titel

¹³⁸ Cass. 28 september 2000, *Arr. Cass.* 2000, nr. 499, concl. Adv.-gen. X. De Riemacker; *R.W.*, 2001-02, 122; E. DIRIX, “Zekerheden Overzicht van Rechtspraak (1998-2003)”, *T.P.R.*, 2004, (1163) 1250, nr. 132; contra G. JOCQUE, *O.c.*, nr. 313.

¹³⁹ Antwerpen, 21 november 2012, *T.B.H.*, 2013, afl. 6, p. 558.

tegen de verzekerde aansprakelijke, wordt aanvaard dat de benadeelde gelijktijdig ook de veroordeling van de aansprakelijkheidsverzekeraar kan vorderen.¹⁴⁰

Vorderingsgerechtigdheid tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van de aansprakelijke derde :

De schadelijder geniet geen rechtstreeks vorderingsrecht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar in binnenvaartverzekering van de voor de aanvaring aansprakelijke derde. Art. 20,9° Hypotheekwet volstaat hiertoe niet als rechtsgrond¹⁴¹.

Schade aan laadkist (container) : vordering tegen de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekeraar van de vervoerder¹⁴² :

De gesubrogeerde casco-verzekeraar van de container vordert schadevergoeding van de aansprakelijkheidsverzekeraar van de vervoerder.

De Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 is niet van toepassing op de verzekering van goederenvervoer over de weg (art. 2§1lid2). Bijgevolg beschikt de schadelijder en zijn gesubrogeerde zaakverzekeraar niet over een rechtstreeks vorderingsrecht (art. 86 Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, nu art. 150 WVerz 2014) tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van de vervoerder.

Art. 20,9° Hypotheekwet verleent een onvolmaakt rechtstreeks vorderingsrecht, zodat de schadelijder zijn vordering ook dient in te stellen tegen de verzekerde om hem in staat te stellen verweer te voeren en de verzekeraars kunnen alle verweermiddelen tegenwerpen, die uit de wet of de verzekeringsovereenkomst voortvloeien.

Art. 20,9° Hypotheekwet kent bovendien aan de schadelijder een bijzonder voorrecht toe, dat slechts kan worden uitgeoefend als de verzekeringsvergoeding aan de verzekerde is uitgekeerd en in zijn vermogen is geïndividualiseerd.

Aan de vereiste van ongeval kan worden voldaan zowel in een contractuele als buitencontractuele verhouding tussen de verzekerde en de schadelijder en dient ruim te worden opgevat.

Een container maakt als verpakking een onderdeel uit van de vervoerde goederen, zodat de vervoerder in die hoedanigheid aansprakelijk is voor schade aan de container.

CMR verzekering¹⁴³ :

De lading van een wegvervoer wordt gestolen en de verzekerde vervoerder wordt failliet verklaard.

¹⁴⁰ Antwerpen, 21 november 2012, *T.B.H.*, 2013, afl. 6, p. 558.

¹⁴¹ Zie nochtans R. JANSSEN en V. SAGAERT, "Bijzondere voorrechten. Overzicht van rechtspraak. Zakelijke zekerheden (2004-2010)", *T.P.R.*, 2012, afl. 3, Afdeling 6, nr. 144, p. 1342 e.v.

¹⁴² Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 8 november 2013, A.R. nr. A/10806/12.

¹⁴³ Kh Brussel, 20° Kamer, 29 juli 2011, A.R. nr. 04954/2009.

De ladingbelanghebbende geniet geen rechtstreekse vordering vermits de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 niet van toepassing is op de wegvervoerdersaansprakelijkheidsverzekering (CMR-verzekering).

De ladingbelanghebbende bezit wel een vordering op grond van art. 20,9° Hypotheekwet, dat aan de schadelijder het recht toekent om op het bedrag dat de verzekeraar aan de verzekerde verschuldigd is, de betaling van zijn eigen vordering op de verzekerde te vorderen binnen de grenzen, zowel van de door de verzekerde opgelopen aansprakelijkheid (valutaverhouding) als van de voorwaarden waaronder de verzekeringsovereenkomst aan de verzekeraar de verplichting oplegt de aansprakelijkheid van de verzekerde te dekken (dekkingsverhouding).

De vervoerdersaansprakelijkheidsverzekeraar kan bijgevolg de verweermiddelen uit de dekkingsverhouding tegenwerpen aan de schadelijder, behalve het scheidsrechterlijk beding¹⁴⁴.

De verzekeraar had voorafgaand aan de vervoeropdracht en het schadegeval aan de schadelijder aansprakelijkheidsverzekeringsdekking bevestigd, terwijl de dekking nog niet ingegaan was bij gebreke van premiebetaling. De vordering is niet gesteund op verzekeringsovereenkomst, doch vereist bewijs van fout, schade en oorzakelijk verband.

CMR diefstal¹⁴⁵:

Het rechtstreeks vorderingsrecht tegen de wegvervoerdersaansprakelijkheidsverzekeraar op grond van art. 20,9° Hypotheekwet veronderstelt dat de benadeelde eerst een titel jegens de verzekerde heeft bekomen of minstens simultaan een schadevordering instelt tegen de verzekerde.

Deze nuance betreft het onderscheid tussen enerzijds het "*ius agenda*" (rechtstreeks vorderingsrecht), de uitoefening van de verzekerdes recht op de verzekeringsuitkering ingevolge een eerder vastgestelde aansprakelijkheid van de verzekerde en anderzijds het eigen recht, het recht om zelf een titel te bekomen tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar los van de verzekerde.

Het mechanisme van de rechtstreekse vordering kan gelden als rechtsgrond voor derdenbeslag en zijdelingse vordering.

Als de aansprakelijkheidsvordering niet meer kan worden uitgeoefend tegen de verzekerde omwille van zijn faillissement, kan ook de rechtstreekse vordering op grond van art. 20,9° Hypotheekwet niet meer worden uitgeoefend tegen zijn aansprakelijkheidsverzekeraar.

CMR vervoer¹⁴⁶ :

Brandschade met verlies van de lading.

¹⁴⁴ Met verwijzing naar Cass., 28 september 2000, *R.W.*, 2001-2002, p. 122.

¹⁴⁵ Kh Antwerpen, 9° Kamer, 11 juni 2010, A.R. nr. A/03/3197 en A/03/5478.

¹⁴⁶ Kh Antwerpen, 12° Kamer, 26 mei 2010, A/08/03924 en A/09/01796.

