

***per e-mail* - mkuling@chubb.com**

De Heer M. Kuling

p/a

Chubb Insurance Company

Uw referentie:

Mijn dossier:
110750

E-mail:
rossenberg@vrlaw.nl

Rotterdam, 10 maart 2009

Geachte heer Kuling,

Betreft: lezing MIA d.d. 9 maart 2009

Gaarne refereer ik aan de lezing van 9 maart jl.

Bijgaand doe ik u toekomen, zoals besproken, de schriftelijke weergave van mijn lezing.

Met vriendelijke groet,

hoogachtend,

W.M. van Rosenberg

CD

DE NIEUWE ICC

Kort overzicht

De basis voor het Engelse (zee-)verzekeringsrecht vinden we in de Marine Insurance Act (MIA) van 1906.

Voor wat betreft individuele polissen was er op enig moment een wildgroei aan clauses. Dit heeft ertoe geleid dat door de Engelse verzekeringsmarkt de z.g. Institute Cargo Clauses zijn opgesteld. Deze zijn mitsdien wat dat aspect betreft op één lijn te stellen met de Nederlandse Beursvoorwaarden. Voor ons overzicht zijn van belang de Institute Cargo Clauses (All Risks) (W.A. = With Average) en (FPA = Free from Particular Average).

Deze clauses dateren van 1 januari 1963 en zijn te gebruiken in combinatie met het z.g. S.G. Policy Form als aanvulling op de MIA.

Op 1 januari 1982 hebben nieuwe clauses het licht gezien, te weten de ICC A, B en C. Deze clauses zijn te gebruiken met de z.g. MAR policy form. Beoogd werd dat deze clauses, anders dan de clauses uit 1963, een volledig stelsel verzekeringsvoorwaarden bevatten.

Sedert 1982 is er uiteraard het nodige geschied, hetgeen er in heeft geresulteerd dat de Lloyd's Market Association (LMA) en de International Underwriting Association of London (IUA) zijn gaan nadenken over een herziening van de clauses. Daartoe heeft het Joint Cargo Committee van de IUA en de LMA in februari 2006 een vragenlijst het licht doen zien hetwelk de verzekeringsmarkt in staat stelde opmerkingen te maken.

Een en ander heeft er in geresulteerd, dat door het Joint Cargo Committee een working party in het leven is geroepen om de ICC A, B en C te herzien. Op 23 mei 2008 is een eerste ontwerp van de clauses tezamen met een toelichting gepubliceerd. Ofschoon een aantal voorstellen in dit eerste ontwerp niet is terug te vinden in het uiteindelijke tekstvoorstel is uiteraard wel van belang om kennis te nemen van de toelichting. Dit is de

"Guide to the JCC's proposals for the revision of the institute cargo clauses".

Het Joint Cargo Committee heeft gevraagd om commentaar op de voorstellen (vóór 31 juli 2008), waarna het definitieve ontwerp van de A, B en C clauses is vervaardigd en gepresenteerd bij de IUMI bijeenkomst in Vancouver in september jl.

Uiteraard is de markt de gelegenheid gegeven te reageren op het definitieve tekstvoorstel. Dat diende te geschieden vóór of uiterlijk op 31 oktober jl.

Dit heeft behoudens een kleine taalkundige wijziging niet tot aanpassingen geleid. De definitieve versie is gepresenteerd op een seminar op 19 november 2008.

Ik zal een kort overzicht geven van de herzieningen van de nieuwe clauses (die per 1 januari jl. zijn "ingevoerd") ten opzichte van de clauses uit 1982. Hierbij zal ik bespreken de ICC A, waarbij ik erop wijs, dat de ICC B en C dienovereenkomstig zijn gewijzigd.

Overigens zijn ook de Institute War Clauses (cargo) en de Institute Strikes Clauses (cargo) aangepast. Deze heten thans Institute Cargo Clauses War en Institute Cargo Clauses Strikes.

Wat zijn nu de wijzigingen van de nieuwe ICC A ten opzichte van de oude?

De veranderingen zijn drieledig:

- cosmetisch
- terminologisch
- inhoudelijk.

Cosmetisch

Wij zijn gewend aan "kopjes" ter rechterzijde van de clauses die aangeven waar de betreffende clauses betrekking op hebben. Er is voor gekozen om deze kopjes te doen vervallen omdat soms het kopje de lading niet dekt. Daarentegen wordt nu gewerkt - als daar aanleiding voor is - met kopjes boven de desbetreffende artikelen. Zo staat boven art. 2 general average, boven art. 8 transit clause en boven art. 11 insurable interest. Deze wijziging is uiteraard niet bepaald wereldschokkend.

