

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Brussel, 2 oktober 2012

DOC C/2012-3

ADVIES

over de proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek
Blauwboek 9 Vervoerverzekering

1. INLEIDING

De Commissie Maritiem Recht heeft bij brief van 23 mei 2012 aan de Commissie voor Verzekeringen gevraagd of zij bereid is deel te nemen aan de Ronde Tafelgesprekken over het Blauwboek 9 Vervoerverzekering (hierna "Blauwboek 9") van het ontwerp van Belgisch Scheepvaartwetboek en ter voorbereiding hiervan reeds opmerkingen en suggesties wenst te maken bij Blauwboek 9.

De Commissie heeft op haar vergadering van 21 juni 2012 beslist om op dit verzoek in te gaan en een eerste advies te verlenen. Zij heeft de Commissie Maritiem Recht hiervan op de hoogte gebracht per brief van 28 juni 2012.

De Commissie verwijst, zoals uit de toelichting bij het Blauwboek 9 blijkt, naar haar werkzaamheden in 1996 betreffende deze materie en het destijds opgestelde eindverslag en de synthesesnota van de vergaderingen van de werkgroep Transportverzekering.

In de hierna volgende bespreking wordt verwezen naar de tekst van het Blauwboek 9 zoals deze beschikbaar is sinds einde juni 2012 op de website www.zeerecht.be. (Er wordt op gewezen dat niet wordt ingegaan op spelling en formulering van de bepalingen in Blauwboek 9.)

Op dit ogenblik is enkel een Nederlandse versie van het ontwerp beschikbaar. Gelet op de techniciteit van de materie is het noodzakelijk dat ook de Franse versie van het ontwerp het voorwerp is van een grondige bespreking en analyse.

II. BESPREKING

1. Algemene bemerkingen

De kenmerken van de voorgestelde vervoersverzekeringswet in Blauwboek 9 worden omschreven als nieuw (in de plaats komend van de wet van 1874 betreffende de verzeke-

COMMISSION DES ASSURANCES

Bruxelles, le 2 octobre 2012

DOC C/2012-3

AVIS

sur l'ébauche du Code belge de la navigation, Livre bleu
n° 9 Assurance transport

1. INTRODUCTION

Par lettre du 23 mai 2012, la Commission de Droit maritime a demandé à la Commission des Assurances si elle était disposée à participer aux discussions de la table ronde sur le Livre bleu n° 9 Assurance transport (ci-après "Livre bleu n° 9") du projet de Code belge de la navigation et si, en guise de préparation à ces discussions, elle souhaitait déjà formuler des remarques et des suggestions concernant le Livre bleu n° 9.

En sa séance du 21 juin 2012, la Commission a décidé de répondre favorablement à cette demande et de rendre un premier avis. Elle en a informé la Commission de Droit maritime par lettre du 28 juin 2012.

A l'instar des auteurs du commentaire du Livre bleu n° 9, la Commission renvoie, dans ce contexte, à ses travaux de 1996 portant sur cette matière et au rapport final établi à l'époque, ainsi qu'à la note de synthèse des réunions du groupe de travail Assurance transport.

Dans les développements qui suivent, il est fait référence au texte du Livre bleu n° 9 tel qu'il est consultable, depuis la fin du mois de juin 2012, sur le site www.zeerecht.be. (La Commission précise à cet égard qu'elle ne s'est pas attardée sur l'orthographe des mots et la formulation des dispositions figurant dans le Livre bleu n° 9).

A l'heure actuelle, seule la version néerlandaise du projet est disponible. Vu la technicité de la matière, il est nécessaire que la version française du projet fasse elle aussi l'objet d'une discussion et d'une analyse approfondies.

II. EXAMEN

1. Remarques générale

Les dispositions de la loi sur l'assurance transport, telles que proposées dans le Livre bleu n° 9, sont qualifiées de nouvelles (se substituant à celles de la loi de 1874 sur les assu-

ringen en de Zeeverzekeringswet van 1879), autonoom (in de zin dat ze een op zichzelf staand geheel vormt), actueel (geïnspireerd door actuele verworvenheden), intermodaal (geldend voor alle transportmodi), minimaal (beperkt tot het noodzakelijke), suppletief (van aanvullend recht behalve bepaalde materies die de fundamente van de verzekering raken en de rechtsverhouding met derden) en flexibel (punt 9.51, p. 58 ev).

De Commissie heeft volgende bemerkingen bij deze kenmerken en de wijze waarop ze in het ontwerp zijn uitgewerkt.

Vooreerst wat betreft de optie om een **minimalistische wet** te maken, in het bijzonder wanneer de voorgestelde regeling ook (in beginsel) bedoeld is om van suppletieve aard te zijn. Luidens de toelichting blijkt de minimale benadering hieruit dat aspecten van onder meer het abandonnement en de mededelingsplicht in de voorgestelde regeling slechts op elementaire wijze worden uitgewerkt en dat niet strikt noodzakelijke regelingen worden weggelaten. Deze optie geeft aanleiding tot een aantal vragen en bemerkingen.

Algemeen gezien gaan “suppletief” en “minimalistisch” niet goed samen. Wanneer een wetgeving van aanvullend recht wordt opgemaakt, heeft de regeling tot doel aan de partijen een kader van een evenwichtige doordachte regeling van de contractuele verhoudingen voor te leggen, en vooral te voorzien in een (tot wet strekkende) regeling betreffende die elementen waarvoor de partijen niet in een (afwijkende) regeling hebben voorzien. Een wetgeving van aanvullend recht streeft wezenlijk volledigheid na, of minstens een zo volledig mogelijke regeling van de rechtsverhoudingen tussen partijen, zodat bij ontstentenis van een desbetreffende afspraak tussen partijen er een regel is die hun wederzijdse rechten en plichten vastlegt. Een dwingendrechtelijke regeling kan beperkt blijven tot “het strikt noodzakelijke” maar dat gaat niet op voor een regeling van aanvullend recht.

Meer in concreto rijst de vraag wat er gebeurt wanneer de minimalistische wetgeving niet voorziet in een regeling en de partijen desbetreffend niets hebben voorzien. In de toelichting staat dat de voorgestelde wettekst attendeert op aspecten van de rechtsverhouding die partijen middels een conventionele regeling (verder) kunnen uitwerken en dat indien de partijen dit niet doen, “desgevallend zal kunnen worden teruggegrepen naar het gemeen recht. Indien partijen bijv. geen specifieke sanctieregeling m.b.t. de mededelingsplicht zouden stipuleren, zou dit aspect conform het gemeen verbintenissenrecht worden benaderd (aantasting van de wilsovereenstemming ingevolge dwaling, precontractuele aansprakelijkheid gesteund op de informatieplicht en goede trouw, enz.). Indien geen regime zou worden gestipuleerd m.b.t. de reddingsplicht en de desbetref-

rances et à celles de la loi de 1879 sur l'assurance maritime), autonomes (en ce sens qu'elles constituent un ensemble indépendant), actuelles (inspirées par les pratiques contemporaines), intermodales (applicables à tous les modes de transport), minimales (limitées au strict nécessaire), supplétives (de droit supplétif, sauf pour certaines matières qui touchent aux fondements de l'assurance et aux relations juridiques avec des tiers) et flexibles (point 9.51, p. 58 et suiv.).

Ces caractéristiques, ainsi que la manière dont elles sont reflétées dans le projet, appellent plusieurs remarques de la part de la Commission.

La première de ces remarques concerne le choix d'élaborer une **loi minimaliste**, tout en précisant que le régime proposé est (en principe) également conçu pour être de nature supplétive. Selon le commentaire, l'approche minimaliste ressort du fait que certains aspects notamment du délaissement et de l'obligation de déclaration ne sont élaborés, dans le régime proposé, que de manière élémentaire et que des règles qui ne sont pas strictement nécessaires y sont omises. Ce choix soulève un certain nombre de questions et d'observations.

De manière générale, les concepts “supplétif” et “minimaliste” ne vont pas bien de pair. Lorsqu'une législation de nature supplétive est élaborée, l'objectif est de présenter aux parties un cadre régissant leurs relations contractuelles de manière équilibrée et réfléchie, et surtout de prévoir un régime (à caractère de loi) concernant les éléments pour lesquels les parties n'ont pas prévu de règles (dérogatoires). Une législation supplétive vise essentiellement à être complète ou, à tout le moins, à mettre en place un régime aussi complet que possible des relations juridiques entre les parties, de sorte qu'à défaut d'arrangement en la matière entre ces parties, il y ait une règle qui détermine leurs droits et devoirs respectifs. Un corps de règles de droit impératif peut être limité au “strict nécessaire”, mais cela n'est pas possible pour un corps de règles de droit supplétif.

Plus concrètement se pose la question de savoir comment procéder lorsque la législation minimaliste ne prévoit pas de règles sur un point particulier et que les parties n'ont pas davantage prévu de dispositions à ce sujet. Il est précisé dans le commentaire que le texte de loi proposé attire l'attention sur des aspects de la relation juridique que les parties peuvent élaborer (plus avant) au moyen d'un régime conventionnel, et que, si les parties ne le font pas, l'on pourra éventuellement revenir au droit commun. Si, par exemple, les parties ne stipulent pas de régime de sanction spécifique concernant l'obligation de déclaration, cet aspect sera traité conformément au droit commun des obligations (vice de consentement pour cause d'erreur, responsabilité précontractuelle fondée sur l'obligation d'information et la bonne foi, etc.). S'il n'est pas stipulé

fende kosten, zou dit aspect worden beheerst door de gemeenrechtelijke figuren van de goede trouw en de schadebeperringsplicht. Wat betreft de tenlasteneming van de reddingskosten door de verzekeraar reikt het gemeen recht aan de verzekerde echter geen passende rechtsgrond aan, want er is niet voldaan aan de toepassingsvoorwaarden van de zaakwaarneming. Daarom wordt desbetreffend toch in een suppletieve regeling voorzien" (p. 59).

De voorgestelde oplossing om in principe terug te grijpen naar het gemeen recht is verwonderlijk, zeker wanneer het gaat om traditioneel verzekeringsrechtelijke instituten, zoals de mededelingsplicht van de verzekeringsnemer en de reddingsplicht van de verzekerde. Van oudsher werden die bijzondere regelingen opgenomen in de verzekeringswetgeving, precies omdat de gemeenrechtelijke regeling ontoereikend wordt geacht. De voorgestelde minimalistische benadering komt aldus neer op het afstappen van de specificiteit van het verzekeringsrecht. Overigens wordt opgemerkt dat het niet duidelijk is waarom sommige onderdelen van het gemeenrecht wel en andere niet als toereikend worden beschouwd. Op een aanzienlijk aantal punten wordt in het Blauwboek dan weer wel vastgehouden aan de wenselijkheid van een (dwingende) regeling, met name voor die materies die "de fundamente van de verzekering raken, zoals de sanctionering van het bedrog, het indemnitaire principe en het verzekeraar belang" (punt 9.57, p. 60). Met betrekking tot een aantal van deze regelingen kan men zich echter dan weer de vraag stellen of een specifieke verzekeringsrechtelijke regeling nodig is. Zo bestaat er inzake bedrog wel een overkoepelende gemeenrechtelijke regeling (fraus omnia corrumpit) en men kan zich afvragen of de regeling van het verzekeraar belang niet zou kunnen opgevangen worden door de gemeenrechtelijke regeling inzake de ongeoorloofde oorzaak.

Bijkomend kan opgemerkt worden dat uit een eerste analyse blijkt dat, ofschoon wordt voorgesteld dat het Blauwboek 9 van aanvullend of suppletief recht is (punt 9.57), niettemin een substantieel aantal van de voorgestelde bepalingen van dwingend recht zijn (art. 9.4, p. 69). De meeste van deze dwingende bepalingen regelen aspecten die de fundamente van de verzekering raken en bijgevolg van belang zijn voor alle verzekeringsovereenkomsten en ze worden ook dwingend geregeld in de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (hierna "WLVO").

Een andere optie van het Blauwboek waaraan de Commissie bijzondere aandacht wenst te geven is deze van een **autonome nieuwe wet**. Uit de studie van Blauwboek 9 blijkt dat verschillende artikelen van de voorgestelde wet de tekst van de artikelen van de WLVO overnemen. Opmerkelijk is dat meerdere artikelen niet volledig overgenomen worden, als-

de régime concernant le devoir de sauvetage et les frais y afférents, cet aspect sera régi par les dispositions de droit commun relatives à la bonne foi et au devoir d'atténuation des conséquences du sinistre. En ce qui concerne toutefois la prise en charge des frais de sauvetage par l'assureur, le droit commun n'offre pas à l'assuré de base juridique adéquate, car les conditions d'application de la gestion d'affaires ne sont pas réunies. C'est la raison pour laquelle la loi en projet prévoit en la matière un régime supplétif (p. 59).

La solution proposée qui consiste à revenir en principe au droit commun est étonnante, surtout lorsqu'il s'agit d'aspects relevant traditionnellement du droit des assurances, comme l'obligation de déclaration imposée au preneur d'assurance et le devoir de sauvetage incombant à l'assuré. Ces aspects sont depuis toujours régis par la législation sur les assurances, pour la raison précisément que le régime de droit commun est jugé insuffisant. L'approche minimaliste proposée équivaut donc à renoncer à la spécificité du droit des assurances. L'on observera en outre qu'il n'est pas précisé pourquoi certaines parties du droit commun sont considérées comme suffisantes et d'autres pas. Pour un nombre considérable de points, le Livre bleu insiste à nouveau sur le caractère souhaitable de l'instauration de règles (impératives), à savoir pour les matières qui touchent aux fondements de l'assurance, comme la sanction du dol, le principe indemnitaire et l'intérêt assurable (point 9.57, p. 60). Concernant certains de ces aspects, l'on peut toutefois se poser la question de savoir si un régime spécifique relevant du droit des assurances est réellement nécessaire. Ainsi, il existe en matière de dol un régime général de droit commun (fraus omnia corrumpit) et l'on peut se demander si la question de l'intérêt assurable ne pourrait pas être traitée par le régime de droit commun concernant la cause illicite.

L'on relèvera, à titre accessoire, qu'il ressort d'une première analyse du Livre bleu n° 9 que bien que présenté comme étant de nature suppletive (point 9.57), un nombre substantiel de ses dispositions sont de nature impérative (art. 9.4, p. 69). La plupart de ces dispositions impératives régissent des aspects qui touchent aux fondements de l'assurance et concernent par conséquent tous les contrats d'assurance. Ces aspects sont d'ailleurs également régis de manière impérative par la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre (ci-après "LCAT").