De overdracht (cessie) van rechten uit de CMR-polis door de verzekerde aansprakelijke aan de ladingbelanghebbende is mogelijk (overdracht van schuldvordering)¹⁴⁷.

Art. 20,9° Hypotheekwet verleent geen rechtstreeks vorderingsrecht aan de schadelijder tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar maar enkel een voorrecht wanneer de aansprakelijkheid is komen vast te staan.

Wegvervoer container¹⁴⁸

Een container was beschadigd in een verkeersongeval en de vervoerder is failliet verklaard.

Art. 20,9° Hypotheekwet kent aan de schadelijder een vorderingsrecht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van de aansprakelijke toe nadat de schadelijder een titel tegen de verzekerde heeft bekomen. Indien de vordering tegen de verzekerde niet meer mogelijk is ingevolge zijn faillissement, kan ook geen vordering tegen zijn aansprakelijkheidsverzekeraar meer worden ingesteld.

5.2.2. (Geen) hoofdelijkheid medeverzekeraars

Casco verzekering binnenschip¹⁴⁹ :

Medeverzekeraars verbinden zich elk voor hun aandeel. De eisende partij kan geen hoofdelijke veroordeling van de medeverzekeraars vorderen.

Medeverzekeraars zijn in beginsel niet hoofdelijk gehouden¹⁵⁰ .

5.2.3. Bevoegdheid van de WAM-schaderegelaar in de EU-lidstaten

De schaderegelaar die de WAM-verzekeraar in alle E.U.-lidstaten dient aan te stellen op grond van de vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering 2000/26/EG (art. 4, lid 5), is bevoegd om de kennisgeving van gerechtelijke acten met betrekking tot het rechtsgeding tegen de WAM-verzekeraar in ontvangst te nemen¹⁵¹. Het mandaat van de schaderegelaar reikt echter niet zover dat de schadevordering door de schadelijder tegen hemzelf in plaats van tegen de door hem vertegenwoordigde WAM-verzekeraar voor de rechtbank kan worden ingesteld¹⁵².

De Europese wetgeving stelt in dit verband dus een woonstkeuzeregime in, doch geen bijzonder mandaat tot vertegenwoordiging in rechte.

5.2.4. Agent is geen verzekeraar

Algemeen agent is geen verzekeraar¹⁵³:

¹⁴⁷ Art. 41,2 CMR Verdrag verbiedt daarentegen de overdracht van de rechten uit de ladingsverzekering aan de vervoerder.

¹⁴⁸ Kh. Antwerpen, 9° Kamer, 12 maart 2010, A.R. nrs. 08/8621 en A/08/9596.

¹⁴⁹ Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 4 november 2011, A.R. nr. A/04/14517 (ms "Mutatie").

¹⁵⁰ Antwerpen, 4° Kamer, 27 september 2010, *R.H.A.*, 2012, p. 63 ("Balticland").

¹⁵¹ H.v.J., 10 oktober 2013, zaak *Spedition Welter*, nr. C-306/12.

¹⁵² H.v.J., 15 december 2016, zaak *Vieira de Azevedo*, nr. C-558/15.

¹⁵³ Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 7 februari 2013, A.R. nr. A/12/01272 ("WHITE LADY").

De algemeen agent, die de verzekeraars (cascopolis pleziervaartuigen) vertegenwoordigde, verwekte geen schijn die van aard was onduidelijkheid of verwarring te verwekken over zijn hoedanigheid.

De algemeen agent staat buiten de contractuele relatie tussen de lastgevers-verzekeraar en de verzekerde en hij kan bijgevolg door de verzekerde niet in rechte aangesproken worden als verzekeraar ter uitvoering van de verzekeringsovereenkomst bij schadegeval.

Een agent die niet vermeldt dat hij optreedt voor een principaal, wordt geacht de overeenkomst in eigen naam en voor eigen rekening te hebben aangegaan.

De assurantieagent die in duidelijke termen aan de verzekerde aangeeft dat hij slechts als mandataris optreedt, is niet persoonlijk gehouden¹⁵⁴.

Cfr. supra over de gevolgmachtigd onderschrijver als nieuw ingevoerde categorie van verzekeringstussenpersoon.

Casco verzekering binnenschip¹⁵⁵

Uit de termen van de verzekeringsovereenkomst blijkt dat de door de eiser als verzekeraar aangewezen verweerder, eigenlijk de agent van de verzekeraars is.

Een materiële procespartij kan formeel krachtens een mandaat worden vertegenwoordigd voor de Rechtbank : de rechtsregel "*nul ne plaide par procureur*" behoort niet tot het Belgische recht¹⁵⁶ (cfr. supra). Een procespartij kan dus in de hoedanigheid van mandataris ("*qualitate qua*") worden gedagvaard. De gerechtelijke beslissing, waarbij een lasthebber "*qualitate qua*" wordt veroordeeld, kan slechts ten uitvoer worden gelegd op de goederen van diens principaal. Als een verzekeringsagent wordt gedagvaard als verzekeraar, dient zijn vertegenwoordigingsbevoegdheid te blijken uit een bijzonder mandaat van de door hem vertegenwoordigde verzekeringsmaatschappijen (cfr. supra).

Vordering tegen de algemeen agent¹⁵⁷ :

De algemeen agent is een tussenpersoon.

Tussen de algemeen agent als lasthebber van de door hem vertegenwoordigde verzekeraar en de verzekerde ontstaat geen contractuele band.

De algemeen agent kan niet door de verzekerde worden gedagvaard ter uitvoering van de verplichtingen onder het verzekeringscontract.

Dit is slechts mogelijk ingeval de tussenpersoon een mandaat bekwam tot vertegenwoordiging in rechte van de verzekeraars.

CMR vervoer¹⁵⁸ :

¹⁵⁴ Antwerpen, 4° Kamer, 27 september 2010, *R.H.A.*, 2012, p. 63 ("*Balticland*").

¹⁵⁵ Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 4 november 2011, A.R. nr. A/04/14517 (ms "*Mutatie*").

¹⁵⁶ Met verwijzing naar Cass., 28 september 1984, *R.W.*, 1984-85, 2703.

¹⁵⁷ Kh Brussel, 29° Kamer, 12 november 2010, A.R. nr. A/09/10600.

¹⁵⁸ Kh Antwerpen, 12° Kamer, 26 mei 2010, A/08/03924 en A/09/01796.

Brandschade met verlies van de lading.

Het contract werd onderschreven door onderschrijvingsagent of algemeen agent op grond van een mandaat vanwege de verzekeraar. De algemeen agent blijft als mandataris buiten de contractuele relatie tussen de lastgever-verzekeraar en de verzekerde en kan bijgevolg niet in recht gedaagd worden door de verzekerde.

