

# De dekkingduur van het oorlogs- en stakersrisico

Dagmar Linstra

De oorlog in Oekraïne brengt zeer betreurenswaardige risico's en gevaren met zich mee. Ook hebben de ontwikkelingen in Oekraïne merkbaar een weerslag op de verzekeringsbranche. Zo zijn er bij goederentransportverzekeringen specifieke polisvoorwaarden en clausules die zien op de dekking van oorlogsrisico's. Het is mogelijk oorlogs- en stakersrisico's mee te verzekeren door middel van de zogeheten M3-clausule. Die insluiting komt in dit blog aan de orde, waarbij de focus wordt gelegd op de dekkingduur voor de verzekering van het oorlogsrisico. De dekkingduur wijkt namelijk af van het (nader toe te lichten) principe: 'van pakhuis-tot-pakhuis'.

## Achtergrond

Het is schadeverzekeraars met een zetel in Nederland in principe verboden om oorlogsrisico's of daaraan verwante risico's te verzekeren, zie artikel 3:38 van de Wet op het financieel toezicht (hierna: 'Wft'). Dit geldt meer specifiek voor schaden veroorzaakt door of ontstaan uit gewapend conflict, burgeroorlog, opstand, binnenlandse onlusten, oproer of mitterij die zich in Nederland voordoen. Voor zee-, transport-, luchtvaart- en reisverzekeringen maakt artikel 3:38 Wft een uitzondering. Het is voor die verzekeringen toegestaan om risico's van molest te verzekeren door middel van de algemeen gebruikelijke molestclausules, zolang de Nederlandsche Bank daartegen geen bedenkingen naar voren heeft gebracht.

## Geen standaarddekking onder de NBUG 2006 / NBGP 2021

Oorlogsrisico's zijn niet standaard gedekt onder de Nederlandse Beurs-Goederenpolis 2021

('NBGP 2021'). Op grond van artikel 24 NBGP wordt de verzekering geacht te zijn geschied onder het beding 'vrij van oorlogsrisico en vrij van stakersrisico'. Hierbij wordt dus naast het oorlogsrisico ook het stakersrisico meegenomen. Dit uitgangspunt geldt tenzij in deze polis uitdrukkelijk anders is overeengekomen.

In artikel 24 NBGP wordt onder 'oorlogsrisico' verstaan:

- oorlog en op oorlog gelijkende handelingen, burgeroorlog, revolutie en opstand;
- uitwerking van daaruit achtergebleven torpedo's, mijnen, bommen en dergelijke oorlogswerktuigen ook indien de schade in vreedstijd is ontstaan;
- neming en aanhouding op last van hoger hand

Onder het 'stakersrisico' wordt verstaan:

- gewelddaden gepleegd in verband met staking, uitsluiting van werknemers en arbeidsonlusten;
- gewelddaden gepleegd uit politieke, ideologische of religieuze overwegingen, waaronder terrorisme zoals bedoeld in artikel 1.1 NHT d.d. 23 november 2007, te weten gewelddadige handelingen en/of gedragingen – begaan buiten het kader van een van de zes in artikel 3:38 van de Wet op het financieel toezicht genoemde vormen van molest – in de vorm van een aanslag of een reeks van in tijd en oogmerk met elkaar samenhangende aanslagen als gevolg waarvan letsel en/of aantasting van de gezondheid, al dan niet de dood ten

gevolge hebbend, en/of schade aan zaken ontstaat dan wel anderszins economische belangen worden aangetast, waarbij aannemelijk is dat deze aanslag of reeks – al dan niet in enig organisatorisch verband – is beraamd en/of uitgevoerd met het oogmerk om bepaalde politieke en/of religieuze en/of ideologische doelen te verwezenlijken;

- oproer, opstootjes en plaatselijke ongeregeldeheden, één en ander voor zover niet vallende onder oorlogsrisico.

De definitie van het stakersrisico kan worden gezien als een soort vangnetbepaling, omdat een risico slechts een stakersrisico kan zijn voor zover het risico niet een oorlogsrisico betreft.

### Mogelijke insluiting op grond van de M3 Oorlogsrisico en stakersrisico 2021

Daar waar goederentransportverzekeringen op grond van artikel 24 NBGP in principe ‘vrij van oorlogs- en stakersrisico’s’ zijn, is het mogelijk om dekking voor die risico’s in te sluiten door de opname in de polis van de Modelclausule M3 Oorlogsrisico en Stakersrisico 2021.