Une autre caractéristique du Livre bleu à laquelle la Commission souhaite porter une attention particulière est celle qui l'érige en **nouvelle loi autonome**. Il apparaît à l'examen du Livre bleu n° 9 que plusieurs articles de la loi proposée reprennent le texte d'articles de la LCAT. Il est toutefois frappant de constater que certains articles ne sont pas repris

ook dat soms bepaalde woorden werden gewijzigd, veelal zonder dat het doel van deze wijzigingen duidelijk is. Voor sommige bepalingen is expliciet aangegeven dat ze inhoudelijk afwijken van de bestaande regeling in de WLVO (zoals dekking van het putatief risico, in rechte optreden van de leidende verzekeraar in medeverzekering). Voorts zijn sommige bepalingen van de WLVO zonder meer overgenomen met inbegrip van hun bekende tekortkomingen (zoals de regeling van de verzekering voor rekening of het niet specificeren bij wet van de partij die door een dwingende bepaling wordt beschermd).

Deze benadering van een regeling betreffende de verzekeringsovereenkomst in twee onderscheiden basiswetten die, gewild of ongewild, op meerdere punten een verschillende regeling inhouden voor dezelfde rechten en plichten van de partijen en derden, leidt onvermijdelijk tot discussies en rechtsonzekerheid en houdt het gevaar in van disparate rechtspraak. De Commissie raadt dan ook aan om minstens de tekst van de artikelen van de WLVO die men wenst te gebruiken, letterlijk over te nemen en nader te onderzoeken of het niet aangewezen is de WLVO (ook) aan te passen.

Evenwel, in een streven naar een evenwichtig en rechtszeker juridisch kader voor het geheel van de verzekeringsovereenkomsten, is de Commissie van oordeel dat één basisregeling waarin de bepalingen die fundamenteel zijn voor alle (schade)verzekeringsovereenkomsten zijn geregeld, meer aangewezen is. Formeel kan een dergelijk wetgevend kader wordt uitgewerkt door de huidige regeling in de WLVO algemeen van toepassing te maken op alle verzekeringsovereenkomsten. Rekening houdend met de eigenheid van bijzondere takken, zoals de vervoersverzekering, kunnen welbepaalde bepalingen voor die takken gelden als van aanvullend recht. Deze formule bestaat reeds voor de krediet- en de borgtochtverzekering. Zoals artikel 2 WLVO voorziet, kan een autonome nieuwe wet beperkt worden tot de regeling van de specifieke verhoudingen in de vervoersverzekering. Een deskundige, tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, stelt dat in theorie deze optie van een gemeenschappelijke basiswet voor alle verzekeringsovereenkomsten met bijzondere bepalingen voor de tak vervoersverzekering de voorkeur geniet. Evenwel moeten bij het volgen van die optie ook de tekortkomingen van de WLVO worden opgelost en hij vreest dat dit wetgevend proces tot aanpassing van deze bepalingen de nieuwe regeling voor de vervoersverzekering met tientallen jaren zou vertragen. Anderen merken op dat wanneer geopteerd wordt voor een eenvormige basiswet voor alle verzekeringsovereenkomsten ook op korte termijn een oplossing kan worden gegeven aan eventuele tekortkomingen van de huidige bepalingen van de WLVO.

intégralement et que certains mots ont parfois été modifiés, sans que l'on comprenne bien le but de ces modifications. Le commentaire de certaines dispositions indique explicitement que celles-ci s'écartent sur le fond du régime actuel de la LCAT (comme la couverture du risque putatif, l'action en justice de l'apériteur en cas de coassurance). D'un autre côté, certaines dispositions de la LCAT sont reprises telles quelles, avec leurs lacunes connues (comme le régime de l'assurance pour compte ou la non-spécification par loi de la partie qui est protégée par une disposition impérative).

Cette dispersion des règles relatives au contrat d'assurance dans deux lois de base distinctes qui, volontairement ou non, prévoient sur plusieurs points un régime différent pour les mêmes droits et devoirs des parties et des tiers, est inévitablement sujette à discussions et source d'insécurité juridique. Elle comporte également le risque de voir émerger une jurisprudence disparate. La Commission recommande dès lors de reprendre au moins littéralement le texte des articles de la LCAT que l'on souhaite utiliser et d'examiner de manière plus approfondie s'il ne serait pas indiqué d'adapter (également) la LCAT.

Soucieuse de voir s'installer un cadre juridique équilibré et empreint de la sécurité juridique voulue pour l'ensemble des contrats d'assurance, la Commission estime néanmoins qu'il serait plus opportun de prévoir un seul régime de base énonçant les dispositions fondamentales applicables à tous les contrats d'assurance (de dommages). Sur le plan formel, ce cadre législatif pourrait être élaboré en déclarant les règles actuelles de la LCAT applicables de manière générale à tous les contrats d'assurance. Eu égard à la particularité de certaines branches, telles que l'assurance transport, certaines dispositions pourraient s'appliquer à ces branches au titre de droit supplétif. Cette formule existe déjà pour l'assurance crédit et l'assurance caution. Comme le prévoit l'article 2 de la LCAT, une nouvelle loi autonome pourrait être limitée au régime des relations spécifiques dans l'assurance transport. Un expert, par ailleurs membre de la Commission de Droit maritime, relève à cet égard que l'option consistant à adopter une loi de base commune pour tous les contrats d'assurance et dotée de dispositions particulières pour la branche assurance transport emporte, en théorie, la préférence. Toutefois, si l'on retient cette option, il sera également nécessaire de résoudre les lacunes de la LCAT. Cet expert craint que le processus législatif à mettre en œuvre pour adapter ces dispositions ne retarde de dizaines d'années l'instauration de la nouvelle législation sur l'assurance transport. D'autres membres de la Commission font observer que si l'on opte pour une loi de base uniforme pour tous les contrats d'assurance, il est également possible de résoudre à court terme les lacunes éventuelles des dispositions actuelles de la LCAT.

2. Bemerkingen betreffende de definities en het toepassingsgebied

De Commissie erkent dat de omschrijving van het toepassingsgebied van een regeling voor de vervoersverzekering een moeilijke en delicate opgave is. De huidige discussies over de afbakening tussen enerzijds de Wet van 11 juni 1874 en de WLVO illustreren dit en benadrukken de nood aan een oplossing die rechtszekerheid biedt en het gelijkheidsbeginsel eerbiedigt.

a) In hoofdde : alternatief voorstel

Het toepassingsgebied van Blauwboek 9 is gesteund op het criterium “vervoersrisico” dat in onderscheiden definities nader wordt uitgewerkt. Het toepassingsgebied is ruim omschreven en de uitzonderingen zijn zeer gericht en beperkt. De Commissie, behoudens een deskundige tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, is van oordeel dat de voorgestelde omschrijvingen in het geheel niet bijdragen tot de oplossing van de rechtsonzekerheid die actueel heerst over de afbakening van het toepassingsgebied tussen de Wet van 11 juni 1874 en de WLVO. Bovendien heeft de toepassing van de in het Blauwboek voorgestelde definities tot gevolg dat meerdere verzekeringswaarborgen die thans geregeld worden door de wet op de landverzekeringsovereenkomst, overigens zonder enige motivering, onder het Blauwboek zouden vallen.

Een andere benadering tot omschrijving van het toepassingsgebied is om de rechtspraak als uitgangspunt te nemen en op basis daarvan een opsomming te geven van de verzekerde risico's die onder het toepassingsgebied van de nieuwe wetgeving vervoersverzekering vallen.

Zouden aldus onder de vervoersverzekering kunnen vallen:

- Verzekering van goederen, hun verpakking en laadkisten bestemd voor het vervoer van goederen, ongeacht de gebruikte vervoermodus en enkel voor beroepsmatig vervoer;
- De opslag of behandeling van de goederen voor, tijdens of na het vervoer voor zover deze opslag of behandeling in dezelfde vervoersverzekeringsovereenkomst wordt gedekt;
- De verzekering van de contractuele aansprakelijkheid van de vervoerder voor de schade aan of het verlies van de vervoerde goederen, hun verpakking of de laadkisten bestemd voor het vervoer van goederen, evenals de aansprakelijkheidsverzekeringen van de scheepseigenaars, reders en bevrachters die verband houden met de risico's van de vaart;

2. Remarques concernant les définitions et le champ d'application

La Commission reconnaît que la définition du champ d'application d'une réglementation pour l'assurance transport constitue une tâche ardue et délicate. En témoignent les discussions actuelles sur la délimitation du champ d'application de la loi du 11 juin 1874 et de la LCAT. Ces discussions montrent qu'il est nécessaire de dégager une solution offrant la sécurité juridique voulue et respectant le principe d'égalité.

a) A titre principal : proposition alternative

Le champ d'application du Livre bleu n° 9 est établi sur la base du critère “risque de transport”, lequel est précisé dans différentes définitions. Ce champ d'application est vaste et les exceptions prévues sont très ciblées et limitées. La Commission, hormis un expert par ailleurs membre de la Commission de Droit maritime, estime que les dispositions proposées ne contribuent aucunement à lever l'insécurité juridique qui règne actuellement sur la délimitation du champ d'application de la loi du 11 juin 1874 et de la LCAT. L'application des définitions proposées dans le Livre bleu n° 9 aura par ailleurs pour effet de soumettre désormais aux dispositions du Livre bleu plusieurs garanties d'assurance qui sont actuellement régies par la LCAT et ce, sans aucun motif particulier.

Une autre approche envisageable pour définir le champ d'application de la nouvelle législation sur l'assurance transport serait de partir de la jurisprudence et d'établir, sur cette base, une énumération des risques assurés tombant dans ce champ d'application.

Pourraient ainsi être inclus dans l'assurance transport :

- l'assurance des biens, de leur emballage et des conteneurs destinés au transport des biens, quel que soit le mode de transport utilisé et uniquement pour le transport à titre professionnel ;
- le stockage ou le traitement des biens avant, pendant ou après le transport, pour autant que ce stockage ou ce traitement soit couvert par le même contrat d'assurance transport ;
- l'assurance de la responsabilité contractuelle du transporteur pour l'endommagement ou la perte des biens transportés, de leur emballage ou des conteneurs destinés au transport des biens, ainsi que les assurances de responsabilité des propriétaires de navires, des armateurs et affrêteurs qui sont liées aux risques de la navigation;

- De zaakschadeverzekeringen en verzekeringen van de uitrusting van zeeschepen, binnenschepen en beroepsmatig uitgebate pleziervaartuigen. Om discussies te vermijden, zou wel moeten worden gedefinieerd wat "beroepsmatig uitgebate pleziervaartuigen" zijn.
- les assurances de choses et les assurances de l'équipement des navires, bateaux de navigation intérieure et bateaux de plaisance exploités à des fins professionnelles. Afin d'éviter des discussions, il devrait être défini ce que l'on entend par « bateaux de plaisance exploités à des fins professionnelles ».

De verzekeringen betreffende het vervoer van personen zouden daarentegen niet onder de vervoersverzekering vallen.

Les assurances concernant le transport de personnes ne tomberaient en revanche pas dans l'assurance transport;

Voorts wordt verwezen naar internationale verdragen die de aansprakelijkheid regelen van het vervoer van materialen inzake kernenergie. De regeling van de verzekeringswaarborgen dient hiermee in overeenstemming te zijn.

Il ne faut pas non plus perdre de vue les traités internationaux qui régissent la responsabilité du transport de matériaux en matière d'énergie nucléaire. Le régime des garanties d'assurance doit être conforme à ces traités.

Ook het zonder meer onderbrengen van de aansprakelijkheidsverzekeringen onder de nieuwe wetgeving vervoersverzekering roept vragen op. De rechthebbenden op een schadevergoeding in het kader van een vervoersaansprakelijkheidsverzekering zijn niet noodzakelijk ondernemingen of handelaars maar kunnen privé-personen zijn, zoals reizigers of ontvangers van vervoerde goederen, die een grotere bescherming verdienen dan ondernemingen of handelaars. Een deskundige, tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, benadrukt dat de afbakening van het toepassingsgebied van de vervoersverzekering een zeer belangrijk en tegelijk zeer moeilijk aspect is van de nieuw voor te stellen regeling. Hij wijst erop dat ook het alternatief voorstel vragen oproept die verder moeten onderzocht worden. Zo is naar zijn mening een beperking van de vervoersverzekering tot het loutere goederenvervoer met uitsluiting van de aansprakelijkheid ten aanzien van derden en zonder de andere vervoerswijzen dan te water niet coherent. Hij stelt tevens de vraag of de vervoers- of verkeerswijze (zoals lucht en zee in tegenstelling tot weg) geen voldoende eigenheden vertonen die vanuit het oogpunt van het gelijkheidsbeginsel een differentieel verzekeringsregime rechtvaardigen. Het wijst er tevens op dat het alternatief voorstel ook onzekerheid laat over producten zoals gecombineerde casco-aansprakelijkheidsdekking, contractuele en extracontractuele aansprakelijkheidsdekking, of gecombineerde dekking bagage bij personenvervoer en dat het onderbrengen van de verzekering van reisgoed en verhuur over zee en door de lucht onder de WLVO moeilijk lijkt.

Le fait de reprendre purement et simplement les assurances en responsabilité dans la nouvelle législation sur l'assurance transport, comme le fait le Livre bleu n° 9, soulève lui aussi des questions. Les ayants droit à une indemnisation dans le cadre d'une assurance responsabilité en matière de transport ne sont pas nécessairement des entreprises ou des commerçants, mais peuvent être des personnes privées, telles que des voyageurs ou des destinataires de biens transportés, qui méritent une protection plus importante que les entreprises ou les commerçants. Un expert, par ailleurs membre de la Commission de Droit maritime, souligne que la délimitation du champ d'application de l'assurance transport constitue un aspect très important et en même temps très difficile de l'élaboration des nouvelles règles. Il fait observer que la proposition alternative soulève elle aussi des questions qui nécessitent un examen plus approfondi. Il estime ainsi que limiter l'assurance transport au simple transport de biens en excluant la responsabilité encourue à l'égard de tiers et sans envisager les modes de transport autres que l'eau, n'est pas une approche cohérente. Il demande par ailleurs si le mode de transport ou de circulation utilisé (comme l'air et la mer par opposition à la terre) ne présente pas des particularités suffisantes pour justifier, sous l'angle du principe d'égalité, l'application d'un régime d'assurance différent. Il relève également que la proposition alternative comporte une zone d'ombre quant aux produits tels que la couverture combinée corps de véhicules-responsabilité civile, la couverture combinée responsabilité contractuelle-responsabilité extracontractuelle ou la couverture combinée bagages-transport de personnes. Il lui paraît difficile d'intégrer dans la LCAT l'assurance bagages et déménagements par voie maritime et par voie aérienne.

b) In ondergeschikte orde

Indien toch de voorkeur zou worden gegeven aan het afbakenen van het toepassingsgebied aan de hand van definities, zoals voorgesteld in Blauwboek 9, wenst de Commissie de

b) A titre accessoire

Si la préférence est malgré tout donnée à la délimitation du champ d'application de la nouvelle législation au moyen de définitions, comme le propose le Livre bleu n° 9, il con-

aandacht te vestigen op de zeer ruime omschrijving van het toepassingsgebied van het Blauwboek en de gevolgen hiervan op de toepassing van de WLVO, alsook op andere bijzondere verzekeringswetgevingen zoals de arbeidsongevalwet van 10 april 1971. Dit kan geïllustreerd worden als volgt:

Artikel 9.1.: Begripsomschrijvingen

i. Vervoerverzekeringsovereenkomst (punt 1°)

Artikel 9, 1, 1° bepaalt: *“Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

1° “vervoerverzekeringsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een partij, verzekeraar genoemd, zich er tegen betaling van een premie tegenover een andere partij, verzekeringnemer genoemd, toe verbindt bij de verwezenlijking van een vervoerrisico een verzekeringsprestatie te leveren, met inbegrip van de overeenkomst van onderlinge verzekering tegen vervoerrisico's doch met uitsluiting van de overeenkomst betreffende de herverzekering van vervoerrisico's”.