Zijdelingse vordering :

Tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar kan ook een zijdelingse vordering (art. 1166 B.W.) worden ingesteld, die de uitwerking heeft van een beslag onder derden in handen van de aansprakelijkheidsverzekeraar (art. 1539 Ger. Wb.), in die zin dat het resultaat van de zijdelingse vordering niet louter aan de eiser ten goede komt, maar aan alle schuldeisers van de verweerder volgens de door de wet voorziene voorrangsorte.

De verzekeringstussenpersoon vordert voorgeschoten premiebedragen, averijcommissies en voor de verzekeringnemer gedane uitgaven, (i) tegen de verzekeringnemer en (ii) tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van een wegens aanvaring met het schip van de verzekeringnemer tot schadevergoeding gehouden derde. Qua passieve legimitatie (vorderingsgerechtigdheid tegen de onderschuldenaar van zijn klant) op grond van zijdelingse vordering (art. 1166 B.W.) wordt de vordering onontvankelijk verklaard, daar de verzekeringstussenpersoon deze hoedanigheid niet bij de inleiding van de vordering maar slechts in de loop van het geding had aangevoerd. De vordering valt bovendien in het vermogen van de hoofdschuldenaar. De schuldeiser kan geen veroordeling in persoonlijk voordeel vragen, maar mag enkel vorderen dat het provendu hem onder bepaalde voorwaarden (indien zich geen andere schuldeisers aanmelden) rechtstreeks¹⁵⁹ toekomt¹⁶⁰.

Zijdelingse vordering scheepsagent tegen casco-verzekeraars scheepseigenaar¹⁶¹ :

De scheepsagent vordert een door zijn klant-scheepseigenaar onbetaalde schuld bij wijze van zijdelingse vordering (art. 1166 B.W. en art. 1539 Ger. Wb.) vanwege de casco-verzekeraars van zijn klant-scheepseigenaar, die aan deze laatste vergoeding verschuldigd zijn voor een brandschadegeval van totaal verlies met abandonnement.

De zijdelingse vordering veronderstelt het stilzitten van de schuldenaar. Deze voorwaarde is niet voldaan wanneer de scheepseigenaar zelf een vordering instelde tegen de casco-verzekeraars.

6. Dekkingsomschrijving

6.1. Aansprakelijkheidsverzekering : vervoerders-, uitbatings-, beroeps-, contractuele, extra-contractuele

Vervoerdersaansprakelijkheid en uitbatingsaansprakelijkheid :

¹⁵⁹ Ond. Antwerpen, 12^e Kamer, 7 maart 2018, A.R.nr. A/15/02157 (MTS "NORDWEST").

¹⁶⁰ Zie HELSEN, F., "Zijdelingse vordering", *Comm.Bijz.Ov.* 2012, Mechelen, Kluwer, losbl., 16 p.

¹⁶¹ Ond. Antwerpen, 5^e Kamer, 13 februari 2014, A.R. nr. A/10/11015 ("CITY OF BERYTUS")

De bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering van de vervoerder met uitsluiting van schade aan toevertrouwde goederen dekt niet de vervoerdersaansprakelijkheid.¹⁶²

De uitbatingsaansprakelijkheidsverzekeringsdekking (met dekking van de beroepsaansprakelijkheid voor toevertrouwde goederen van een vervoerder (koerierdienst van maaltijdcheques)¹⁶³ geldt niet meer bij diefstal na de aflevering aan de bestemming van de zending. Deze dekking geldt wel wanneer de aflevering door de bestemming werd geweigerd en de vervoerder de zending terugnam en de goederen hem aldus verder toevertrouwd bleven.

Verzekeringsdekking beroepsaansprakelijkheid afzender wegens foutvracht¹⁶⁴:

De voorwaarden van de beroepsaansprakelijkheidsverzekering van een reisbevrachter sluiten de contractuele aansprakelijkheid jegens de scheepseigenaar of zijn vertegenwoordiger uit van dekking.

De vordering tot betaling van een foutvracht tegen de reisbevrachter is een contractuele vordering gesteund op de bevrachtingsovereenkomst van een zeeschip. Dat het verschuldigd bedrag van de foutvracht wettelijk bepaald wordt in art. 120,4 Zeewet doet hieraan geen afbreuk.

De termen “scheepseigenaars of hun vertegenwoordigers” dienen luidens art. 54 Zeewet begrepen te worden in de zin van het LLMC Verdrag (Londen 19 november 1976).

De gerechtigde partij op de foutvracht, die tijdsbevrachter is jegens de scheepseigenaar en reisvervrachter jegens de tot foutvracht gehouden reisbevrachter, is te beschouwen als scheepseigenaar in de zin van art. 54 Zeewet voor de toepassing van art. 120,4 Zeewet.

Verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid uitbating vervoer/logistieke dienstverlener¹⁶⁵ :

Een logistieke/transport dienstverlener wendt een niet-gereinigde tankcontainer aan voor de levering van een partij goederen aan een ontvanger. De lading wordt daardoor gecontamineerd. De gecontamineerde lading wordt door lossing vermengd met andere goederen van de ontvanger in de landtank. De partij goederen van de ontvanger in de landtank wordt aldus ook gecontamineerd, wordt afgekeurd en dient vernietigd te worden.

De logistieke/transport dienstverlener heeft een verzekeringsdekking burgerrechtelijke aansprakelijkheid uitbating onderschreven, die buitencontractuele en met buitencontractuele samenlopende contractuele aansprakelijkheid dekt. De aansprakelijkheid van de logistieke/transport dienstverlener is van zuiver contractuele aard, die uitgesloten is uit de dekking.

¹⁶² Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 8 november 2013, A.R. nr. A/10806/12

¹⁶³ Brussel, 21 mei 2008, *R.G.A.R.*, 2011, 14709.

¹⁶⁴ Antwerpen, 4° Kamer, 14 januari 2019, A.R. nr. 2015/AR/2085; Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 16 juli 2015, A.R. nr. A/10/11330, “BSLE MALTA”.

¹⁶⁵ Ond. Antwerpen, 1° Kamer, 11 juni 2019, A.R. nr. A/18/2414.

Scheepsbouw verzekering B.A. na levering¹⁶⁶ :

De verzekeringsdekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid na levering van de scheepsbouwer heeft betrekking op zowel de buitencontractuele als de contractuele aansprakelijkheid.

6.2. Ladingsverzekering alle risico's

De niet-betaling van de koopprijs vormt geen verzekerd risico in de ladingsverzekering¹⁶⁷.