Terminologisch

In een aantal gevallen is het taalgebruik aangepast aan de moderne tijd en heeft men gepoogd om onduidelijkheden voor verzekerden te voorkomen. Zo is bijvoorbeeld het woord "inure" in art. 15 vervangen. De clause luidde eerst:

"This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee."

terwijl deze nu komt te luiden:

"This insurance shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee".

Voorts is bijvoorbeeld de both to blame collision clause (art. 3) aangepast en is het woord "servants" vervangen door "employees".

Deze voorstellen maken de clauses beter leesbaar. Van belang is echter wat de echte inhoudelijke wijzigingen zijn. Ik zal deze hierna achtereenvolgens in vogelvlucht bespreken.

Inhoudelijke wijzigingen

Art. 4.3

De eerste belangrijke wijziging treffen wij aan in de uitsluiting als vervat in art. 4.3, gebrek in de verpakking.

In het oude art. 4.3 was er een algemene uitsluiting voor een gebrek in de verpakking. Hierop deed de clause dan volgen dat met verpakking werd gelijk gesteld de stuwage in een container of een liftvan (laadbak). Om gebruik te kunnen maken van deze laatstgenoemde uitsluiting was dan wel vereist dat die stuwage was uitgevoerd voor aanvang van de verzekerde reis of door de verzekerde of haar "servants".

Blijkens het nieuwe art. 4.3 kan slechts een beroep worden gedaan op de uitsluiting voor het gebrek in de verpakking als deze verpakking is uitgevoerd door de verzekerde of haar werknemers of voorafgaande aan de verzekerde reis. Met andere woorden, hetgeen gold voor containers en liftvans wordt nu de algemene regel. Bovendien maakt de clause duidelijk dat slechts aan de orde zijn de handelingen van werknemers van de verzekerde

en niet die van hulppersonen. Hier is mitsdien sprake van een inperking van de uitsluiting met betrekking tot gebrekkige verpakking.

Art. 4.5

Art. 4.5 sluit uit schade veroorzaakt door vertraging.

Het eerste gedeelte van het artikel luidde: "loss damages or expense proximately caused by delay". Het woord "proximately" is vervallen. Gelet op ontwikkelingen in de rechtspraak achtte men immers het gevaar aanwezig, dat "proximately" verkeerd zou worden uitgelegd. Met andere woorden, anders dan de verwijdering van het woord "proximately" doet vermoeden heeft men geen inhoudelijke wijziging willen aanbrengen doch heeft men willen voorkomen dat door interpretatie een wijziging in de bestaande praktijk zou optreden. De situatie is mitsdien dat voor een geslaagd beroep op deze bepaling de schade veroorzaakt moet zijn door "delay", waarbij voor het veroorzaken kan worden gezien naar de "pre-dominant cause".

Art.4.6

Art. 4.6 bevat de uitsluiting voor schade die ontstaat door insolventie c.a. van de zeevervoerder. Deze clause wordt in het nieuwe tekstvoorstel ingeperkt, met dienverstande, dat zij slechts van toepassing is indien de verzekerde wist of behoorde te weten dat deze insolventie van de zeevervoerder het normale verloop van de reis kon beïnvloeden. Er is bovendien een bepaling aan dit artikel toegevoegd krachtens welke de derde verkrijger te goeder trouw deze uitsluiting niet kan worden tegengeworpen. Dit is uiteraard in het bijzonder van belang bij CIF-contracten, waarbij de polis overeenkomstig het Engelse recht aan de koper is overgedragen.

Artikel 4.7

De bepaling van art. 4.7, de uitsluiting met betrekking tot schade die ontstaat door het gebruik van nucleaire wapens, is enigermate aangepast en in overeenstemming gebracht met de reeds bestaande Extended Radioactive Contamination Clauses.

Art. 5.1.

Aan de onzeewaardigheidsuitsluiting c.q. ongeschiktheidsuitsluiting van het schip als voorzien in art. 5.1 van de oude clauses is thans toegevoegd de uitsluiting voor de ongeschiktheid van de container of ander vervoermiddel maar slechts indien de belading in die container of dat andere vervoermiddel plaatsvond vóór aanvang van de verzekerde reis of door de verzekerde of haar werknemers. Voor toepassing van dit laatste geval is wel vereist dat de verzekerde of haar werknemers van de ongeschiktheid ten tijde van de belading op de hoogte zijn.