Uit de voorgestelde definitie leidt de Commissie af dat bij de kwalificatie van een overeenkomst als “vervoerverzekeringsovereenkomst” het schadeverwekkend feit de beslissende factor is (artikel 9.1, 4°). Op die manier dreigt in veel gevallen een dubbel regime van toepassing te worden op verzekeringen, namelijk telkens wanneer er ook een “vervoeraspect” wordt gedekt. Bovendien tonen de hierna volgende voorbeelden aan dat het Blauwboek 9 situaties viseert die betrekking hebben op niet-beroepsmatig vervoer, hetgeen niet beantwoordt aan de huidige wetgeving en praktijk. De Commissie geeft volgende situaties als voorbeeld:

Een kind vervoert iets met gemotoriseerd speelgoed en veroorzaakt schade. Dit wordt gedekt door de familiale verzekering, maar valt, voor dit specifieke schadegeval, ook onder de definitie “vervoerverzekeringsovereenkomst”.

Een voertuig dat enkel op privé-terrein wordt gebruikt, moet niet verplicht gedekt zijn door een verzekering BA auto. Indien dergelijke verzekering niet werd gesloten, zal de familiale verzekering tussenkomen wanneer schade wordt veroorzaakt met het voertuig. Maar vermits het een vervoerrisico betreft, zou dit ook onder de definitie van “vervoerverzekeringsovereenkomst” vallen.

De cascoverzekeringen van motorrijtuigen die niet aan spoorstaven zijn gebonden vallen onder de definitie van vervoersverzekeringsovereenkomst. Op heden valt deze verzekering onder de WLVO, ongeacht of deze motorrijtuigen gebruikt worden in het kader van een beroepsactiviteit, het privéleven of het zgn. dubbel gebruik.

Dergelijke ruime en ongewenste toepassingen kunnen worden beperkt door in de definitie te voorzien dat de vervoerverzekering enkel in beroepsmatige relaties vervoerrisico's dekt.

vient, selon la Commission, d'être attentif au fait que, ce champ d'application étant défini de manière très large, il peut avoir des conséquences sur l'application de la LCAT, ainsi que sur d'autres législations particulières sur les assurances, telle que la loi sur les accidents du travail du 10 avril 1971. Les développements qui suivent illustrent ce constat.

Article 9.1. : Begripsomschrijvingen

i. Vervoerverzekeringsovereenkomst (point 1°)

L'article 9.1, 1°, est libellé comme suit : *“Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

1° “vervoerverzekeringsovereenkomst”: de overeenkomst waarbij een partij, verzekeraar genoemd, zich er tegen betaling van een premie tegenover een andere partij, verzekeringnemer genoemd, toe verbindt bij de verwezenlijking van een vervoerrisico een verzekeringsprestatie te leveren, met inbegrip van de overeenkomst van onderlinge verzekering tegen vervoerrisico's doch met uitsluiting van de overeenkomst betreffende de herverzekering van vervoerrisico's”.

La Commission déduit de la définition proposée que le fait générateur du dommage constitue le facteur décisif de la qualification d'un contrat comme “contrat d'assurance transport” (cf. article 9.1, 4°). Cette règle risque, dans de nombreux cas, de voir les assurances soumises à un double régime, à savoir chaque fois qu'un aspect “transport” est également couvert. Les exemples cités ci-dessous montrent en outre que le Livre bleu n° 9 vise des situations de transport effectué à titre non professionnel, ce qui ne correspond pas à la législation et à la pratique actuelles. Ces exemples sont les suivants :

Un enfant transporte un objet avec un jouet motorisé et provoque un dommage. Ce sinistre est couvert par l'assurance familiale, mais relève également de l'assurance transport, vu la définition du “contrat d'assurance transport”.

Un véhicule qui n'est utilisé que sur un terrain privé ne doit pas obligatoirement être couvert par une assurance RC auto. Si une telle assurance n'a pas été conclue, l'assurance familiale interviendra en cas de dommage causé par le véhicule. Mais puisqu'il s'agit d'un risque de transport, ce sinistre tombera également sous le coup de l'assurance transport, vu la définition du “contrat d'assurance transport”.

L'assurance couvrant les corps de véhicules motorisés non ferroviaires est elle aussi incluse dans la définition de “contrat d'assurance transport”.

Or, à ce jour, cette assurance relève de la LCAT, que le véhicule soit utilisée dans le cadre d'une activité professionnelle, de la vie privée ou d'une combinaison des deux.

L'on pourrait limiter ces applications larges et non souhaitables de la définition précitée en précisant dans celle-ci que l'assurance transport couvre uniquement les risques de transport encourus dans des relations professionnelles.

In de definitie van punt 1° wordt ook specifiek verwezen naar de "overeenkomst van onderlinge verzekering". Het verzekeringsrecht kent als zodanig geen specifieke regeling voor de "overeenkomst van onderlinge verzekering". De onderlinge verzekering bestaat als vorm van mutualisering van risico's en er bestaat een regeling voor verzekeringsovereenkomsten die gesloten worden door een onderlinge verzekeringsvereniging. De "onderlinge verzekeringsvereniging" is een door de wet van 11 juni 1874 betreffende de verzekeringen (art. 2) en de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen toegestane vorm waarin een verzekeringsonderneming naar Belgisch recht kan opgericht worden. Voorts valt het aanbieden van verzekeringen, onder welke vorm ook, onder het toepassingsgebied van de wet van 9 juli 1975. Het is derhalve onduidelijk welke de betekenis en draagwijdte is van de woorden "met inbegrip van de overeenkomst van onderlinge verzekering tegen vervoerrisico's". Het is verder niet duidelijk of het de bedoeling is de "uitsluiting van de overeenkomst betreffende de herverzekering van vervoerrisico's" enkel toe te passen op de onderlinge verzekering.

ii. Vervoerrisico (punt 4°)

Artikel 9.1, 4° bepaalt: "*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

4° "*vervoerrisico*": een onzeker schadeverwekkend voorval dat kenmerkend is voor een vervoer of een vervoergerelateerde activiteit".

Het is niet duidelijk wanneer een schadeverwekkend voorval "kenmerkend" is voor vervoer of vervoergerelateerde activiteiten. De Commissie is van oordeel dat deze definitie zal leiden tot rechtsonzekerheid in hoofde van verzekeringnemers, verzekerden, rechthebbenden, begunstigden en verzekeraars. Dit kan vermeden worden door het toepassingsgebied af te bakenen zoals in het alternatief voorstel voor het toepassingsgebied (zie supra, punt II., 2, a)).

iii. Vervoer (punt 5°)

Artikel 9.1, 5° bepaalt: "*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

5° "*vervoer*": de verplaatsing van personen of goederen over of onder water, over de weg, over het spoor, door de lucht, door de ruimte, door pijpleidingen of door meer dan één van voornoemde middelen, met inbegrip van het desbetreffende verkeer en ongeacht of zij geschiedt:

- Voor eigen rekening dan wel in opdracht van een ander;*
- Om niet dan wel tegen vergoeding*".

Krachtens de definitie van punt 5° valt de verplaatsing van personen ook onder het begrip "vervoer". De Commissie stelt voor om de verplaatsing van personen niet op te nemen

La définition énoncée au point 1° fait également référence au "contrat d'assurance mutuelle". Le droit des assurances ne connaît pas de règles spécifiques pour le "contrat d'assurance mutuelle". L'assurance mutuelle existe comme une forme de mutualisation des risques et la législation prévoit des règles pour les contrats d'assurance conclus par des associations d'assurances mutuelles. L' "association d'assurances mutuelles" est une forme autorisée par la loi du 11 juin 1874 concernant les assurances (art. 2) et la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, pour la constitution d'une entreprise d'assurances de droit belge. A cela s'ajoute que l'offre d'assurances, sous quelle que forme que ce soit, tombe dans le champ d'application de la loi du 9 juillet 1975. L'on n'aperçoit dès lors pas clairement la signification et la portée des mots "*met inbegrip van de overeenkomst van onderlinge verzekering tegen vervoerrisico's*". La formulation utilisée ne permet pas non plus de savoir si l'intention est de n'appliquer qu'à l'assurance mutuelle l'exclusion du contrat relatif à la réassurance des risques de transport.

ii. Vervoerrisico (point 4°)

L'article 9.1, 4°, est libellé comme suit: "*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

4° "*vervoerrisico*": een onzeker schadeverwekkend voorval dat kenmerkend is voor een vervoer of een vervoergerelateerde activiteit".

Cette disposition ne précise pas quand l'événement générateur du dommage est "caractéristique" pour le transport ou les activités liées au transport. La Commission estime que cette définition sera source d'insécurité juridique dans le chef des preneurs d'assurance, des assurés, des ayants droit, des bénéficiaires et des assureurs. On pourrait l'éviter en délimitant le champ d'application comme suggéré dans la proposition alternative formulée pour le champ d'application (cf. supra, point II., 2, a)).

iii. Vervoer (point 5°)

L'article 9.1, 5°, est libellé comme suit: "*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

5° "*vervoer*": de verplaatsing van personen of goederen over of onder water, over de weg, over het spoor, door de lucht, door de ruimte, door pijpleidingen of door meer dan één van voornoemde middelen, met inbegrip van het desbetreffende verkeer en ongeacht of zij geschiedt:

- Voor eigen rekening dan wel in opdracht van een ander;*
- Om niet dan wel tegen vergoeding*".

En vertu de la définition énoncée au point 5°, le déplacement de personnes tombe également sous la notion de "transport". La Commission propose de ne pas inclure le

in deze definitie. Vooreerst omdat het vervoer van personen (deels) verdragsrechtelijk en Europeesrechtelijk geregeld is. Ten tweede omwille van het gelijkheidsbeginsel aangezien de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen uitgesloten wordt van het toepassingsgebied. Elk vervoer van personen moet, ongeacht de vervoermodus, op dezelfde manier worden behandeld (o.m. vervoer via treinen, tram, metro, vliegtuig). Ten derde valt onder de huidige regeling en praktijk het vervoer, anders dan per motorrijtuig, onder de WLVO. Zo bv. valt het vervoer per fiets van een passagier op de bagagedrager of in een kinderaanhangwagen onder de WLVO en de verzekering BA privé-leven en niet onder de vervoersverzekering.

Voorts kan opgemerkt worden dat de wetgevingen van toepassing op het vervoer over water en het vervoer over de weg, over het spoor en door de lucht volledig verschillend zijn, waardoor het niet aangewezen lijkt om de bijzondere verzekeringswetgeving voor de diverse types van vervoer aan dezelfde regels te onderwerpen. Zo kent de luchtvaartactiviteit een internationaal karakter waarbij internationale instellingen zoals ICAO en IATA eigen regels uitvaardigen. Meerdere aspecten van de luchtvaart zijn het voorwerp van Europese regels. Volgens vaststaande rechtspraak en rechtsleer is de wet van 11 juni 1874 van toepassing op de luchtvaartverzekeringen, welke als een autonome verzekerings-tak worden beschouwd naast de land- en maritieme verzekeringen. Ook voor het vervoer over de weg en het vervoer per spoor bestaat afzonderlijke (internationale) regelgeving. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen menen dan ook dat er geen reden is om regelgeving over maritieme verzekeringen van toepassing te maken op de verzekeringen van andere types van vervoer.

Krachtens de definitie van punt 5° worden verplaatsingen door pijpleidingen eveneens als "vervoer" beschouwd. Een pijpleiding is volgens het woordenboek een "stelsel van pijpen (buizen) om gassen, vloeï- of andere stoffen naar bepaalde punten te voeren". Dit wil zeggen dat schadegevallen zoals de ramp van Gellingen, schadegevallen met rioolpijpen die het afval- en regenwater afvoeren, overstromingen door stormweer (te veel afvalwater/regenwater in de riolen), pijpleidingen binnen een (bedrijfs)gebouw onder de vervoersverzekering vallen en niet langer onder de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst. De bescherming van verzekeringnemers, verzekerden, rechthebbenden en begunstigten zoals voorzien in de huidige wetgeving (meer bepaald de verplichte waarborg natuurrampen in de brandverzekering eenvoudige risico's) valt aldus weg.

Vermits eveneens vervoer zonder vergoeding (om niet) on-

plaatsing van personen in deze definitie. Premièrement, parce que le transport de personnes est régi (en partie) par le droit des traités et le droit européen. Deuxièmement, au nom du principe d'égalité dans la mesure où l'assurance en responsabilité obligatoire pour les véhicules automoteurs est exclue du champ d'application de cette disposition. Tout transport de personnes doit être traité de la même manière, quel que soit le mode de transport utilisé (train, tram, métro, avion, etc.). Troisièmement, pour le motif que dans la réglementation et la pratique actuelles, le transport autre que par véhicule automoteur tombe sous le coup de la LCAT. Ainsi, par exemple, le transport à vélo d'un passager installé sur le porte-bagages ou dans une petite remorque pour enfants entre dans le champ d'application de la LCAT et de la législation sur l'assurance RC vie-privée et non dans celui de la réglementation relative à l'assurance transport.

Il convient de noter que les législations applicables au transport par eau et par route, sur rail et par air, sont totalement différentes de sorte qu'il apparaît inapproprié de soumettre aux mêmes règles les législations relatives aux assurances spécifiques aux différents types de transport. Ainsi, l'activité de l'aviation connaît un caractère international dans le cadre duquel des institutions internationales, telles que ICAO et IATA édictent leurs propres règles. Plusieurs aspects de l'aviation font l'objet de règles européennes. Selon la jurisprudence et la doctrine établie, la loi du 11 juin 1874 s'applique aux assurances de transport aérien qui sont considérées comme étant une branche d'assurance autonome à côté des assurances terrestres et maritimes. Il existe également des réglementations (internationales) spécifiques pour le transport par route et le transport sur rail. Les représentants des entreprises d'assurance estiment dès lors qu'il n'y a aucune raison d'appliquer la réglementation sur les assurances maritimes aux assurances des autres types de transport.