Geoordeeld werd ook dat verlies van aan derden toevertrouwde (geconsigneerde) goederen gedekt is, terwijl met eigendomsvoorbehoud aan een derde verkochte maar onbetaalde goederen (partij diamanten) van dekking uitgesloten zijn. Het komt de rechter en niet de averijcommissaris toe om een juridische kwalificatie te geven aan een overeenkomst. Verkoopfacturen onder eigendomsvoorbehoud zijn geen consignatiefacturen¹⁶⁸.

6.3. Transportrisico : begrip¹⁶⁹

Een goederenverzekeringsovereenkomst beoogt de dekking tegen een transportrisico, dit is materiële schade en verlies van lading of buitengewone uitgaven ter vrijwaring van de lading, zoals die voortvloeien uit een transportevenement.

Kosten van verweer en overslag ingevolge beslag op het schip en de lading in het kader van een betwisting over het eigendomsrecht op de lading en de wettelijkheid van de uitvoer van de lading, zijn geen materiële goederenschade, noch reddingskosten of kosten ter voorkoming of beperking van de gedekte materiële schade, die voortvloeien uit een transportevenement.

6.4. Karakteristiek verkeersrisico en uitbatingsrisico

De aanwending van het motorvoertuig is bepalend voor de vraag of het al dan niet gedekt is onder de WAM-verzekering wegens deelneming aan het verkeer (art. 2§1 WAM-wet en art. 3 E.U. Richtlijn 2009/103). Het E.U. Hof van Justitie oordeelde dat in geval een tuig zowel de functie van werftuig als van voertuig kan vervullen, de hoofdzakelijke aanwending, hetzij als vervoermiddel, hetzij als werktuig bepalend is voor de dekking onder de WAM-verzekering, dan wel onder een eventuele aansprakelijkheidsverzekering uitbating¹⁷⁰.

6.5. “Perils of the Seas”

Het begrip “perils of the seas” (zeefortuin) in het Engels recht verwijst naar toevallige ongelukken of voorvallen van de zee en impliceert niet noodzakelijk ongunstige weersomstandigheden¹⁷¹.

¹⁶⁶ Cass., 4 april 2011, *De Verz.*, 2011, n° 377.

¹⁶⁷ Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 7 oktober 2011, A.R. nr. A/02/16799 (“Ms BUFF BAY”).

¹⁶⁸ Antwerpen 7 oktober 2019, *E.T.L.*, 2019, p. 554.

¹⁶⁹ Antwerpen, 18 januari 2016, *T.B.H.*, 2016, afl. 3, p. 316; Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 27 juni 2013, A.R. nr. A/12/01164 (“M/T UBT FJORD OOS”).

¹⁷⁰ H.v.J., 28 november 2017, zaak nr. C-514/16, *Rodrigues de Andrade*; H.v.J. 4 september 2014, zaak nr. C-162/13, *Vnuk*.

¹⁷¹ Antwerpen, 4° Kamer, 4 november 2013, A.R. nr. 2010/AR/2701 (“ARCA”).

6.6. Uitsluiting vervoer “kostbare metalen”¹⁷²

CMR-vervoerdersaansprakelijkheidsverzekering met uitsluiting van dekking van “kostbare metalen”. Diefstal van een lading koperdraad.

De polis maakt wel een onderscheid tussen “kostbare metalen” en “edele metalen”.

Enkel goud, zilver en platina zijn wettelijk gedefinieerd als edele metalen.

De polis definieert de term “kostbare metalen”, niet verder.

Bij twijfel dient de overeenkomst uitgelegd te worden tegen de contractspartij die bedongen heeft en voor de partij die zich verbonden heeft (art. 1162 B.W.). De door de verzekerde gelaste verzekeringstussenpersoon heeft de makelaarspolis geredigeerd en geclausuleerd, maar het kwetsus beding houdende dekkingsuitsluiting van vervoer van kostbare metalen, werd door de verzekeraar bedongen.

Bij gebreke van een bedongen parameter voor de monetaire quantificatie van het begrip “kostbaar”, kan de uitsluiting geen effect sorteren.

7. Mededelingsplicht¹⁷³

De bewijslast van de onjuiste mededeling rust op de verzekeraar.

De verzwijging heeft betrekking op de waardering van het risico.

Het verliesrisico voor een op een geëigende plaats geankerd en geregeld bemand en bezocht schip is lager dan voor een schip in de vaart.

Ofschoon de niet vermelding van het gebrek aan klasse bij het afsluiten van een vaarpolis als een verzwijging zou kunnen gekwalificeerd worden, leidt zij niet tot nietigheid van de polis bij gebrek aan bewijs dat dit een verzwaring van de risicowaardering met zich meebrengt waardoor de verzekeraar, indien hij er wel kennis van had, de overeenkomst niet onder dezelfde voorwaarden had aangegaan. (Art. 9 Verzekeringwet 1874, nu art. 233 deel 5 WVerz 2014).

8. Bedrog bij schade-aangifte

De opzettelijk verkeerde voorstelling van essentiële gegevens van het schadegeval door de kapitein kan aan de scheepseigenaar worden toegerekend, omdat de kapitein handelt als wettelijk vertegenwoordiger van de scheepseigenaar en *in casu* omdat hij in permanent contact was met de medeverzekerde scheepsmanager, zowel ten tijde van het schadegeval als bij de schade-aangifte. De indiening van een frauduleuze claim brengt krachtens art. 17 Marine Insurance Act de retro-actieve (*ex tunc*) nietigheid van de polis en het verlies van de verzekeringsdekking mee¹⁷⁴. Part 4 van de Insurance Act 2015 (cfr. *supra*) voorziet nu een *ex nunc* nietigheidssanctie bij frauduleuze claim.

¹⁷² Arbitrale Sententie 24 juli 2015, *T.B.H.*, 2019, p. 321.

¹⁷³ Brussel, 20 maart 2013, *I.H.T.*, 2015, afl. 0, p. 65 (“NAUSIKAA”).

¹⁷⁴ Antwerpen, 26 mei 2008, *E.T.L.*, 2010, p. 444 (ms “CHEMICAL CHALLENGER”).

9. Verval/uitsluiting van dekking

9.1. (Her)kwalificatie

Qualificatie : CMR-verzekering : uitsluiting diefstal¹⁷⁵ :

Art. 14.1. van de CMR-verzekeringsvoorwaarden sluit de diefstal van de lading van dekking uit wanneer de oplegger afgekoppeld was achtergelaten op de openbare weg.