Er zijn ook oudere versies van deze clausule beschikbaar, zoals de versie uit 2006. In zowel de M3-clausule als de NBGP zijn in 2021 wijzigingen doorgevoerd met de expliciete bedoeling de NBGP – hier zal specifiek op artikel 24 NBGP zijn bedoeld – goed aan te laten sluiten op de (in 2021) herziene clausule M3. Het idee is dat de NBGP en het herstel van dekking door de M3-clausule naadloos op elkaar aansluiten om onbedoelde interpretatieverschillen te voorkomen. Dit volgt uit de toelichting op de wijziging die is opgenomen in de [M3-clausule](#).

Overigens zijn verliezen, materiële schaden en onkosten door vertraging, veroorzaakt door een bij de M3-clausule gedekt gevaar, niet gedekt. Het is dus zaak om vast te stellen wat de oorzaak van het verlies, de schade of de onkosten betreft. Is dat vertraging? Dan is er mogelijk toch geen dekking.

### De (afwijkende) duur van de dekkingsperiode onder de M3-clausule

In principe geldt bij goederentransportverzekeringen dat de goederen van pakhuis-tot-pakhuis zijn verzekerd (zie artikel 4.1 NBGP). Conform dit principe gaat het risico voor de verzekeraar in op het moment dat de zaken van, tot het aanvangen van de verzekerde reis gereed liggen in het pakhuis of de opslagplaats in de plaats van afzending, genoemd in de polis, worden opgenomen of op een daarmee vergelijkbare wijze worden weggevoerd teneinde de verzekerde reis aan te vangen. Het risico eindigt op het moment waarop de zaken zijn aangekomen in de plaats van bestemming, op de plaats in het pakhuis of de opslagplaats die de ontvanger daarvoor heeft bestemd.

De dekkingsduur voor het oorlogsrisico onder de M3-clausule wijkt van genoemd principe af. Dit komt doordat de M3-clausule zich hoofdzakelijk richt op het verzekeren van goederen die worden vervoerd met luchtvaartuigen en schepen. De M3-clausule sluit namelijk grotendeels aan op de *Seaborne Agreement* en de *Waterborne Agreement*. De *Waterborne Agreement* vindt zijn oorsprong in de Engelse verzekeringsmarkt. In deze overeenkomst hebben *underwriters* met elkaar afgesproken om het oorlogsrisico alleen te verzekeren zolang de goederen zich op het schip bevinden en niet wanneer deze zich aan land bevinden (behoudens uitzonderingen). Voor het luchtvervoer is een vergelijkbare afspraak gemaakt en die is opgenomen in de *Airborne Agreement*.

De dekking voor het oorlogsrisico is in principe beperkt tot het verblijf van de goederen op het schip of in het luchtvaartuig. Zo vangt het gedekte risico aan zodra de zaak zich bevindt aan boord van enig zeeschip of luchtvaartuig (zie deel II B.1-a van de M3-clausule). De dekking eindigt op het moment dat de zaak in de uiteindelijke loshaven of -plaats is gelost uit het zeeschip of luchtvaartuig. Indien de goederen nog niet zijn gelost, dan kan de dekking in stand blijven, maar niet langer dan 15 dagen nadat het vervoerende schip of luchtvaartuig op die uiteindelijke

loshaven of -plaats is aangekomen. De 15-dagen termijn wordt gerekend vanaf 24:00 uur plaatselijke tijd van de loshaven of -plaats.

De M3-clausule geeft voorts dekking in drie afwijkende situaties, en wel als volgt:

1. *Tijdelijke lossing* (M3 Clausule, deel II B.1-c).

Indien zaken in een tussenhaven worden gelost om vervolgens verder te worden vervoerd naar de eindbestemming, dan geldt de dekkingduur van het oorlogsrisico voor maximaal 15 dagen na de lossing én op die plaats van de tijdelijke lossing. Pas wanneer de zaken weer worden geladen aan boord van het zeeschip of luchtvaartuig, gaat de dekking weer in.

2. *Doorzending na beëindiging van de vervoersovereenkomst* (M3 Clausule, deel II B.2)

Indien het vervoerscontract wordt beëindigd in een andere haven of plaats dan overeengekomen, dan geldt die eerste haven of plaats als de bestemming. Eventuele dekking kan worden hervat (vergelijk de regel bij de tijdelijke lossing), maar dan dient de verzekeraar daarvan vóór het verdere vervoer van op de hoogte te worden gesteld. De verzekeraars hebben het recht om aanvullende premie en/of afwijkende voorwaarden te stipuleren.

3. *Vervoer per binnenvaartschip* (M3 Clausule, deel II B.1-d)

De dekking voor het risico van achtergebleven torpedo's, mijnen, bommen en dergelijke oorlogswerktuigen is niet beperkt tot zeeschepen of luchtvaartuigen. Dit risico is ook verzekerd zolang de goederen zich bevinden aan boord van andere vaartuigen dan de voornoemde zeeschepen of luchtvaartuigen. Hierbij kan worden gedacht aan binnenvaartschepen.