Selon la définition figurant au point 5°, les déplacements par canalisations sont également considérés comme un "transport". Selon le dictionnaire, une canalisation est un ensemble de tuyaux et conduits destinés au transport de fluides, gaz ou autres matières vers un endroit déterminé. Cela signifie que les sinistres tels que la catastrophe de Ghislenghien, les endommagements de tuyaux d'égout évacuant les eaux usées et l'eau de pluie, les inondations causées par une tempête (trop-plein d'eaux usées/d'eau de pluie dans les égouts) et les problèmes de canalisations au sein d'un bâtiment (industriel) relèveraient désormais de l'assurance transport et non plus de la LCAT. La protection des preneurs d'assurance, des assurés, des ayants droit et des bénéficiaires, telle que prévue par la législation actuelle (plus précisément par le biais de la garantie obligatoire 'catastrophes naturelles' dans l'assurance incendie 'risques simples') viendrait donc à disparaître.

Puisque le transport non rémunéré (à titre gratuit) tombe

der de toepassing van het Blauwboek 9 valt, heeft dit tot gevolg dat personen die bijvoorbeeld een schilderij voor een vriend vervoeren, of die de boodschappen voor een buur meebrengen onder het ontwerp vervoersverzekering vallen.

De Commissie benadrukt derhalve de noodzaak van een nauwkeurige en beperktere definitie van "vervoer", die zich bovendien beperkt tot beroepsmatig vervoer. De afbakening van het toepassingsgebied zoals in het alternatief voorstel verdient de voorkeur (zie supra, punt II., 2, a).

iv. Vervoergerelateerde activiteiten (punt 6°)

Artikel 9, 1, 6° bepaalt: "*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

6° "vervoergerelateerde activiteiten:

"a. De behandeling en de opslag van goederen in het raam van een vervoer"

De opslag van goederen kan soms langer duren dan het vervoer. De Commissie stelt de vraag of de opslag van goederen dan onder het toepassingsgebied van de vervoerverzekeringsovereenkomst valt.

Bovendien kan de vraag gesteld worden of het vanuit het oogpunt van de rechtszekerheid aangewezen is om op de verzekering van een opslagplaats en op de verzekering van de erin opgeslagen goederen een andere verzekeringswetgeving toe te passen.

De opslag van goederen kan eveneens gebeuren in gebouwen die onder de wetgeving van "brand eenvoudige risico's" vallen. Voor die risico's is het de praktijk om het gebouw en de inhoud (meubels, rekken, opgeslagen goederen) in één verzekeringsovereenkomst te verzekeren, of in elk geval bij dezelfde verzekeraar. Hoe gaat men twee verschillende wetgevingen toepassen al naargelang de aard van de goederen die zich in een gebouw bevinden? Ook hier zullen de verzekeringen dan minder goed beschermd worden.

"b. De dienstverlening door hulp- en tussenpersonen in het vervoer;"

De verzekeringen gesloten door de hulp- en tussenpersonen in het vervoer worden gekwalificeerd als vervoerverzekeringsovereenkomsten. Betekent dit dat hulp- en tussenpersonen, zoals pechverhelpers en reisagenten, alsook de verzekeringnemers van bijstandsverzekeringen, onder de vervoerverzekeringswetgeving zullen vallen en op die manier minder bescherming genieten dan voorzien in de WLVO?

également sous le coup du Livre bleu n° 9, cela signifie qu'une personne qui transporte un objet (par exemple une œuvre d'art) pour un ami ou qui rapporte les commissions d'un voisin tombera dans le champ d'application de la législation en projet sur l'assurance transport.

La Commission souligne dès lors la nécessité de prévoir une définition plus précise et plus restreinte de la notion de "transport" et de limiter cette définition au transport à titre professionnel. Il serait préférable d'opter pour une délimitation du champ d'application telle que présentée dans la proposition alternative (cf. supra, point II., 2, a)).

iv. Vervoergerelateerde activiteiten (point 6°)

L'article 9.1, 6°, est libellé comme suit: "*Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:*

6° "vervoergerelateerde activiteiten:

"a. De behandeling en de opslag van goederen in het raam van een vervoer"

Le stockage de biens peut parfois durer plus longtemps que leur transport. La Commission se demande si le stockage de biens tombe, dans ce cas, dans le champ d'application du contrat d'assurance transport.

Se pose en outre la question de savoir s'il est judicieux, sous l'angle de la sécurité juridique, d'appliquer une législation différente à l'assurance d'un entrepôt et à l'assurance des biens qui y sont stockés.

Le stockage de biens peut également s'effectuer dans des bâtiments tombant sous le coup de la législation relative à l'assurance incendie 'risques simples'. La pratique veut, dans ce cas, que le bâtiment et son contenu (meubles, étagères, biens stockés) soient assurés par un seul contrat, ou en tout cas auprès du même assureur. Comment va-t-on appliquer deux législations différentes en fonction de la nature des biens qui se trouvent dans un bâtiment? Dans cette situation aussi, les assurés sont donc moins bien protégés.

"b. De dienstverlening door hulp- en tussenpersonen in het vervoer;"

Les contrats d'assurance souscrits par les auxiliaires et les intermédiaires intervenant dans le transport sont qualifiés de contrats d'assurance transport. Cela signifie-t-il que les auxiliaires et les intermédiaires, tels que les dépanneurs et les voyagistes, ainsi que les preneurs d'une assurance assistance seront soumis à la législation sur l'assurance transport et bénéficieront ainsi d'une protection moindre que celle prévue par la LCAT?

“c. De plezier- en sportvaart op, over of onder water en door de lucht;”

De Commissie is van oordeel dat beter een onderscheid gemaakt wordt tussen zeeschepen, binnenschepen en beroepsmatig uitgebate (plezier- en sport)vaartuigen enerzijds en vaartuigen die niet beroepsmatig uitgebaat worden anderzijds.

“g. het gebruik en de exploitatie van woonboten en drijvende woongelegenheden”

De brandverzekering van een woonboot zou ook als een vervoerverzekeringsovereenkomst gekwalificeerd worden en dus niet meer onder het toepassingsgebied van de WLVO vallen. De Commissie is van oordeel dat het gelijkheidsbeginsel geschonden wordt indien voor de brandverzekering van een woonboot een wetgeving geldt die minder bescherming biedt aan de verzekeringnemer en verzekerden dan de wetgeving die geldt voor de brandverzekering van een woonhuis of een caravan.

“h. Het beheer en de exploitatie van zee-, binnen- en luchthavens;”

De Commissie vraagt zich af waarom exploitatie van zee-, binnen- en luchthavens in het algemeen als een vervoergereleerde activiteit dient beschouwd te worden. Op basis van deze ruime begripsomschrijving in punt 6°, zou ook de verzekering van de winkels die in de luchthaven worden uitgebaat, onder de vervoerverzekeringswetgeving vallen. De inhoud van de rechten en plichten van de partijen en van de derde benadeelde in een BA verzekering, alsook het beheer van verzekeringsovereenkomsten wordt dus verschillend naar gelang de plaats waar die winkel zich bevindt. Voor verzekeringnemers, verzekerden, betrokken derden en verzekeraars zal dit tot rechtsonzekerheid aanleiding geven. Ook hier wordt volgens de Commissie het gelijkheidsbeginsel geschonden. Overigens rijst meer algemeen de vraag of het aangewezen is de exploitatie van zee-, binnen- en luchthavens onder het toepassingsgebied van het ontwerp te houden.

Een andere vraag is in welke mate de wetgeving inzake de verplichte verzekering brand en ontploffing van in publiek toegankelijke gebouwen, waaronder luchthavengebouwen, gewijzigd wordt door het ontwerp.

“i. Het beheer en de exploitatie van waterbouwkundige werken zoals pontons, aanlegsteigers, boorplatformen, onderzeese kabels en windmolenparken;”

Het beheer en de exploitatie van windmolenparken in zee wordt beschouwd als een vervoergereleerde activiteit, maar het beheer en de exploitatie van windmolenparken op

“c. De plezier- en sportvaart op, over of onder water en door de lucht;”

La Commission estime qu'il conviendrait d'opérer une distinction entre les navires, les bateaux de navigation intérieure et les bateaux (de plaisance et de sport) exploités à des fins professionnelles, d'une part, et les bateaux qui ne sont pas exploités à des fins professionnelles d'autre part.

“g. het gebruik en de exploitatie van woonboten en drijvende woongelegenheden”

L'assurance incendie d'un bateau-logement pourrait également être considérée comme une assurance transport et, par conséquent, ne plus tomber dans le champ d'application de la LCAT. La Commission estime que le principe d'égalité serait enfreint si l'assurance incendie d'un bateau-logement était régie par une législation offrant au preneur d'assurance et aux assurés une protection moindre que celle prévue par la législation applicable à l'assurance incendie d'une maison d'habitation ou d'une caravane.

“h. Het beheer en de exploitatie van zee-, binnen- en luchthavens;”

La Commission se demande pour quelle raison l'exploitation de ports maritimes, ports intérieurs et aéroports en général doit être considérée comme une activité liée au transport. En vertu de cette définition large énoncée au point 6°, l'assurance des magasins exploités dans l'enceinte d'un aéroport relèverait elle aussi de la législation sur l'assurance transport. Les droits et obligations des parties et du tiers lésé dans une assurance RC, ainsi que la gestion des contrats d'assurance, auraient donc désormais une teneur différente selon l'endroit où se trouve le magasin. Pour les preneurs d'assurance, les assurés, les tiers concernés et les assureurs, cela constituerait une source d'insécurité juridique. Il y aurait ici aussi, selon la Commission, violation du principe d'égalité. Par ailleurs, se pose la question de savoir, de manière plus générale, s'il est indiqué de maintenir l'exploitation des ports maritime, fluviaux et des aéroports sous le champ d'application de ce projet.

Une autre question qui se pose est celle de savoir dans quelle mesure la législation relative à l'assurance obligatoire contre l'incendie et l'explosion de bâtiments accessibles au public, dont les bâtiments d'un aéroport, se trouve modifiée par le projet.

“i. Het beheer en de exploitatie van waterbouwkundige werken zoals pontons, aanlegsteigers, boorplatformen, onderzeese kabels en windmolenparken;”

La gestion et l'exploitation de parcs à éoliennes maritimes sont considérées comme une activité liée au transport, mais la gestion et l'exploitation de parcs à éoliennes terrestres ne

land blijkbaar niet. Een exploitant die beide parken beheert, zal dus verzekeringsovereenkomsten moeten sluiten die onderworpen zijn aan een verschillende wettelijke regeling naargelang de windmolens zich in zee dan wel op land bevinden. Ook dit heeft gevolgen voor de rechten van de derde benadeelde. De Commissie stelt de vraag of dit de bedoeling is.

De Commissie merkt op dat onderzeese kabels van windmolenparken op zee verder lopen op land onder de grond. Welke wetgeving geldt dan voor de verzekeringsovereenkomsten die de exploitant van die kabels sluit?

Vermits het hier om onroerende goederen gaat, is de Commissie van oordeel dat deze risico's beter onder het toepassingsgebied van de WLVO vallen, in de mate dat dit nu niet reeds het geval is.

"j. Kweken en teelten in voortdurend aan getijden blootgestelde wateren;"

De Commissie leidt uit deze begripsomschrijving af dat deze activiteit als vervoergerelateerd wordt beschouwd omdat er gekweekt wordt in een "vervoersweg", namelijk het water (*voie de transport*). Hierbij kan vooreerst opgemerkt worden dat niet alle voortdurend aan getijden blootgestelde wateren gebruikt worden als een vervoersweg.

Indien dezelfde logica op andere activiteiten wordt toegepast, zou dit betekenen dat bijvoorbeeld een benzinstation langs de autosnelweg als een vervoergerelateerde activiteit moet beschouwd worden. De Commissie meent dat dit niet de bedoeling kan geweest zijn en stelt voor het kweken en telen in voortdurend aan getijden blootgestelde wateren buiten het toepassingsgebied van de vervoerverzekeringswetgeving te houden.

Artikel 9.2. Toepassingsgebied

Luidens de tweede paragraaf van artikel 9.2. is de wet niet van toepassing op de overeenkomsten:

(punt 1°) *betreffende een persoonsverzekering tegen een vervoerrisico.*

De toevoeging "tegen een vervoerrisico" is voor interpretatie vatbaar. Het is niet duidelijk welke persoonsverzekeringen bedoeld worden en hoe dit in de praktijk te beoordelen. De Commissie meent dat het aangewezen is alle persoonsverzekeringen uit te sluiten van het toepassingsgebied.

(punt 2°) *tot verzekering tegen de risico's die kenmerkend zijn voor het vervoer van reisgoed en de verhuizing welke uitsluitend over de weg plaatsvinden.*

Om discussies en incoherenties te vermijden stelt de Com-

missie vast dat le sont apparemment pas. Un exploitant qui gère les deux types de parcs devra donc souscrire des contrats d'assurance régis par des législations différentes selon que les éoliennes sont installées en mer ou sur terre. Cela aura aussi des conséquences sur les droits du tiers lésé. La Commission se demande si tel est l'objectif du projet de loi.

La Commission fait observer que les câbles sous-marins des parcs à éoliennes maritimes continuent à courir sur terre, sous le sol. Quelle est dès lors la législation applicable aux contrats d'assurance souscrits par l'exploitant de ces câbles ?

Puisqu'il s'agit ici de biens immobiliers, la Commission estime que ces risques devraient plutôt tomber dans le champ d'application de la LCAT, si tel n'est pas encore le cas aujourd'hui.

"j. Kweken en teelten in voortdurend aan getijden blootgestelde wateren;"

La Commission déduit de la définition précitée que cette activité est considérée comme étant liée au transport parce que la culture est pratiquée dans une "voie de transport", à savoir dans l'eau. A cet égard, l'on peut tout d'abord faire observer que les eaux continuellement exposées à la marée ne sont pas toutes utilisées comme voie de transport.

Si la même logique était appliquée à d'autres activités, cela signifierait, par exemple, que l'exploitation d'une station d'essence le long d'une autoroute serait à considérer comme une activité liée au transport. La Commission estime que telle ne peut pas avoir été l'intention des auteurs du projet et propose de laisser la culture et l'élevage dans des eaux continuellement exposées à la marée en dehors du champ d'application de la législation sur l'assurance transport.

Article 9.2. Toepassingsgebied

Aux termes du paragraphe 2 de l'article 9.2., la loi ne s'applique pas aux contrats :

(point 1°) *betreffende een persoonsverzekering tegen een vervoerrisico.*

L'ajout des mots "*tegen een vervoerrisico*" est susceptible de donner lieu à interprétation. L'on ne comprend pas bien quelles sont les assurances de personnes visées et comment il convient d'en juger dans la pratique. La Commission estime qu'il serait indiqué d'exclure toutes les assurances de personnes du champ d'application de la loi en projet.

(point 2°) *tot verzekering tegen de risico's die kenmerkend zijn voor het vervoer van reisgoed en de verhuizing welke uitsluitend over de weg plaatsvinden.*

Pour éviter le risque de discussions et d'incohérences, la

missie voor de tekst van artikel 2, §1, 2 lid, WLVO over te nemen. De WLVO blijft gelden voor elke verhuisverzekering, en niet enkel voor de verzekering van de verhuizing over de weg.