Dit betreft een geval van uitsluiting van dekking en niet van verval van dekking.

Herkwalificatie :

Het Hof herkwalificeert de dekkingsuitsluiting in de cascoverzekeringsovereenkomst van een pleziervaartuig in een dekkingsverval.

De toepassing van het landverzekeringsovereenkomstenregime (cfr. supra) op de casco-verzekeringsdekking van een pleziervaartuig verklaart deze herkwalificatie. Dekkingsverval vereist oorzakelijk verband tussen de tekortkoming van de verzekerde en het schadegeval en legt de bewijslast bij de verzekeraar (cfr. infra).

Het gebrek aan onderhoud en tijdige herstelling van een aan slijtage onderhevig onderdeel van het pleziervaartuig kan in de overeenkomst worden bedongen als een grove fout, die dekkingsverval meebrengt.

Cascoverzekering naar Nederlands recht : qualificatie als preventief garantiebeding of kernbeding¹⁷⁶ :

De polisvoorwaarden die een maximaal bereikbare snelheid en een uitsluitend recreatief gebruik van het vaartuig bedingen, zijn geen “preventieve garantiebedingen” maar wel “kernbedingen” waarin de dekking wordt omschreven, zodat het oorzakelijk verband tussen het schadegeval en de niet vervulling van de polisvoorwaarden irrelevant is.

9.2. Grove fout

Merkelijke schuld naar Nederlands recht :

In een rompverzekering (casco) naar Nederlands recht wordt dekking uitgesloten wegens merkelijke schuld¹⁷⁷. Er is sprake van 'merkelijke schuld' wanneer van de verzekerde verwacht kan worden dat hij zich onthoudt van bepaalde gedragingen, omdat hij weet of naar objectieve maatstaven moet weten dat er een aanmerkelijke kans bestaat dat deze gedragingen tot schade zullen leiden. De gedragingen die in casu aan de verzekerde verweten worden, zijn weliswaar inschattingsfouten of onzorgvuldigheden, maar bereiken niet het niveau van 'merkelijke schuld'.

¹⁷⁵ Antwerpen, 1^o Kamer, 12 februari 2019, A.R. nr. A/17/7770.

¹⁷⁶ Ond. Antwerpen, 1^o Kamer, 7 juni 2011 en 18 maart 2014, A.R. nr. A/11/4341, (mb “ALDEBARAN”).

¹⁷⁷ Antwerpen, 17 juni 2019 (2017/AR/488), *IHT*, 2020, afl. 1, p. 100 (“PAMYRA BEN”).

Ernstige onzorgvuldigheid en ondeugdelijke staat, ondanks certificaat van deugdelijkheid : dekkingsweigering¹⁷⁸ :

De ernstige onzorgvuldigheid als oorzaak van schade is uit de verzekeringsdekking uitgesloten en verantwoordt de dekkingsweigering. De overtocht over de oceaan van een zeiljacht na slechts voorlopige en onoordeelkundige herstellingen en de uitvoering van een harde gijp in zwaar weer vormen een ernstig gebrek aan zorgvuldigheid.

De verzekerde kan zich niet beroepen op de uitreiking van een definitief klassecertificaat voor het zeiljacht om te ontkomen aan het verlies van dekking.

Ernstige onzorgvuldigheid van de verzekerde¹⁷⁹ :

Een binnenschipper, die gedurende zeven jaar geen enkel nazicht doet of onderhoud uitvoert van een oliepomp, handelt ontoelaatbaar.

Wanneer de verzekerde wist of behoorde te weten dat hij het risico verzwaarde is er sprake van grove schuld¹⁸⁰ zoals bedoeld in art. 16 Verzekeringswet 1874 (nu art. 240 deel 5 WVerz 2014)¹⁸¹.

9.3. Vervalbeding op grond van grove fout niet toepasbaar bij gebreke van specificatie

Bij gebreke van definitie van de grove nalatigheid kan de aansprakelijkheidsverzekeraar van de classificatiemaatschappij zijn dekking niet weigeren (art. 8,2 Wet Landverzekeringsovereenkomsten 1992, nu art. 62 WVerz 2014)¹⁸².

9.4. Opzet

Cascoverzekering – opzettelijk schadegeval- strafrechtelijke vrijspraak ¹⁸³ :

Poging tot opzettelijk doen zinken van het schip. Buitenvervolginstelling van de bemanning door Griekse strafrechtbank.

Geoordeeld wordt dat naar Grieks recht deze uitspraak niet bindend is voor de burgerlijke rechter en dat de strafrechtelijke vrijspraak de mogelijkheid van een burgerrechtelijke fout niet uitsluit.

De overweging van het vonnis dat een strafrechtelijke vrijspraak voor opzettelijk schadegeval nog de mogelijkheid van een andere burgerrechtelijke fout openlaat is plausibel. Maar de overweging dat daarom dekkingsverval of –uitsluiting wegens opzettelijk schadegeval nog kan weerhouden worden, is merkwaardig.

¹⁷⁸ Antwerpen, 17 juni 2019 (2016/AR/1201), *I.H.T.*, 2020, afl. 1, 89 (sy “KAÏROS”).

¹⁷⁹ Antwerpen, 5 maart 2007, *E.T.L.*, 2008, afl. 1, p. 107.

¹⁸⁰ Ond. Antwerpen, 9^o Kamer, 4 november 2011, A.R. nr. A/04/14517 (ms “Mutatie”).

¹⁸¹ Met verwijzing naar Cass., 9 mei 1985, *Arr. Cass.*, 1984-85, nr. 540; Cass., 21 november 1985, *Arr. Cass.*, 1985-86, nr. 406; Cass., 21 september 1987, *Arr. Cass.*, 1987-88, nr. 40.

¹⁸² Antwerpen, 18 februari 2013, *N.J.W.*, 2013, 654 (ms “FRANCIS”, nadien “DUNE”).

¹⁸³ Ond. Antwerpen, 5^o Kamer, 26 maart 2015, A.R., nr. A/97/14913 (“NIKITAS ROUSSOS”).

9.5. Bewijslast

Diefstal - verval van dekking ingevolge tekortkoming verzekerde – bewijslast verzekeraar¹⁸⁴ :

De (zee)verzekeringsovereenkomst vereiste dat alle toegangen zouden afgesloten zijn bij afwezigheid. De dieven zijn binnengedrongen via een draaikipvenster dat openstond. De verzekeraar moet het oorzakelijk verband bewijzen tussen dit vervalbeding en het schadegeval. De tekortkoming van de verzekerde heeft bijgedragen tot het voorvallen van de diefstal, die vergemakkelijkt werd door de stand van het venster. Ook al diende het raamwerk te worden geforceerd, is het niet twijfelachtig dat de stand van het venster de diefstal eenvoudiger gemaakt heeft.