Bij deze clause heeft men aansluiting gezocht bij de Institute Commodity Trades Clauses 5/9/83 CL275.

Dit betekent dan ook, dat een nieuw artikel 5.2 is toegevoegd krachtens welke de uitsluiting van onzeewaardigheid niet inroepbaar is als sprake is van een derde koper te goeder trouw aan wie de polis is overgedragen.

In art. 5.3 is de oorspronkelijke tekst van art. 5.2 opgenomen met weglating van de woorden "unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness". Ook hierbij is aansluiting gezocht bij de voormelde Institute Commodity Trades Clauses.

Art. 7

In art. 7 is opgenomen de uitsluiting voor wat betreft schade veroorzaakt door het stakersrisico. De oorspronkelijk in art. 7.3 opgenomen terrorisme -uitsluiting is in de nieuwe tekst vervat in de artikelen 7.3 en 7.4. Nieuw hierin is dat onder deze uitsluiting ook vallen schaden die zijn veroorzaakt door lieden die handelen uit ideologische en religieuze motieven.

Artt. 8-10

De artt. 8 t/m 10 beantwoorden de vraag wanneer de verzekerde reis aanvangt en eindigt. Blijkens het oude art. 8.1 ving de dekking aan op het moment, dat de goederen de opslaglocatie verlieten om de verzekerde reis aan te vangen. Dit is thans gewijzigd in:

"this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle".

Zoals de toelichting schrijft betekent dit, dat de dekkingstermijn ingaat bij de "first movement" of the goods closely in time to the loading of the conveyance to be used for the insured transit".

De toelichting maakt verder duidelijk, dat niet gedekt is de tijdelijke opslag voorafgaand aan het vervoer in vervoermiddelen.

Wanneer de dekkingstermijn eindigt werd in de oude tekst omschreven in de artikelen 8.1.1, 8.1.2. en 8.1.3. De wijziging bestaat met name daarin, dat in de oude tekst de dekking eindigde bij aflevering in de opslagruimte van de consignee terwijl in de nieuwe tekst is gekozen voor de woorden "on completion of unloading". Hier is dus gekozen voor een meer feitelijk begrip.

Daarnaast is nog toegevoegd dat de dekkingstermijn ook eindigt, wanneer de verzekerde of haar werknemers er voor kiezen om het vervoermiddel te gebruiken voor opslag "other than in the ordinary cause of transit".

Van belang is de verandering betreffende de wijziging van de reis als voorzien in art. 10. Het oorspronkelijke art. 10 ging er van uit, dat bij wijziging van de reis door de verzekerde de goederen waren gedekt op nader overeen te komen premie en condities op voorwaarde, dat "prompt notice" werd gegeven aan verzekeraars. Blijkens het nieuwe art. 10.1 moet de wijziging van de reis door de verzekerde prompt ter kennis worden gebracht van de verzekeraars teneinde vervolgens de voorwaarden voor dekking overeen te komen. Als een schade ontstaat voordat overeenstemming is bereikt wordt dekking verleend maar alleen als dekking zou hebben kunnen worden verkregen voor een redelijke prijs en op redelijke voorwaarden.

Aan art. 10 is een nieuw lid 2 toegevoegd dat het zogenaamde "phantom ship"-probleem behandelt. Dit is met name gebaseerd op de uitspraak van de Engelse Rechtbank in de zaak van "The Prestrioka" in samenhang met art. 44 van de MIA. Dit artikel bepaalt:

"Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach".

Om dat probleem (deels) te ondervangen bepaalt het nieuwe art. 10.2 :

"Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1) but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit."

Art. 15

Dit artikel is gewijzigd in die zin dat het thans aangeeft wie rechten aan de polis kan ontleen. Dit is de verzekerde, te weten de verzekeringnemer of degene aan wie de rechten onder de polis zijn overgedragen.

In het oorspronkelijke art. 15 was opgenomen dat de vervoerder niet als verzekerde kon worden aangemerkt. Dat is thans opgenomen in 15.2.

Tenslotte is dan nog de noot onder de clauses gewijzigd, zulks in verband met de reeds besproken wijziging van art. 10.

Ik hoop hiermede enig inzicht te hebben verschaft in de wijzigingen zoals deze voorzien zijn in de ICC A.