(punt 5°) tot verzekering van rechtsbijstand in verband met het wegverkeer.

De Commissie stelt voor dat elke rechtsbijstandverzekering zou worden uitgesloten van het toepassingsgebied, temeer daar de reglementering inzake de rechtsbijstandsverzekering van Europeesrechtelijke oorsprong is. De Europese richtlijn rechtsbijstand sluit wat vervoer betreft enkel de rechtsbijstand inzake zeeschepen uit. Alle andere rechtsbijstandsverzekeringen die betrekking hebben op een vervoer vallen onder de toepassing van de richtlijn rechtsbijstand. Deze wetgeving zou dus enkel de bestaande wetgeving kunnen kopiëren.

Bovendien kent de praktijk het bestaan van rechtsbijstandsverzekeringen die van toepassing zijn op diverse situaties en schadegevallen, zoals brand gebouw, verkeersongevallen motorrijtuigen, enz. Is het de bedoeling om dergelijke polissen af te schaffen of om de polis op te splitsen en hierop een verschillende wetgeving toe te passen al naargelang de aard van het feit op basis waarvan dekking wordt gevraagd?

In paragraaf drie worden aan de Koning bevoegdheden toegekend om bepaalde begrippen anders te omschrijven en om het toepassingsgebied van de wet te wijzigen. De Commissie meent dat deze bevoegdheidsdelegatie zeer ver gaat. Zij is van mening dat deze delegatie niet strookt met de Grondwettelijke bevoegdheidsverdeling tussen de Wetgevende en de Uitvoerende Macht.

3. Andere bemerkingen bij de voorgestelde wettekst

Artikel 9.5. Nietigheid van de overeenkomst

i. Artikel 9.5, §1 bepaalt:

“Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten zonder dat in hoofde van de verzekerde een verzekeraar belang voorhanden is.

Het volstaat dat het verzekeraar belang voorhanden is op het ogenblik waarop aanspraak wordt gemaakt op de verzekeringsprestatie.”

De vereiste dat het verzekeraar belang voorhanden moet zijn op het ogenblik waarop aanspraak wordt gemaakt op de verzekeringsprestatie, is vaststaande rechtspraak in de transportverzekering. De Commissie stelt evenwel vragen bij de voorziene sanctie van nietigheid van de verzekeringsovereenkomst wanneer er bij schadegeval geen verzekeraar belang is. Het is immers mogelijk dat er bij een volgend

Commission propose de reprendre le texte de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 2, de la LCAT. La LCAT continue à s'appliquer à toute assurance déménagement et pas uniquement à l'assurance déménagement en chemin.

(point 5°) tot verzekering van rechtsbijstand in verband met het wegverkeer.

La Commission propose que toute assurance protection juridique soit exclue du champ d'application, d'autant plus que la réglementation en la matière relève à l'origine du droit européen. La directive européenne sur la protection juridique n'exclut, en matière de transport, que la protection juridique pour les navires. Toutes les autres assurances protection juridique qui portent sur un transport tombent dans le champ d'application de la directive sur la protection juridique. La législation proposée ne pourrait donc que s'aligner sur la législation existante.

En outre, il existe dans la pratique des assurances protection juridique qui s'appliquent à diverses situations et divers sinistres, comme l'incendie d'un bâtiment, des accidents de la circulation impliquant des véhicules automoteurs, etc. L'intention est-elle de supprimer de telles polices ou de scinder celles-ci et de leur appliquer une législation différente selon la nature du fait sur lequel est fondée la demande de couverture ?

Le paragraphe trois habilite le Roi à définir certaines notions différemment et à modifier le champ d'application de la loi. La Commission estime que cette habilitation va très loin et qu'elle ne cadre pas avec la séparation des pouvoirs exécutif et législatif, telle que prévue par la Constitution.

3. Autres remarques sur le texte de loi proposé

Article 9.5. Nietigheid van de overeenkomst

i. L'article 9.5, § 1^{er}, est libellé comme suit :

“Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten zonder dat in hoofde van de verzekerde een verzekeraar belang voorhanden is.

Het volstaat dat het verzekeraar belang voorhanden is op het ogenblik waarop aanspraak wordt gemaakt op de verzekeringsprestatie.”

L'exigence selon laquelle l'intérêt assurable doit être présent au moment où le droit à la prestation d'assurance est exercé, est de jurisprudence constante dans l'assurance transport. La Commission s'interroge toutefois sur la sanction de nullité du contrat d'assurance prévue par le projet lorsqu'il s'avère, en cas de sinistre, qu'il n'y a pas d'intérêt assurable. Il est en effet possible qu'un tel intérêt assurable

schadegeval wel een verzekeraar belang is. De Commissie stelt voor dat als sanctie zou opgenomen worden dat de verzekeraar geen schadevergoeding uitkeert bij afwezigheid van verzekeraar belang.

ii. Artikel 9.5, §2 bepaalt:

"Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten met het oog op de dekking van een vervoerrisico waarvan de verzekeraar of de verzekeringnemer wist dat het niet bestond of zich reeds had verwezenlijkt."

Deze bepaling is geïnspireerd op artikel 24 WLVO, maar is strenger geformuleerd. Er wordt vereist dat de intentie bestond om een overeenkomst te sluiten voor de dekking van een risico waarvan de verzekeraar of de verzekeringnemer wist dat het niet bestond of zich reeds had verwezenlijkt. Deze intentie wordt niet vereist in artikel 24 WLVO. De Commissie, behoudens een deskundige tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, stelt voor de tekst van artikel 24 WLVO letterlijk over te nemen. Voormelde deskundige stelt dat de mogelijkheid een putatief risico te verzekeren in de zeeverzekering afwijkt van de regel in de landverzekering en dat artikel 24 WLVO onjuist is daar het risico in essentie steeds subjectief en niet objectief is.

iii. Artikel 9.5, §3 bepaalt:

"Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst bij het sluiten waarvan de verzekeringnemer de verzekeraar met het oog op de beoordeling van het risico misleidt door het opzettelijk verzwijgen of onjuist meedelen van gegevens. De verzekeraar heeft recht op de premies die vervallen zijn op het ogenblik waarop hij van de verzwijging of onjuiste mededeling kennis heeft gekregen."

Het voorstel voorziet enkel in een sanctie voor het opzettelijk verzwijgen of onjuist meedelen van gegevens, maar voorziet niets voor het onopzettelijk verzwijgen of onjuist meedelen. Volgens de toelichting bij het voorstel moet de verzekeraar dit contractueel regelen, maar kan op basis van artikel 9.12, §2 een sanctie enkel worden voorzien voor zover er een oorzakelijk verband bestaat tussen het onopzettelijk verzwijgen of onjuist meedelen en het door de verzekeraar geleden nadeel (p. 72). Deze voorwaarde dat de sanctie enkel kan toegepast worden indien een oorzakelijk verband is aangetoond, is strenger dan wat voorzien is in artikel 7 WLVO en houdt een verschillende behandeling in van de verzekeraar al naar gelang de toepasselijke wet. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen op het gevaar dat indien de voorwaarde van het bewijs van een oorzakelijk verband behouden blijft, verzekeraars deze verzekeringen niet langer onder Belgisch recht zullen afsluiten.

soit présent lors d'un prochain sinistre. La Commission propose de prévoir comme sanction que l'assureur ne verse pas d'indemnités en cas d'absence d'un intérêt assurable.

ii. L'article 9.5, § 2, est libellé comme suit :

"Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst die is gesloten met het oog op de dekking van een vervoerrisico waarvan de verzekeraar of de verzekeringnemer wist dat het niet bestond of zich reeds had verwezenlijkt."

Cette disposition est inspirée de l'article 24 de la LCAT, mais est formulée de manière plus stricte. Elle exige qu'il y ait eu intention de conclure un contrat pour la couverture d'un risque dont l'assureur ou le preneur d'assurance savait qu'il n'existait pas ou qu'il s'était déjà réalisé. Cette intention n'est pas exigée par l'article 24 de la LCAT. La Commission, hormis un expert par ailleurs membre de la Commission de Droit maritime, propose de reprendre littéralement le texte de l'article 24 de la LCAT. L'expert précité relève que la possibilité d'assurer un risque putatif dans l'assurance maritime déroge à la règle prévue pour l'assurance terrestre et que l'article 24 de la LCAT manque de pertinence dans la mesure où le risque est par essence toujours subjectif et non objectif.

iii. L'article 9.5, § 3, est libellé comme suit :

"Nietig is elke vervoerverzekeringsovereenkomst bij het sluiten waarvan de verzekeringnemer de verzekeraar met het oog op de beoordeling van het risico misleidt door het opzettelijk verzwijgen of onjuist meedelen van gegevens. De verzekeraar heeft recht op de premies die vervallen zijn op het ogenblik waarop hij van de verzwijging of onjuiste mededeling kennis heeft gekregen."

Le texte proposé prévoit une sanction pour l'omission ou l'inexactitude intentionnelles dans la déclaration des données, mais ne prévoit rien pour l'omission ou l'inexactitude *non* intentionnelles dans la déclaration des données. Selon le commentaire de cette disposition, l'assureur doit régler ce point contractuellement mais, en vertu de l'article 9.12, § 2, une sanction ne peut être prévue que pour autant qu'il existe une relation causale entre l'omission ou l'inexactitude non intentionnelles dans la déclaration des données et le préjudice subi par l'assureur (p. 72). Cette condition selon laquelle la sanction ne peut être appliquée que moyennant la preuve d'une relation causale, est plus sévère que ce que prévoit l'article 7 de la LCAT et donne lieu à un traitement différent de l'assureur selon la loi applicable. Les représentants des entreprises d'assurances relèvent que si cette condition imposant la preuve d'une relation causale est maintenue, le risque existe que les as-

Het is overigens niet duidelijk of uit de toepassing van artikel 9.12, §2 (naar analogie met artikel 11 WLVO dat de sanctie van verval van dekking toelaat bij niet-nakoming van een specifieke in de overeenkomst bedongen verplichting) als sanctie voor het onopzettelijke verzwijgen, moet afgeleid worden dat afgestapt wordt van de spontane mededelingsplicht zoals voorzien in artikel 5 WLVO. De vraag rijst voorts hoe deze sanctie van verval van dekking kan opgelegd worden in de verzekeringsovereenkomst tot sanctiëring van de mededelingsplicht in hoofde van de verzekeringnemer, wanneer deze verplichting moet nagekomen worden vooraleer de verzekeringsovereenkomst wordt gesloten.

Artikel 9.7. Rechten en plichten van partijen

Artikel 9.7 bepaalt: *“De verzekeringnemer moet tijdig het risico en de wijziging ervan meedelen, de premie betalen, het schadegeval melden en de schade zo mogelijk voorkomen of beperken. De verzekeraar moet tijdig de verzekeringsprestatie leveren.”*

De Commissie is van oordeel dat, om de rechten van verzekerden en van bij de overeenkomst betrokken derden optimaal te beschermen en om niet te stuiten op een schending van het gelijkheidsbeginsel, het minstens aangewezen is om voor de in deze bepaling opgesomde rechten en plichten de bepalingen van de WLVO (onder meer de artikelen 20 en 26) over te nemen.

Artikel 9.8. Premie

Artikel 9.8, §3 bepaalt: *“Ingeval van medeverzekering kan de premie geldig worden betaald aan de leidend verzekeraar.”*

zie infra, de bemerkingen bij artikel 9.17

Artikel 9.9. Dekking

i. Artikel 9.9, §2 bepaalt:

“De overeenkomst verleent dekking tegen alle gevaren en onheilen van het vervoer, zoals storm, overstroming, bliksem en aardbeving en andere natuurkrachten, schipbreuk, stranding, aanvaring en schadevaring, gedwongen wijziging van koers, reis of vaartuig, averijgrosse, brand en ontplofing, diefstal, plundering, zeeroverij en schelmerij. De overeenkomst verleent geen dekking tegen oorlog of gelijkgestelde gewapende conflicten, kaping, oproer, terrorisme, staking, eigen gebrek, zware fout van de verzekerde en vertraging veroorzaakt door een niet gedekt gevaar.”

sureurs ne concluent plus ce type d'assurance sous l'empire du droit belge.

Par ailleurs, l'on n'aperçoit pas clairement s'il convient de déduire de l'application de l'article 9.12, § 2 (par analogie avec l'article 11 de la LCAT qui permet la sanction de la déchéance de couverture en raison de l'inexécution d'une obligation déterminée imposée par le contrat) au titre de sanction pour l'omission non intentionnelle, que l'on abandonne l'obligation de déclaration spontanée telle que prévue par l'article 5 de la LCAT. La question se pose en outre de savoir comment cette sanction de déchéance de couverture peut être imposée dans le contrat d'assurance en tant que sanction de l'obligation de déclaration dans le chef du preneur d'assurance, si cette obligation doit être respectée avant la conclusion du contrat d'assurance.

Article 9.7. Rechten en plichten van partijen

L'article 9.7 est libellé comme suit : *“De verzekeringnemer moet tijdig het risico en de wijziging ervan meedelen, de premie betalen, het schadegeval melden en de schade zo mogelijk voorkomen of beperken. De verzekeraar moet tijdig de verzekeringsprestatie leveren.”*

La Commission estime que, pour protéger de manière optimale les droits des assurés et des tiers concernés par le contrat et pour ne pas risquer d'enfreindre le principe d'égalité, il serait à tout le moins indiqué de reprendre, pour ce qui est des droits et obligations énumérés dans cet article, les dispositions de la LCAT (notamment les articles 20 et 26).

Article 9.8. Premie

L'article 9.8, § 3, est libellé comme suit : *“Ingeval van medeverzekering kan de premie geldig worden betaald aan de leidend verzekeraar.”*

L'on se reportera aux remarques formulées ci-dessous au sujet de l'article 9.17.

Article 9.9. Dekking

i. L'article 9.9, § 2, est libellé comme suit :

“De overeenkomst verleent dekking tegen alle gevaren en onheilen van het vervoer, zoals storm, overstroming, bliksem en aardbeving en andere natuurkrachten, schipbreuk, stranding, aanvaring en schadevaring, gedwongen wijziging van koers, reis of vaartuig, averij-grosse, brand en ontplofing, diefstal, plundering, zeeroverij en schelmerij. De overeenkomst verleent geen dekking tegen oorlog of gelijkgestelde gewapende conflicten, kaping, oproer, terrorisme, staking, eigen gebrek, zware fout van de verzekerde en vertraging veroorzaakt door een niet gedekt gevaar.”

Uit dit artikel volgt dat principieel alle "gevaren en onheilen" gedekt zijn, zonder dat de verzekeraar de mogelijkheid heeft het verzekerde bedrag vrij te bepalen en aldus een lager verzekerd bedrag te voorzien dan het bedrag van de te vergoeden schade. Dit lijkt in tegenstelling te zijn met het principe van een minimalistische wet. Overigens voorziet ook de WLVO niet in dergelijke uitgebreide minimale dekkingen. Anderzijds lijkt de mogelijkheid om een verzekeraar vrij de verzekerde bedragen te laten bepalen niet geheel verzoenbaar met de verplichting tot het verzekeren van bepaalde waarborgen. Bovendien kan onmogelijk eenzelfde minimaal verzekerd bedrag weerhouden worden voor alle vervoersmodi (weg, spoor, binnenvaart en zeevaart).