Luidens art. 11 Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992 (huidig art. 65 Deel 4 Wverz 2014) ligt de bewijslast van de grove fout van de verzekerde en het oorzakelijk verband tussen die grove fout en het schadegeval, bij de verzekeraar¹⁸⁵.

Casco verzekering binnenschip¹⁸⁶ : bewijslast

De bewijslast van de zware fout ligt bij de verzekeraar¹⁸⁷.

10. Vaststelling en bewijs voorval, oorzaak en omvang schade

Bewijslast :

Volgens art. 1315 B.W. (nu art. 8.4. Nieuw Burgerlijk Wetboek) en art. 870 Ger. Wb. dient de verzekerde te bewijzen : de realiteit van het schadegeval en binnen de perken van dekking naar tijd, plaats en oorzaak.

De verzekerde moet bewijzen dat de schade veroorzaakt is door een gebeurtenis die een verzekerde risico vormt¹⁸⁸ met verwijzing naar de rechtspraak van het Hof van Cassatie terzake : de verzekerde die aanspraak maakt op betaling vanwege zijn verzekeraar, dient te bewijzen : (i) de schade, (ii) de gebeurtenis die tot de schade heeft geleid en (iii) dat de oorzaak van de schade een door de overeenkomst gedekt gevaar is¹⁸⁹.

Het is aan de verzekeraar om het bewijs te leveren van een fout van de verzekerde of een gebrek van de verzekerde zaak.

Ook naar Engels recht rust deze bewijslast op de eiser. Bewijs door uitsluiting van alle andere mogelijke oorzaken is mogelijk wanneer de concrete oorzaak niet kan achterhaald worden.

Ladingsverzekering geestrijke dranken, averij bij zeevervoer¹⁹⁰ :

¹⁸⁴ Bergen, 17 maart 2016, *T.Verz.*, 2018, afl. 3, p. 356.

¹⁸⁵ Antwerpen, 22 oktober 2013, *T.B.H.*, 2014, afl. 10, p. 1001.

¹⁸⁶ Ond. Antwerpen, 9° Kamer, 4 november 2011, A.R. nr. A/04/14517 (ms "Mutatie).

¹⁸⁷ Met verwijzing naar Cass., 18 oktober 1968, *R.W.*, 1968-69, p. 887; Cass., 7 juni 2001, *R.W.*, 2001-2002, p. 890, noot G. JOCQUE.

¹⁸⁸ Kh Antwerpen, 9° Kamer, 29 maart 2013, A.R. nr. A/10/10057.

¹⁸⁹ Cass., 25 februari 2000, *Arr. Cass.*, 2000, p. 484.

¹⁹⁰ Ond. Antwerpen, 12° Kamer, 22 maart 2017, A.R. nr. A/15/1237 (WARNOW CHIEF).

De bewijslast ligt bij de verzekerde dat de schade is ontstaan en dat deze is ontstaan naar aanleiding van een door de verzekeraars gedekt vervoer en tijdens de gedekte periode¹⁹¹.

Gezien het schadegeval een rechtsfeit uitmaakt, mag het bewijs met alle middelen van recht worden geleverd.

De aankomst van de goederen in beschadigde toestand impliceert niet dat de schade is ontstaan tijdens de reis. De goederen kunnen reeds beschadigd zijn geweest bij hun vertrek.

Het “said to contain” onbekendheidsbeding in het cognossement is geldig in geval van een verzegelde container, zodat het geen bewijs van de conditie van de goederen levert.

Op grond van de voorgebrachte gegevens, verklaringen en documenten komt het de rechtbank niet bewezen voor dat de goederen zich in goede staat bevonden bij de aanvang van de verzekerde reis en dat schade niet reeds van vóór het vervoer bestond, zodat de vordering tot verzekeringsdekking wordt afgewezen.

Bewijswaarde niet-tegensprekelijke deskundige verslagen :

Het advies van een eenzijdig aangesteld deskundige kan de rechtbank overtuigen als het goed gefundeerd lijkt.¹⁹²

Een verslag, dat niet de status bezit van een gerechtelijk tegensprekelijk expertise-rapport, heeft toch een bewijswaarde voor bepaalde vaststellingen, die de rechter in samenhang met andere informatie op hun merites beoordeelt¹⁹³.

Bindende kracht bevindingen expert¹⁹⁴:

Als de verzekeringsvoorwaarden voorzien dat zowel de verzekeraar als de verzekerde een expert aanstellen en deze beide experts bij onenigheid over de omvang of over de oorzaak van de schade een derde expert zullen aanstellen, die een bindende uitspraak zal doen, dan zijn de eenzijdige bevindingen van de expert van de verzekeraar niet bindend.

Bindende kracht bevindingen experten¹⁹⁵ :

De vraag rees naar de bindende kracht van de bevindingen van de minnelijk aangestelde expert naargelang hij was aangesteld door 1 partij (verzekeraars) dan wel gemeenschappelijk door beide partijen (verzekeraars en verzekerde) in de verzekeringsovereenkomst.

De verzekerde is niet absoluut gebonden door de bevindingen, ook van de in gemeen akkoord aangestelde averijcommissaris of averijexpert, vermits deze vatbaar zijn voor

¹⁹¹ Met verwijzing naar Cass., 13 maart 1998, *Arr.Cass.*, 1998 en *Pas.*, 1998, 333; Brussel 6 oktober 1992, *RGAR*, 1994, 12.381.

¹⁹² Antwerpen, 4 november 2013, A.R. nr. 2010/AR/2701 (zeeverisierschip “ARCA”).

¹⁹³ Antwerpen, 26 mei 2008, *E.T.L.*, 2010, p. 444 (ms Chemical Challenger”).

¹⁹⁴ Antwerpen, 17 juni 2019 (2017/AR/488), *IHT*, 2020, afl. 1, p. 100.

¹⁹⁵ Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 27 januari 2011, A.R. nr. A/6/10327 (“Ms FEDERAL EMS” en “ms FEDERAL ST. LAURENT”).

tegenspraak door de eigen expert van de verzekerde en in geval van onenigheid een “umpire” dient aangesteld te worden.

Verzekering opslagrisico, uitsluiting inventarisatieverliezen en mysterieuze verdwijning¹⁹⁶ :

Verzekeringsdekking van opslag petroleumproducten op basis van de Goederenverzekeringopolis van Antwerpen met uitsluiting van inventarisatieverliezen en mysterieuze verdwijning.