## Dekkingsduur voor het stakersrisico

Ten aanzien van het stakersrisico is wel aangesloten bij het uitgangspunt dat de goederen van pakhuis-tot-pakhuis verzekerd zijn, zie C.1 van de M3-clausule. Ingeval van onderbreking van het vervoer, verandering van koers, reis of vervoermiddel of verlenging van de reis, hebben de verzekeraars het recht om een aanvullende premie en/of afwijkende condities overeen te komen.

## Opzeggen van de dekking

Tot slot, kan de dekkingduur voor het oorlogsrisico beïnvloed worden door de opzegging daarvan. Zowel de verzekeraars als de verzekeringnemer hebben namelijk het recht om de dekking tegen oorlogsrisico's te allen tijde te beëindigen (zie deel V van de M3 Clausule). Dit geldt ongeacht eventuele andersluidende bepalingen in de polis omtrent opzegging. De formulering van de bevoegdheid conform deel V van de M3 Clausule komt *bijna* overeen met artikel 7:940 lid 3 BW.

In dit artikel is eveneens een bevoegdheid tot tussentijdse opzegging voor dekking tegen schade veroorzaakt door risico's als bedoeld in artikel 3:38 Wft (en dus het oorlogsrisico), met inachtneming van een termijn van 7 dagen, expliciet aan verzekeraars en verzekeringnemers gegeven. Anders dan deel V van de M3 Clausule waarbij de bevoegdheid wordt geformuleerd om het oorlogsrisico 'te allen tijde' op te zeggen, is de opzeggingsbevoegdheid conform artikel 7:940 lid 3 BW er alleen bij verwezenlijking van een dergelijk risico of een dreiging van het ophanden zijn daarvan. Aangezien artikel 7:940 lid 3 BW een dwingendrechtelijke bepaling betreft, is de daarin opgenomen formulering leidend.

De opzegging van de dekking van het oorlogsrisico onder de M3-clausule vindt plaats door een schriftelijke mededeling aan de wederpartij. De dekking verloopt na een termijn van 7 dagen gerekend vanaf 24:00 van de dag van de opzegging. Een eventuele opzegging van het oorlogsrisico heeft géén gevolg voor de dekking van zaken die zich al op een zeeschip of

luchtvaartuig bevinden. En ook niet voor zaken die zich in de 7 dagen periode in het eerste zeeschip of luchtvaartuig worden geladen.

Voor het stakersrisico is niet een dergelijke opzeggingsbevoegdheid opgenomen. Daarbij dient dus terug te worden gevallen op de opzeggingsbevoegdheid zoals opgenomen in de polisvoorwaarden en de wet.

### En de praktische uitwerking?

De duur van de dekkingsperiode voor oorlogsisico's op grond van de M3-clausule wijkt af van het basisprincipe van 'pakhuis-tot-pakhuis'. Ingeval er géén dekking (meer) is onder de M3-clausule omdat de dekkingsduur voorbij is, dan wordt teruggevallen op het uitgangspunt dat de verzekering vrij van oorlogsisico is. Voor wat betreft het stakersrisico geldt juist het uitgangspunt 'van pakhuis-tot-pakhuis' in principe wel, maar ook hierop zijn uitzonderingen mogelijk.

De regels zijn helder, maar dan nog de praktijk. Koole merkte in de jaren zeventig al op dat ervaring leert dat bij oorlog of politieke ontwikkelingen in een bestemmingsgebied verladers lange tijd geen zicht hebben op hun goederen (D. Koole, 'De Nederlandse Goederenpolis SVV', *Beursbengel* 1976/mei 1977). Hij wees daarbij indertijd op de situaties in Libanon en op Cyprus, waarbij de ervaring leerde dat situaties onoverzichtelijk kunnen zijn en dat het lang kan duren voordat autoriteiten ter plekke met officiële verklaringen (kunnen) komen. Dit zal in Oekraïne niet anders zijn. Hoewel tegenwoordig goederen bijna continue kunnen worden gevolgd, is en blijft chaos inherent aan oorlog. Met alle mogelijke bewijsproblemen van dien. Voor wiens risico het mogelijke bewijsprobleem vervolgens dient te komen, is een tweede vraag. Er is weinig rechtspraak beschikbaar over dekking voor het oorlogsisico beoordeeld naar Nederlands Recht, omdat het oorlogsisico (gelukkig) zelden voorkomt. De geringe jurisprudentie ziet hoofdzakelijk op de Tweede Wereldoorlog en dat is alweer een tijd geleden.