De formulering van de te verzekeren "gevaren en onheilen" is tevens onduidelijk. Enerzijds wordt in het eerste lid op algemene wijze een exemplarische opsomming geven, af te leiden uit het woord "zoals". Anderzijds worden in het tweede lid een aantal "gevaren en onheilen" uitgesloten. Daarbij is het onduidelijk of de verzekeraar toch het recht zou hebben de uitgesloten waarborgen te verzekeren. De voorgestelde bepaling lijkt een verwarde combinatie te maken van twee formules, enerzijds de toepassing van de "alles behoudens - clause", en anderzijds de formule van verplichte minimum waarborgen.

Met betrekking tot de concreet opgesomde gevaren en onheilen is vooreerst inzake de "zware fout van de verzekerde" niet de beperking opgenomen die geldt in artikel 8, tweede lid, WLVO dat deze gevallen van zware fout op beperkende en nauwkeurige wijze in de overeenkomst moeten omschreven worden.

Verder moet inzake het onheil "terrorisme" de bepaling aangepast worden aan de wetgeving inzake verzekeraarbaarheid van terrorisme. De voorgestelde bepaling voorziet dat geen dekking wordt verleend tegen terrorisme. De Wet van 1 april 2007 betreffende de verzekering tegen schade veroorzaakt door terrorisme (hierna "Wet verzekering Terrorismen") regelt op een algemene wijze de verzekering van terrorisme. Uit die wet vloeit voort dat behoudens voor enkele specifieke risico's, de verzekeraars vrij zijn het risico terrorisme al dan niet te verzekeren. Enkel de specifieke terrorismeverzekeringsovereenkomsten, de verzekering BA kernenenergie en de verzekeringen betreffende casco en aansprakelijkheid rollend spoorwagemateriaal, luchtvaartuigen en zeeschepen zijn van het toepassingsgebied uitgesloten.

Het is verder aangewezen, zoals artikel 10, §1 van de wet van 1 april 2007 vereist, dat terrorisme in duidelijke en nauwkeurige bewoordingen uitgesloten wordt in de over-

Il résulte de cet article que tous les "périls, dangers ou accidents" sont en principe couverts, sans que l'assureur ait la possibilité de fixer librement le montant assuré et de prévoir ainsi un montant assuré inférieur à celui du dommage à indemniser. Cette règle semble contradictoire avec le principe d'une loi minimaliste. La LCAT ne prévoit d'ailleurs pas de couvertures minimales aussi étendues. D'un autre côté, la possibilité de laisser un assureur fixer librement les montants assurés ne semble pas entièrement conciliable avec l'obligation d'assurer une garantie déterminée. A cela s'ajoute qu'il n'est pas possible de fixer un montant assuré minimum identique pour tous les modes de transport (par route, chemin de fer, navigation intérieure et navigation maritime).

La formulation des "périls, dangers ou accidents" à assurer manque par ailleurs de précision. D'une part, l'alinéa 1^{er} donne, en termes généraux, une énumération exemplative, comme le laisse sous-entendre le mot "comme". D'autre part, l'alinéa 2 exclut un certain nombre de "périls, dangers ou accidents". L'on n'aperçoit pas clairement si l'assureur aurait quand même le droit d'assurer les garanties exclues. La disposition proposée semble combiner, de manière confuse, deux formules distinctes, à savoir d'une part l'application d'une clause "tout sauf" et d'autre part la stipulation de garanties minimales obligatoires.

S'agissant de l'énumération concrète des périls, dangers ou accidents, l'on observe en premier lieu qu'elle ne reprend pas, pour la "faute lourde de l'assuré", la restriction prévue à l'article 8, alinéa 2, de la LCAT, selon laquelle les cas de faute lourde doivent être déterminés expressément et limitativement dans le contrat.

L'on relève ensuite, en ce qui concerne le péril "terrorisme", qu'il convient d'adapter la disposition précitée en tenant compte de la législation relative à l'assurabilité du terrorisme. La disposition proposée précise en effet qu'aucune couverture n'est accordée contre le terrorisme. Or, la loi du 1^{er} avril 2007 relative à l'assurance contre les dommages causés par le terrorisme (ci-après "loi sur l'assurance terrorisme") règle d'une manière générale l'assurance contre les actes de terrorisme. Il découle de cette loi que, sauf dans quelques situations spécifiques, les assureurs sont libres d'assurer ou non le risque de terrorisme. Seuls les contrats d'assurance spécifiques couvrant le terrorisme, les contrats d'assurance RC dans le domaine de l'énergie nucléaire et les contrats d'assurance couvrant des corps de véhicules ainsi que la responsabilité civile de véhicules ferroviaires, aériens et maritimes, sont exclus du champ d'application de la loi sur l'assurance terrorisme.

Il est à noter que si le contrat d'assurance exclut les dommages causés par le terrorisme, il doit le faire, conformément à l'article 10, § 1^{er}, de la loi précitée, en termes expli-

eenkomst. Voormelde voorwaarde is een toepassing van het algemeen principe dat op alle verzekeringsovereenkomsten van toepassing is krachtens artikel 14 van het koninklijk besluit van 22 februari 1991 houdende algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen. Ten einde onzekerheid te vermijden, is het aangewezen dat in de voorgestelde wetgeving voor de omschrijving van terrorisme verwezen wordt naar de definitie van de wet van 1 april 2007.

Het toepassingsgebied van de voorgestelde vervoerverzekeringwet is echter ruimer (zoals ook in de toelichting van het Blauwboek 9 wordt erkend), zodat er wel degelijk verzekeringsovereenkomsten onder de voorgestelde wet vallen die overeenkomstig de Wet verzekering Terrorismisme verplicht terrorisme moeten dekken. Artikel 9.9, §2 is bijgevolg in strijd met de Wet Verzekering Terrorismisme, waardoor tevens een probleem inzake gelijkheid van verzekerden ontstaat.

Gelet op het voorgaande is het dan ook niet nodig en zelfs niet aangewezen om in deze wetgeving een specifieke bepaling op te nemen betreffende de verzekering terrorisme.

ii. Artikel 9.9, §6 bepaalt:

“Elke verzekerde en benadeelde heeft recht op mededeling door de verzekeraar en de verzekeringnemer van de voorwaarden van de dekking.”

Krachtens artikel 9.4 is deze bepaling van dwingend recht. Een transportverzekeringsovereenkomst is vaak een op maat gemaakte polis. Verzekeringscertificaten zijn samenvattingen van de polissen en worden door de verzekerde aan de klant gegeven zodat die schadevergoeding kan vorderen bij de verzekeraar. De verzekeraar en de verzekeringstussenpersoon willen meestal niet dat de voorwaarden van de op maat gemaakte polis aan de contractspartij van de verzekerde worden meegedeeld omwille van concurrentieredenen. De vertegenwoordigers van de verzekeraars stellen voor dat alleen in geval van betwisting of geschil de overlegging van de voorwaarden van de dekking zou worden bevolen waarbij in geen geval tarieven mogen worden meegedeeld aan de verzekerde en/of benadeelde.

Artikel 9.11. Schaderegeling en indeplaatsstelling

Artikel 9.11, § 7 bepaalt:

“De verzekeraar treedt ten belope van de aan de verzekerde of de benadeelde geleverde verzekeringsprestatie in al de rechten van de verzekerde tegenover derden.

De verzekerde is aansprakelijk voor elke daad of verzuim die de rechten van de verzekeraar tegenover derden nadeel toebrengt.

De verzekerde die door de derde slechts gedeeltelijk schadeloos is gesteld kan zijn overblijvende rechten uitoefenen en

cites et précis. Cette condition est la traduction d'un principe général qui s'applique à tous les contrats d'assurance en vertu de l'article 14 de l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances. Afin d'éviter toute insécurité juridique, il conviendrait que la législation proposée renvoie, pour la notion de terrorisme, à la définition figurant dans la loi sur l'assurance terrorisme.

Le champ d'application de la législation proposée pour l'assurance transport est néanmoins tellement large (comme le reconnaît d'ailleurs le commentaire du Livre bleu n° 9) qu'il englobe également les contrats d'assurance qui, conformément à la loi sur l'assurance terrorisme, doivent obligatoirement couvrir le terrorisme. L'article 9.9, § 2, est par conséquent contraire à la loi sur l'assurance terrorisme et, partant, source d'inégalité de traitement des assurés.

Compte tenu de ce qui précède, il n'est donc pas nécessaire, voire contre-indiqué, d'inclure dans la nouvelle législation une disposition spécifique concernant l'assurance contre les actes de terrorisme.

ii. L'article 9.9, § 6, est libellé comme suit :

“Elke verzekerde en benadeelde heeft recht op mededeling door de verzekeraar en de verzekeringnemer van de voorwaarden van de dekking.”

En vertu de l'article 9.4, cette disposition est de droit impératif. Un contrat d'assurance transport est souvent une police taillée sur mesure. Les certificats d'assurance sont des résumés de polices et sont remis par l'assuré au client de manière à ce que celui-ci puisse demander l'indemnisation auprès de l'assureur. L'assureur et l'intermédiaire d'assurances ne souhaitent généralement pas que les conditions de la police taillée sur mesure soient communiquées à la partie contractante de l'assuré, pour des raisons de concurrence. Les représentants des assureurs proposent que la communication des conditions de couverture ne soit ordonnée qu'en cas de contestation ou de litige, les tarifs ne pouvant en aucun cas être communiqués à l'assuré et/ou au bénéficiaire.

Article 9.11. Schaderegeling en indeplaatsstelling

L'article 9.11, § 7, est libellé comme suit :

“De verzekeraar treedt ten belope van de aan de verzekerde of de benadeelde geleverde verzekeringsprestatie in al de rechten van de verzekerde tegenover derden.

De verzekerde is aansprakelijk voor elke daad of verzuim die de rechten van de verzekeraar tegenover derden nadeel toebrengt.

De verzekerde die door de derde slechts gedeeltelijk schadeloos is gesteld kan zijn overblijvende rechten uitoefenen en

geniet daarbij voorrang op de verzekeraar overeenkomstig artikel 1252 van het Burgerlijk Wetboek."

Deze tekst wijkt, zonder duidelijke redenen, inhoudelijk af van artikel 41 WLVO.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen vragen dat in het eerste lid zou toegevoegd worden dat de verzekeraar ook in de rechten van de benadeelde tegenover derden treedt.

Artikel 9.12. Verval

Artikel 9.12, bepaalt:

"§1. De verzekeraar is ontheven van zijn verplichting tot levering van de verzekeringsprestatie aan degene die het schadegeval persoonlijk en opzettelijk heeft veroorzaakt.

§2. Onverminderd §1 en artikel 9.5. en behoudens het geval van bedrog, mag in de overeenkomst geen geheel of gedeeltelijk verval van het recht op verzekeringsprestatie worden bedongen dan wegens niet-nakoming van een bepaalde, in de overeenkomst opgelegde verplichting, en mits er een oorzakelijk verband tussen de tekortkoming en het schadegeval bestaat."

De huidige Zeeverzekeringwet kent een strikter sanctierecht dan de WLVO. De verzekeraar kan zelfs voorzien dat hij geen dekking verleent voor lichte fouten. Volgens de voorgestelde bepaling zou de verzekeraar in de toekomst enkel nog een verval van dekking kunnen invoeren wegens niet-nakoming van bepaalde, in de overeenkomst opgelegde verplichtingen en mits er een oorzakelijk verband bestaat tussen de tekortkoming en het schadegeval. Volgens de toelichting is deze paragraaf tevens van toepassing op de gevallen van grove schuld. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen de vraag hoe deze bepaling zich verhoudt tot artikel 9.9., §2 waarin wordt gesteld dat geen dekking wordt verleend tegen zware fout van de verzekerde. Zij merken tevens op dat de verzekeraar bij het sluiten van een transportverzekering nog meer moet steunen op vertrouwen dan bij een klassieke verzekering. Als het huidige sanctiemechanisme, dat een gangbare internationale praktijk is, wordt afgezwakt, wijzen zij op het gevaar dat verzekeraars niet langer verzekeringsovereenkomsten naar Belgisch recht zullen aanbieden en stellen zij de vraag of dit in het voordeel is van de verzekeringnemer die in België een vervoersverzekering afsluit.

Artikel 9.13. Aansprakelijkheidsverzekering

i. Artikel 9.13, §2 bepaalt:

"De aansprakelijkheidsverzekeraar staat, zelfs boven de dekkingsgrens, in voor:

1° de kosten verbonden aan het verweer tegen de burgerlijke vorderingen van de benadeelden;

2° de op de schadevergoeding verschuldigde intresten."

geniet daarbij voorrang op de verzekeraar overeenkomstig artikel 1252 van het Burgerlijk Wetboek."

Sur le fond, ce texte s'écarte, sans raisons précises, de celui de l'article 41 de la LCAT.

Les représentants des entreprises d'assurances demandent d'ajouter à l'alinéa 1^{er} que l'assureur est également subrogé dans les droits de la *personne lésée* contre les tiers.

Article 9.12. Verval

L'article 9.12 est libellé comme suit :

"§1. De verzekeraar is ontheven van zijn verplichting tot levering van de verzekeringsprestatie aan degene die het schadegeval persoonlijk en opzettelijk heeft veroorzaakt.

§2. Onverminderd §1 en artikel 9.5. en behoudens het geval van bedrog, mag in de overeenkomst geen geheel of gedeeltelijk verval van het recht op verzekeringsprestatie worden bedongen dan wegens niet-nakoming van een bepaalde, in de overeenkomst opgelegde verplichting, en mits er een oorzakelijk verband tussen de tekortkoming en het schadegeval bestaat."

La loi actuelle sur l'assurance maritime prévoit un régime de sanction plus strict que celui de la LCAT. L'assureur peut même prévoir qu'il n'accordera pas de couverture pour les fautes légères. Selon la disposition proposée, l'assureur ne pourrait plus, à l'avenir, invoquer une déchéance de couverture que pour cause de non-respect de certaines obligations imposées dans le contrat et à condition qu'il existe une relation causale entre le manquement et la survenance du sinistre. Selon le commentaire, ce paragraphe s'applique également aux cas de faute lourde. Les représentants des entreprises d'assurances se demandent comment cette disposition se rapporte à 9.9., §2, dans lequel il est précisé qu'il n'est pas accordé de couverture en cas de faute lourde de l'assuré. Ils font également observer que l'assureur, lors de la conclusion d'une assurance transport, doit davantage encore s'appuyer sur la confiance que dans une assurance classique. Ils relèvent que si le mécanisme de sanction actuel, qui est de pratique courante au niveau international, est adouci, le danger existe que les assureurs n'offrent plus de contrats d'assurance de droit belge. Ils se demandent si cela est bénéfique au preneur d'assurance qui conclut une assurance transport en Belgique.