Uit een meting van de inhoud van de opslagtanks in de terminal bleek een aanzienlijk tekort.

Het bewijs wordt niet geleverd dat het verlies aan petroleumproducten betrekking heeft op de gedekte goederen, gezien de over een langere periode gecumuleerde fouten in metingen en vermenging van de goederen met producten van andere gebruikers van de terminal.

Een vergelijkbare zaak van onverklaard verlies van een partij diamanten werd op dezelfde wijze beslecht¹⁹⁷.

Aangenomen waarde¹⁹⁸ :

Naar Nederlands recht betreft de cascoverzekering van een motorduwboot tegen aangenomen waarde een schadeverzekering en geen sommenverzekering, welke laatste enkel toegelaten is bij persoonsverzekering. De schadeverzekering tegen aangenomen waarde doet geen afbreuk aan het indemniteitsbeginsel, volgens hetwelk de verzekerde enkel aanspraak kan maken op vergoeding van de werkelijk geleden schade.

Bij total verlies, dient bijgevolg de wrak- of restwaarde in mindering te worden gebracht van de verzekeringsuitkering.

11. Bewijs toepasselijke contractsvoorwaarden

Casco verzekering zeevisserijship¹⁹⁹ : bewijs verzekeringsvoorwaarden

Art. 25 Verzekeringswet 1874 vereist schriftelijk bewijs van de verzekeringsovereenkomst in afwijking van het vrije bewijs in handelszaken. Een loutere verwijzing naar algemene verzekeringsvoorwaarden, zonder dat deze werden ter kennis gebracht en ondertekend door de verzekeringnemer, bewijst niet dat deze voorwaarden deel uitmaken van de polis.

200

Voorrang polisvoorwaarden²⁰¹

¹⁹⁶ Ond. Antwerpen, 5° Kamer, 8 februari 2018, A.R. nr. A/16/06861.

¹⁹⁷ Antwerpen, 29 maart 2017, *E.T.L.*, 2017, p. 109, dat Kh Antwerpen, 30 september 2014, *E.T.L.*, 2014, p. 715, bevestigt.

¹⁹⁸ Antwerpen, 4° Kamer, 20 januari 2020, A.R. nr. 2018/AR/1163 (mdb “JOY”); Ond. Antwerpen, 1° Kamer, 27 maart 2018, A.R. nr. A/16/4933 (mdb “JOY”).

¹⁹⁹ Kh Antwerpen, 5° Kamer, 20 mei 2010, A.R. nr. A/09/550 (“ARCA”).

²⁰⁰ Kh Antwerpen, 5° Kamer, 20 mei 2010, A.R. nr. A/09/550 (“ARCA”).

²⁰¹ Antwerpen, 17 juni 2019 (2016/AR/1201), *I.H.T.*, 2020, afl. 1, 89.

De bedongen voorrang van de makelaarsvoorwaarden op de marktvoorwaarden krijgt uitwerking wanneer beide op de rompverzekering van toepassing waren verklaard en tegenstrijdig zijn met betrekking tot dekkingssuitsluitingen.

12. Klassecertificaat – Engelse Institute Time Clauses²⁰²

Art. 4 Institute Time Clause 1 oktober 1983 bevat geen verplichting een klassecertificaat te bezitten. De gebeurlijke beëindiging van de overeenkomst volgens de termen van de polis bij klasseverlies belet niet dat een nieuwe overeenkomst wordt afgesloten.

13. Rompverzekering – eigendomsoverdracht en risicooverdracht²⁰³

Voor de verzekeringsdekking is bij de eigendomsoverdracht van een schip de overgang van het risico van het gekochte goed essentieel. Tenzij anders bedongen, gaat de risico-overdracht samen met de eigendomsoverdracht en niet met de materiële levering (*“res perit domino”*).

Naar Belgisch recht vormt de zaakverzekeringsdekking in beginsel een kwalitatief recht, dat van rechtswege mee overgaat op de nieuwe eigenaar. Art. 254 WVerz 2014 bepaalt : *“Bij vervreemding van de verzekerde zaak loopt de verzekeringsovereenkomst van rechtswege, tenzij het tegendeel bedongen is, ten voordele van de nieuwe eigenaar, ten aanzien van alle risico's waarvoor de premie betaald was ten tijde van de vervreemding.*

Zij loopt eveneens ten voordele van de nieuwe eigenaar, tenzij het tegendeel in de polis bedongen is, wanneer deze in de rechten en verplichtingen van de voorgaande eigenaar jegens de verzekeraars gesteld is of wanneer de verzekeringsovereenkomst verder wordt uitgevoerd in onderlinge overeenstemming tussen de verzekeraar en de nieuwe eigenaar.

De aanspraak van de nieuwe eigenaar op de bestaande verzekeringsdekking tegen een mogelijk toekomstig schadegeval dient onderscheiden te worden van de aanspraak op de verzekeringsuitkering voor een reeds voorgevallen schadegeval. Art. 23 van de Zeewet bepaalde : *“Als toebehoren van schip of vracht worden niet beschouwd de vergoedingen aan de eigenaar verschuldigd krachtens verzekeringsovereenkomsten”*.

14. WAM-Verzekering

14.1. Diefstal van het motorvoertuig : uitsluiting van dekking uit WAM-verzekering²⁰⁴

Ook in geval van geestesstoornis van de dief is bij diefstal van het motorvoertuig de WAM-dekking uitgesloten.

14.2. WAM-Dekking van de aanhangwagen²⁰⁵

²⁰² Brussel, 20 maart 2013, *IHT*, 2015, afl. 0, p. 65 (“NAUSIKAA”).

²⁰³ Brussel, 20 maart 2013, *IHT*, 2015, afl. 0, p. 65 (“NAUSIKAA”).

²⁰⁴ Benelux Gerechtshof, 28 juni 2012, *R.G.A.R.*, 2013, 15031.

²⁰⁵ Cass., 29 september 2014, *R.G.A.R.*, 2015, 15194.

Wanneer hij niet gekoppeld is aan de trekker, wordt de aanhangwagen van een motorvoertuig gedekt door zijn eigen WAM-verzekering.

Wanneer hij gekoppeld is aan een motorvoertuig, wordt de aanhangwagen gedekt door de WAM-verzekering van de trekker en niet door zijn eigen WAM-verzekering.