Article 9.13. Aansprakelijkheidsverzekering

i. L'article 9.13, §2, est libellé comme suit :

"De aansprakelijkheidsverzekeraar staat, zelfs boven de dekkingsgrens, in voor:

1° de kosten verbonden aan het verweer tegen de burgerlijke vorderingen van de benadeelden;

2° de op de schadevergoeding verschuldigde intresten."

Artikel 6ter van het koninklijk besluit van 24 december 1992 tot uitvoering van de WLVO voorziet de mogelijkheid om de tussenkomst in de kosten en intresten boven de dekkingsgrens te begrenzen. De oorspronkelijke WLVO voorzag deze mogelijkheid niet. Dit leidde ertoe dat geen polissen naar Belgisch recht meer werden onderschreven, wat de wetgever er reeds in 1994 toe noopte om de WLVO aan te passen. De vertegenwoordigers van de verzekeraars raden dus aan in het ontwerp, analoog aan de WLVO, voor de verzekeraar de mogelijkheid op te nemen om een begrenzing in te voeren voor de tussenkomst boven de dekkingsgrens.

ii. Artikel 9.13, §8 bepaalt:

“Ingeval de overeenkomst een scheidsrechterlijk beding bevat, kan de benadeelde zijn eigen recht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar tevens uitoefenen voor de scheidsrechters.”

De Commissie, behoudens een deskundige tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, neemt aan dat eventuele betwistingen tussen de verzekeraar en de benadeelde niet kunnen worden beoogd door de hier bedoelde arbitrageclausules. Conform het gemeen recht is het in dergelijke omstandigheden enkel denkbaar dat een geschil of betwisting onttrokken wordt aan de gewone hoven en rechtbanken en dus voorgelegd wordt aan arbitrage mits toestemming van alle betrokken partijen (art. 1676.1 en 1677 Ger W.). De Commissie is van mening dat noch de verzekeraar eenzijdig, noch de benadeelde eenzijdig de andere partij kan dwingen tot een scheidsrechtelijke beslechting van het geschil. Een deskundige, tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, stelt dat een bij wet ingestelde rechtstreeks vorderingsrecht een in gemeen recht onbestaande rechtsverhouding schept tussen de benadeelde en de aansprakelijkheidsverzekeraar. Hierdoor gebiedt naar zijn mening de logica dat indien die aansprakelijkheidsdekking een arbitragebeding bevat voor geschillenbeslechting, ook de rechtstreekse vordering binnen die dekkingsvoorwaarde wordt uitgeoefend.

Artikel 9.14. Verzekering voor rekening

Artikel 9.14 bepaalt: *“Een vervoerverzekeringsovereenkomst kan worden gesloten ten behoeve van een andere, al dan niet bij naam genoemde verzekerde. Ook wanneer de verzekerde de dekking nog niet heeft aanvaard, mag de verzekeringnemer de dekking niet herroepen.”*

Diverse delegaties zijn van oordeel dat het tweede lid van dit voorgestelde artikel ingaat tegen een fundamenteel beginsel van het verbintenissenrecht, omschreven in artikel 1121 van het Burgerlijk Wetboek dat bepaalt: “Evenzo kan men bedingen ten behoeve van een derde, wanneer zulks de voorwaarde is van een beding dat men voor zichzelf maakt

L'article 6ter de l'arrêté royal du 24 décembre 1992 portant exécution de la LCAT prévoit la possibilité de limiter, au-delà de la somme totale assurée, l'intervention dans les frais et intérêts. La LCAT initiale ne prévoyait pas cette possibilité. Il en résultait que plus aucune police de droit belge n'était souscrite. Cette situation a amené le législateur à adapter, dès 1994, les dispositions de la LCAT. Les représentants des assureurs préconisent donc que le projet reprenne, à l'instar de la LCAT, la possibilité pour l'assureur d'instaurer, au-delà de la somme totale assurée, une limite d'intervention dans les frais et intérêts.

ii. L'article 9.13, § 8, est libellé comme suit :

“Ingeval de overeenkomst een scheidsrechterlijk beding bevat, kan de benadeelde zijn eigen recht tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar tevens uitoefenen voor de scheidsrechters.”

La Commission, hormis un expert par ailleurs membre de la Commission de Droit maritime, présume que les clauses d'arbitrage visées dans cette disposition ne peuvent pas être concernées pas les éventuels litiges entre l'assureur et la personne lésée. Conformément au droit commun, il est, dans de telles circonstances, uniquement concevable qu'un litige ou une contestation soit soustrait aux cours et tribunaux ordinaires et fasse ainsi l'objet d'un arbitrage moyennant l'accord de toutes les parties concernées (art. 1676.1 et 1677 C. jud.). La Commission estime que ni l'assureur unilatéralement, ni la personne lésée unilatéralement ne peut forcer l'autre partie à accepter un règlement du litige par voie d'arbitrage. L'expert précité soulève que la loi, en instaurant un droit d'action directe, crée une relation juridique entre la personne lésée et l'assureur en responsabilité qui n'existe pas dans le droit commun. La logique veut dès lors, à son avis, que si la couverture de la responsabilité contient une clause d'arbitrage pour le règlement de litiges, l'action directe soit exercée dans le cadre de cette condition de couverture.

Article 9.14. Verzekering voor rekening

L'article 9.14 est libellé comme suit : *“Een vervoerverzekeringsovereenkomst kan worden gesloten ten behoeve van een andere, al dan niet bij naam genoemde verzekerde. Ook wanneer de verzekerde de dekking nog niet heeft aanvaard, mag de verzekeringnemer de dekking niet herroepen.”*

Diverses délégations estiment que l'alinéa 2 de cet article va à l'encontre d'un principe fondamental du droit des obligations, décrit à l'article 1121 du Code civil, lequel prévoit ce qui suit : “On peut pareillement stipuler au profit d'un tiers, lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même ou d'une donation que l'on fait à un autre.

of van een schenking die men aan een ander doet. Hij die zodanig beding gemaakt heeft, kan het niet meer herroepen, indien de derde verklaard heeft daarvan te willen gebruik maken." Een deskundige, tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, stelt dat de niet-herroepbaarheid van de verzekering voor rekening beoogt om het abstract karakter en dus de verhandelbaarheid van verzekeringstitels aan toonder te ondersteunen.

Artikel 9.16. Excepties

Artikel 9.16 bepaalt: *"Ingeval de verzekering voor rekening is gesloten of de polis of het verzekeringscertificaat aan order of aan toonder is uitgegeven en werd verhandeld, kan de verzekeraar aan de verzekerde te goeder trouw geen excepties tegenwerpen die voortvloeien uit de wet of uit de vervoerverzekeringsovereenkomst en berusten op een tekortkoming van de verzekeringnemer of een eerdere verzekerde."*

Ingeval de verzekeraar een verzekeringsprestatie diende te leveren, welke hij krachtens de wet of de overeenkomst jegens de verzekeringnemer of de eerdere verzekerde gerechtigd was te weigeren, heeft hij tegen deze partij een recht van verhaal."

Volgens de toelichting heeft deze bepaling tot doel de verzekerde te goeder trouw te beschermen tegen eventuele tekortkomingen van de verzekeringnemer. De verzekeraar wordt beschermd door te voorzien in een verhaalsrecht tegen de verzekeringnemer. Om de bepaling in overeenstemming te brengen met deze doelstelling, stellen de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen voor de voorgestelde bepaling aan te passen door te voorzien dat enkel de excepties die berusten op een tekortkoming van de verzekeringnemer niet kunnen worden tegengeworpen aan de verzekerde te goeder trouw.

Een deskundige, tevens lid van de Commissie Maritiem Recht, verduidelijkt dat ter ondersteuning van het verhandelbaar karakter van de verzekeringsdekking aan toonder, de abstractie ook moet gelden met betrekking tot tekortkomingen van tussenliggende verzekerden. In de ketting van opeenvolgende verzekerden onder een verhandelbare verzekeringsdekking aan toonder kan een tekortkoming immers ook zijn begaan door een voorganger-verzekerde, andere dan de verzekeringnemer, die aanspraak maakt op dekking. Deze tekortkoming kan voor de eind-verzekerde even onbekend zijn als een tekortkoming door de verzekeringnemer.

Artikel 9.17. Medeverzekering

Artikel 9.17, §3 bepaalt: *"§ 3. De leidende verzekeraar wordt geacht de lasthebber te zijn van de overige medeverzekeraars voor het ontvangen van de premie en de kennisgevingen en om het nodige te doen om de schadegevallen te regelen, met inbegrip van de bepaling van de oorzaak van*

Celui qui a fait cette stipulation, ne peut plus la révoquer, si le tiers a déclaré vouloir en profiter." Un expert, par ailleurs membre de la Commission de Droit maritime, relève que la non-révocabilité de l'assurance pour compte vise à étayer le caractère abstrait et, partant, la négociabilité des certificats d'assurance au porteur.

Article 9.16. Excepties

L'article 9.16 est libellé comme suit : *"Ingeval de verzekering voor rekening is gesloten of de polis of het verzekeringscertificaat aan order of aan toonder is uitgegeven en werd verhandeld, kan de verzekeraar aan de verzekerde te goeder trouw geen excepties tegenwerpen die voortvloeien uit de wet of uit de vervoerverzekeringsovereenkomst en berusten op een tekortkoming van de verzekeringnemer of een eerdere verzekerde."*

Ingeval de verzekeraar een verzekeringsprestatie diende te leveren, welke hij krachtens de wet of de overeenkomst jegens de verzekeringnemer of de eerdere verzekerde gerechtigd was te weigeren, heeft hij tegen deze partij een recht van verhaal."

Selon le commentaire, cette disposition a pour but de protéger l'assuré de bonne foi contre d'éventuels manquements dans le chef du preneur d'assurance. L'assureur est protégé en ce qu'il dispose d'un droit de recours contre le preneur d'assurance. Pour que la disposition proposée soit en phase avec cet objectif, les représentants des entreprises d'assurances suggèrent de l'adapter en prévoyant que seules les exceptions qui reposent sur un manquement du preneur d'assurance ne peuvent pas être opposées à l'assuré de bonne foi.

Un expert, par ailleurs membre de la Commission de Droit maritime, précise qu'afin d'étayer le caractère négociable de la police d'assurance au porteur, son caractère abstrait doit également valoir pour les manquements commis par des assurés intermédiaires. Dans la chaîne des assurés successifs couverts par une police d'assurance négociable au porteur, un manquement peut en effet être imputable à un assuré précédant, autre que le preneur d'assurance, qui fait valoir son droit à la couverture. Ce manquement peut être aussi peu connu de l'assuré final qu'un manquement commis par le preneur d'assurance.

Article 9.17. Medeverzekering

L'article 9.17, § 3, est libellé comme suit : *"§ 3. De leidende verzekeraar wordt geacht de lasthebber te zijn van de overige medeverzekeraars voor het ontvangen van de premie en de kennisgevingen en om het nodige te doen om de schadegevallen te regelen, met inbegrip van de bepaling*

het schadegeval en de vaststelling van het bedrag van de schadevergoeding."

Artikel 9.17, §4 bepaalt: "*§4. De leidende verzekeraar kan de andere medeverzekeraars vertegenwoordigen in rechte, als eiser en als verweerder.*"

De regel in §3 dat de volledige premie kan betaald worden aan de leidende verzekeraar en de regel in §4 dat de leidende verzekeraar de andere medeverzekeraars kan vertegenwoordigen in rechte gaan volgens de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen in tegen de huidige internationale praktijk van de medeverzekering. Het risico bestaat dan ook dat geen medeverzekeringen meer naar Belgisch recht zullen worden gesloten indien deze bepalingen worden gehandhaafd omdat internationale verzekeraars niet geneigd zullen zijn om hun overeenkomsten en praktijken aan te passen aan de Belgische wet.

Bovendien vestigen de vertegenwoordigers van de verzekeraars er de aandacht op dat de regel dat de volledige premie kan betaald worden aan de leidende verzekeraar, ertoe leidt dat volgens de nieuwe reglementering inzake solvabiliteitsmargevereisten dit inhoudt dat een tegenpartijrisico wordt binnengebracht bij de medeverzekeraars, waardoor zij extra kapitaal zullen moeten aanleggen onder Solvency II.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen vragen tevens dat expliciet zou worden bepaald dat er geen hoofdelijkheid is tussen de medeverzekeraars, tenzij anders bepaald. In de praktijk wordt meestal geen hoofdelijkheid voorzien. Bovendien zou de voorgestelde ruime omschrijving van de taken van de leidende verzekeraar kunnen geïnterpreteerd worden in de zin dat er wel hoofdelijkheid is tussen de medeverzekeraars.

Art. 9.20. Verjaring

Artikel 9.20 bepaalt: "*§1. De verjaringstermijn voor elke rechtsvordering voortvloeiend uit een verzekeringsovereenkomst bedraagt drie jaar.*

De termijn begint te lopen vanaf de dag van het voorval dat het vorderingsrecht doet ontstaan. Wanneer degene aan wie de rechtsvordering toekomt, bewijst dat hij pas op een later tijdstip van het voorval kennis heeft gekregen, begint de termijn te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval drie jaar na het voorval, behoudens bedrog.

In aansprakelijkheidsverzekering begint de termijn, wat de regresvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar betreft, te lopen vanaf het instellen van de rechtsvordering door de benadeelde, onverschillig of het gaat om een oorspronkelijke eis tot schadeloosstelling dan wel om een latere eis naar aanleiding van een verzwaring van de schade of van het ontstaan van een nieuwe schade.

§2. Onder voorbehoud van bijzondere wettelijke bepalingen, verjaart de vordering die voortvloeit uit het eigen recht dat

van de oorzaak van het schadegeval en de vaststelling van het bedrag van de schadevergoeding."

L'article 9.17, § 4, est libellé comme suit : "*§4. De leidende verzekeraar kan de andere medeverzekeraars vertegenwoordigen in rechte, als eiser en als verweerder.*"

La règle énoncée au paragraphe 3, selon laquelle la prime peut être payée dans son intégralité à l'apériteur, et la règle énoncée au paragraphe 4, selon laquelle l'apériteur peut représenter les autres coassureurs en justice, se heurtent, selon les représentants des entreprises d'assurances, à la pratique internationale actuelle de la coassurance. Le risque existe dès lors, si ces dispositions sont maintenues, qu'il ne soit plus souscrit de coassurances de droit belge parce que les assureurs internationaux ne seront pas enclins à adapter leurs contrats et pratiques en fonction de la loi belge.

Les représentants des entreprises d'assurances soulignent par ailleurs que la règle selon laquelle la prime peut être payée dans son intégralité à l'apériteur, a pour effet, en vertu de la nouvelle réglementation relative aux exigences de marge de solvabilité, d'introduire un risque de contrepartie auprès des coassureurs, lesquels seront ainsi obligés de constituer des fonds propres supplémentaires selon les règles de la directive Solvabilité II.

Les représentants des entreprises d'assurance demandent également qu'il soit précisé explicitement qu'il n'y a aucune solidarité entre les co-assureurs, sauf indication contraire. En pratique, il n'y a pas de solidarité de prévue. En outre, la définition large proposée des tâches des co-assureurs pourrait être interprétée dans le sens qu'il existe tout de même une solidarité entre les co-assurés.

Article 9.20. Verjaring

L'article 9.20 est libellé comme suit : "*§1. De verjaringstermijn voor elke rechtsvordering voortvloeiend uit een verzekeringsovereenkomst bedraagt drie jaar.*

De termijn begint te lopen vanaf de dag van het voorval dat het vorderingsrecht doet ontstaan. Wanneer degene aan wie de rechtsvordering toekomt, bewijst dat hij pas op een later tijdstip van het voorval kennis heeft gekregen, begint de termijn te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval drie jaar na het voorval, behoudens bedrog.

In aansprakelijkheidsverzekering begint de termijn, wat de regresvordering van de verzekerde tegen de verzekeraar betreft, te lopen vanaf het instellen van de rechtsvordering door de benadeelde, onverschillig of het gaat om een oorspronkelijke eis tot schadeloosstelling dan wel om een latere eis naar aanleiding van een verzwaring van de schade of van het ontstaan van een nieuwe schade

§2. Onder voorbehoud van bijzondere wettelijke bepalingen, verjaart de vordering die voortvloeit uit het eigen recht dat

de benadeelde tegen de verzekeraar heeft krachtens artikel 9.13, §4 door verloop van vijf jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

Indien de benadeelde evenwel bewijst dat hij pas op een later tijdstip kennis heeft gekregen van zijn recht tegen de verzekeraar, begint de termijn pas te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval na verloop van tien jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

§3. De regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde verjaart door verloop van drie jaar, te rekenen vanaf de dag van de betaling door de verzekeraar, behoudens bedrog.

§4. De verjaring loopt tegen minderjarigen, onbekwaamverklaarden en andere onbekwamen, behalve wat de vordering bedoeld in artikel 9.20, §2, betreft.

§5. De verjaring loopt niet tegen de verzekerde, de begunstigde of de benadeelde die zich door overmacht in de onmogelijkheid bevindt om binnen de voorgeschreven termijn op te treden.

§6. Indien het schadegeval tijdig is aangemeld, wordt de verjaring gestuit tot op het ogenblik dat de verzekeraar aan de wederpartij schriftelijk kennis heeft gegeven van zijn beslissing.

§7. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekerde tot gevolg.

§8. De verjaring van de vordering bedoeld in artikel 9.20, §2, wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis krijgt van de wil van de benadeelde om een vergoeding te bekomen voor de door hem geleden schade. De stuiting eindigt op het ogenblik dat de verzekeraar aan de benadeelde schriftelijk kennis geeft van zijn beslissing om te vergoeden of van zijn weigering."

Artikel 9.20 betreffende de verjaring komt overeen met de artikelen 34 en 35 WLVO. Ter betere bescherming van de rechten van de verzekerde zouden volgens de vertegenwoordigers van de verzekeraars al deze bepalingen van dwingend recht moeten zijn en niet enkel de bepaling inzake de rechtstreekse vordering van de benadeelde.

III. BESLUITEN

De Commissie voor Verzekeringen is van oordeel dat het Blauwboek 9 vervoersverzekering en de proeve van Belgisch Scheepvaartboek bijzondere aandacht verdiend, gelet op de diverse betrokken belangen (economische en andere) van de verzekeraar, de verzekerden en derden betrokken partijen (die ook consumenten kunnen zijn), de complexiteit

de benadeelde tegen de verzekeraar heeft krachtens artikel 9.13, §4 door verloop van vijf jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

Indien de benadeelde evenwel bewijst dat hij pas op een later tijdstip kennis heeft gekregen van zijn recht tegen de verzekeraar, begint de termijn pas te lopen vanaf dat tijdstip, maar hij verstrijkt in elk geval na verloop van tien jaar, te rekenen vanaf het schadeverwekkend feit of, indien er misdrijf is, vanaf de dag waarop dit is gepleegd.

§3. De regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde verjaart door verloop van drie jaar, te rekenen vanaf de dag van de betaling door de verzekeraar, behoudens bedrog.

§4. De verjaring loopt tegen minderjarigen, onbekwaamverklaarden en andere onbekwamen, behalve wat de vordering bedoeld in artikel 9.20, §2, betreft.

§5. De verjaring loopt niet tegen de verzekerde, de begunstigde of de benadeelde die zich door overmacht in de onmogelijkheid bevindt om binnen de voorgeschreven termijn op te treden.

§6. Indien het schadegeval tijdig is aangemeld, wordt de verjaring gestuit tot op het ogenblik dat de verzekeraar aan de wederpartij schriftelijk kennis heeft gegeven van zijn beslissing.

§7. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van de verjaring van zijn rechtsvordering tegen de verzekerde tot gevolg.

§8. De verjaring van de vordering bedoeld in artikel 9.20, §2, wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis krijgt van de wil van de benadeelde om een vergoeding te bekomen voor de door hem geleden schade. De stuiting eindigt op het ogenblik dat de verzekeraar aan de benadeelde schriftelijk kennis geeft van zijn beslissing om te vergoeden of van zijn weigering."

L'article 9.20, qui traite de la prescription, correspond aux articles 34 et 35 de la LCAT. Pour assurer une meilleure protection des droits de l'assuré, il conviendrait, selon les représentants des assureurs, que ces dispositions soient toutes de droit impératif et pas uniquement celle qui concerne l'action directe de la personne lésée.

III. CONCLUSIONS

La Commission des Assurances estime que le Livre bleu n° 9 sur l'assurance transport et l'ébauche du Code belge de la navigation méritent une attention particulière, eu égard aux divers intérêts en cause (économiques et autres) de l'assureur, des assurés et des tiers concernés (qui peuvent également être des consommateurs), à la complexité de la

van de materie en de diversiteit aan wettelijke regelingen.

De Commissie benadrukt dat de omschrijving van het toepassingsgebied van de vervoersverzekering een cruciaal aspect vormt. Zij is echter van oordeel dat het toepassingsgebied van de vervoersverzekering in het Blauwboek 9 te ruim is geformuleerd. Deze omschrijving van het toepassingsgebied leidt ertoe dat meerdere verzekeringsovereenkomsten en – waarborgen aan het huidige toepassingsgebied van de WLVO worden onttrokken. Hierdoor wordt, zonder enige motivering, afbreuk gedaan aan de rechten van vele verzekerden en begunstigen (privé-personen en kleine bedrijven) en hun huidige bescherming afgebouwd.

Ten tweede heeft tot voorgestelde omschrijving van het toepassingsgebied van de vervoersverzekering tot gevolg dat in een groot aantal gevallen slechts op het ogenblik van een schadegeval kan vastgesteld worden welke wetgeving (WLVO dan wel de nieuwe wet op de vervoersverzekering) van toepassing is. Dit houdt in dat de verzekerde slechts adequaat zal gedekt zijn wanneer zijn verzekeringsovereenkomst dekking biedt op basis van de bepalingen van beide wetgevingen. Deze werkwijze leidt tot meer rechtsonzekerheid en minder transparantie en draagt niet bij tot duidelijke en gemakkelijk leesbare verzekeringsvoorwaarden.

Onverminderd de gevolgen van dergelijke dubbele dekking op de risicobeoordeling en de premiebepaling door een verzekeraar, heeft deze onduidelijkheid tevens tot gevolg dat een verzekeringsonderneming kan gehouden zijn toelating te vragen voor bijkomende takken, en niet alleen voor de tak vervoer sensu stricto. Voorts moet rekening gehouden worden met het feit dat wanneer slechts op het ogenblik van een schadegeval met voldoende zekerheid de toepasselijke wetgeving kan bepaald worden, buitenlandse verzekeraars zouden kunnen invoeren dat de Belgische wetgeving hen de toegang tot het Belgisch grondgebied zo niet verhindert dan toch op een onverantwoorde manier beperkt.

De Commissie wenst in het bijzonder de aandacht te vestigen op de noodzaak van een juridisch kader dat een coherente en evenwichtige regeling van het geheel van de verzekeringsovereenkomsten kan garanderen, met rechtszekerheid en transparantie voor de partijen en derden betrokken bij alle verzekeringsovereenkomsten. Vanuit deze doelstelling is de Commissie van oordeel dat de optie van één basiswet voor alle verzekeringsovereenkomsten de voorkeur verdient. Deze basiswet dient de algemene bepalingen van toepassing op alle verzekeringsovereenkomsten te omvatten. Dit kan technisch gerealiseerd worden door een uitbreiding van het toepassingsgebied van de wet op de landverzekeringsovereenkomst tot alle verzekeringsovereenkomsten. Voor de toepassing op de vervoersverzekering in enige zin, kunnen sommige bepalingen van de WLVO als van aanvullend recht van toepassing worden verklaard. De specifieke

matière et à la diversité des règles légales.

La Commission souligne que la définition du champ d'application de l'assurance transport représente un aspect crucial du processus. Elle estime toutefois que le Livre bleu n° 9 définit ce champ d'application de manière trop large. Cette définition du champ d'application a pour effet de soustraire plusieurs contrats et garanties d'assurance du champ d'application actuel de la LCAT. Cette façon de procéder porte atteinte, sans aucune justification, aux droits de nombreux assurés et bénéficiaires (personnes privées et petites entreprises), qui voient ainsi s'amoinvrir la protection qui leur est offerte par la loi.

Il résulte par ailleurs de la définition proposée du champ d'application de l'assurance transport que, dans bon nombre de cas, la question de savoir quelle législation est applicable (la LCAT ou la nouvelle loi sur l'assurance transport) ne pourra être tranchée qu'au moment du sinistre. Cela signifie que l'assuré ne sera couvert adéquatement que si son contrat d'assurance lui offre une couverture sur la base des dispositions des deux législations. Cette situation est de nature à accroître l'insécurité juridique et à diminuer la transparence. Elle ne favorisera pas la clarté et la lisibilité des conditions d'assurance.

Sans préjudice des conséquences de cette double couverture sur l'évaluation des risques et la détermination de la prime par l'assureur, ce manque de clarté aura également pour effet qu'une entreprise d'assurances pourra être tenue de demander un agrément pour des branches supplémentaires, et pas uniquement pour la branche transport au sens strict. Il convient par ailleurs de tenir compte du fait que si la législation applicable ne peut être déterminée avec une certitude suffisante qu'au moment de la survenance d'un sinistre, les assureurs étrangers pourront invoquer le fait que la législation belge, certes, ne fait pas obstacle à leur accès au territoire belge, mais le limite néanmoins d'une manière injustifiée.

La Commission souhaite en particulier insister sur la nécessité de mettre en place un cadre juridique apte à garantir un régime cohérent et équilibré de l'ensemble des contrats d'assurance, empreint de la sécurité juridique voulue et de la transparence requise à l'égard des parties et des tiers impliqués dans tous les contrats d'assurance. Compte tenu de cet objectif, la Commission estime que l'option consistant à prévoir une seule loi de base pour tous les contrats d'assurance emporte la préférence. Cette loi de base doit énoncer les dispositions générales applicables à tous les contrats d'assurance. Sur le plan technique, cette évolution pourrait passer par une extension du champ d'application de la LCAT à tous les contrats d'assurance. S'agissant de l'assurance transport au sens strict, certaines dispositions de la LCAT pourraient lui être déclarées applicables au titre de droit supplétif. Les règles spécifiques portant sur l'assurance

regels voor de vervoersverzekering kunnen hetzij opgenomen worden in een afzonderlijk hoofdstuk van deze basiswet, hetzij in een bijzondere wet. Waar nodig kan daarbij geredigeerd worden aan tekortkomingen van de huidige bepalingen van de WLVO.

De Commissie voor Verzekeringen antwoordt positief op de door de Commissie Maritiem Recht, bij brief van 23 mei 2012, gestelde vraag om deel te nemen aan de Ronde Tafelgesprekken over het Blauwboek 9 Vervoerverzekering.

De Commissie zou het op prijs stellen ook betrokken te worden bij de werkzaamheden betreffende de andere ontwerpen van de proeve van Belgisch Scheepvaartboek, in het bijzonder deze ontwerpen die de verzekeringsovereenkomst en de afbakening met het toepassingsgebied van de wet op de landverzekeringsovereenkomst aanbelangen.

De Commissie vestigt er niettemin de aandacht op dat een nieuwe regeling van de vervoersverzekering tevens verregaande en fundamentele gevolgen heeft voor zowel het toepassingsgebied van de wet op de landverzekeringsovereenkomst en de daarin bepaalde (dwingende) regeling van de rechten en plichten van partijen, bijzonder wetten zoals de arbeidsongevallenwet, als voor het geheel van het Belgisch verzekeringscontractenrecht. Zij wijst bijgevolg op het belang van een grondige en open discussie over een nauwkeurige omschrijving van het toepassingsgebied van een nieuwe vervoersverzekering en de coherentie van het wetgevend kader waarin dat kan worden uitgewerkt. De Commissie, uitgebreid met leden van de Commissie Maritiem Recht en eventuele andere betrokkenen, biedt daartoe het uitgelezen forum.

transport pourraient soit être inscrites dans un chapitre distinct de la loi de base, soit faire l'objet d'une loi particulière. Il pourrait, dans la foulée, être remédié, là où cela s'avère nécessaire, aux lacunes des dispositions actuelles de la LCAT.

La Commission des Assurances répond favorablement à la demande formulée par la Commission de Droit maritime dans sa lettre du 23 mai 2012 et est donc disposée à participer aux discussions de la table ronde sur le Livre bleu n° 9 Assurance transport.

La Commission apprécierait également d'être associée aux travaux portant sur les autres projets de l'ébauche du Code belge de la navigation, en particulier sur les projets qui concernent le contrat d'assurance et la délimitation du champ d'application des nouvelles dispositions par rapport à celui de la LCAT.

La Commission attire néanmoins l'attention sur le fait qu'une nouvelle réglementation de l'assurance transport aura des conséquences considérables et fondamentales tant en ce qui concerne le champ d'application de la LCAT et des règles (impératives) qu'elle prévoit sur le plan des droits et obligations des parties, et de lois spécifiques telles que la loi sur les accidents du travail qu'en ce qui concerne le droit belge des contrats d'assurance dans son ensemble. Elle souligne par conséquent l'importance de mener une discussion ouverte et approfondie sur la définition précise du champ d'application de la nouvelle assurance transport et sur la cohérence du cadre législatif dans lequel cette nouvelle assurance peut être élaborée. La Commission, en accueillant en son sein des membres de la Commission de Droit maritime et d'éventuelles autres parties prenantes, offre à cet effet un forum de choix.

De Voorzitster,

La Présidente,



Caroline VAN SCHOUBROECK