14.3. Premie en dekking in de ruimte van de WAM-Verzekering²⁰⁶

De WAM-verzekeringsdekking van het wegvoertuig dient te gelden voor het gehele grondgebied van de E.U. op basis van een enige premie (art. 2 Derde Richtlijn Motorrijtuigenverzekering 90/232/EEG). De toepassing van een differentiële premie naargelang het voertuig enkel circuleert in zijn thuisland, dan wel in de gehele Europese Unie, is niet toegelaten.

15. Eigen gebrek²⁰⁷

Wanneer slijtage leidt tot de aantasting van het voorwerp of een onderdeel ervan zodat er sprake is van een met een abnormaal gebrek behept voorwerp, dient deze geaccumuleerde slijtage als een abnormaal kenmerk te worden beschouwd dat onder de noemer 'eigen gebrek' valt.

16. Leiding van het geschil door de aansprakelijkheidsverzekeraar²⁰⁸

De aansprakelijkheidsverzekeraar heeft het recht om inzake de burgerrechtelijke belangen in plaats van de verzekerde de vordering van de derde-benadeelde te bestrijden, wanneer de belangen van de verzekeraar en van de verzekerde samenvallen (art. 79 tweede lid Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, nu art. 143 tweede lid WVerz 2014 over de leiding van het geschil).

Wanneer één van de aansprakelijkheidsgronden waarop de verzekerde door de benadeelde wordt aangesproken niet gedekt is door de polis, vallen de belangen van de verzekeraar en van de verzekerde niet samen zodat de verzekeraar het recht niet heeft om, in de plaats van de verzekerde, de vordering van de benadeelde te bestrijden.

Als de vordering van de benadeelde in hoofddorde gesteund is op aansprakelijkheidsgronden die onder de dekking van de polis vallen, maar de benadeelde zich in ondergeschikte orde beroept op een mogelijke aansprakelijkheid van de verzekerde als CMR-vervoerder, die niet onder de dekking van de polis valt, dan vallen de belangen van de verzekeraar en van de verzekerde niet samen, zodat de verzekeraar niet het recht heeft om in plaats van de verzekerde de vordering van de benadeelde te bestrijden.

²⁰⁶ H.v.J., 26 maart 2015, zaak C-556/13, Litaksa tegen BTA insurance company.

²⁰⁷ Antwerpen, 5 maart 2007, *E.T.L.*, 2008, afl. 1, p. 107.

²⁰⁸ Cass. (1e k.) 7 juni 2013, AR C.12.0128.N (Zeemar nv/Axa Belgium nv, HDI Gerling Verzekeringen nv), *Arr. Cass.* 2013, afl. 6-7-8, 1406, concl. J. LECLERCQ; *E.T.L.*, 2014, afl. 3, 346; www.cass.be (1 juli 2013), concl. J. LECLERCQ; *Pas.*, 2013, afl. 6-8, 1278; *R.A.B.G.*, 2014, afl. 11, 740, concl. J. LECLERCQ, noot G. HEIRMAN; *Rec.jur.ass.*, 2013, 111, noot C. PARIS; *RW*, 2014-15 (samenvatting), afl. 30, 1188 en www.rw.be/ (22 april 2015), noot; *R.W.*, 2015-16 (samenvatting), afl. 19, 751 en www.rw.be/ (1 februari 2016), noot; *T.Verz.*, 2014, afl. 2, 224.

17. Intrest op de verzekeringsuitkering²⁰⁹

De vordering tot uitkering van een verzekeringsvergoeding strekt niet tot schadevergoeding wegens een contractuele fout, maar tot uitvoering van de betalingsverbintenis uit de verzekeringsovereenkomst. Moratoire rente is bijgevolg slechts verschuldigd vanaf de eerste ingebrekestelling van de verzekeraar(s)²¹⁰.

Kapitalisatie van de intrest overeenkomstig art. 1154 B.W. is mogelijk ingeval de vordering een geldschuld betreft tot uitvoering van de overeengekomen prestatie (primaire verbintenis), maar niet wanneer zij een waardeschuld betreft, zoals de vergoeding van schade wegens wanprestatie (secundaire verbintenis).

18. Verjaring

Niet de Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992, maar wel de Verzekeringswet 1874 is van toepassing op een transportverzekeringsovereenkomst van goederen (art. 2 Landverzekeringsovereenkomstenwet 1992). De Verzekeringswet 1874 laat toe een kortere verjaringstermijn (1 jaar) dan de wettelijke te bedingen²¹¹.

19. Verzekeringstussenpersonen

Wijziging van verzekeringstussenpersoon : recht op commissie²¹² :

Na wijziging van verzekeringstussenpersoon geniet de uitgaande tussenpersoon slechts recht op commissie zolang de door hem bemiddelde polis bestaat.

Aansprakelijkheid verzekeringstussenpersoon²¹³ :

De beroepsaansprakelijkheid van een Belgisch verzekeringstussenpersoon voor de heronderhandeling van een verzekeringsovereenkomst op basis van de Engelse voorwaarden Time Clauses Hulls van 1 oktober 1983 tussen een verzekerde gevestigd in Abu Dhabi (Verenigde Arabische Emiraten) en een verzekeraar gevestigd in het Groot-Hertogdom Luxemburg wordt volgens verklaring van partijen beheerst door Belgisch recht.

De onderverzekering die zich voordeed ingevolge een dekking tegen aangenomen waarde was niet te wijten aan een gebrek aan voorlichting door de verzekeringstussenpersoon die als adviesverstrekker gehouden is tot een inspanningsverbintenis.

Om de beroepsaansprakelijkheid van de verzekeringstussenpersoon te weerhouden wegens plaatsing van een risico bij een insolvable verzekeraar, dient bewijs geleverd van fout, vermogensschade en oorzakelijk verband tussen de twee²¹⁴.

²⁰⁹ Ond. Antwerpen, 9^e Kamer, 7 oktober 2011, A.R. nr. A/02/16799 (Ms "BUFF BAY").

²¹⁰ Met verwijzing naar Cass., 22 december 2006, *R.W.*, 2006-2007, p. 1439.

²¹¹ Rb Brussel, 8 oktober 2012, *R.G.A.R.*, 2013, afl. 3, p. 14961.

²¹² Ond. Antwerpen, 1^e Kamer, 17 mei 2016, A.R. nr. A/15/02031.

²¹³ Antwerpen, 4^e Kamer, 26 oktober 2015, A.R. nr. 2012/AR/2565.

²¹⁴ Antwerpen, 4^e Kamer, 27 september 2010, *R.H.A.*, 2012, p. 63 (ms "BALTICLAND").