



De verzekering tegen molest in het zeerecht

<https://hdl.handle.net/1874/260218>

Aⁿ 192

Juniol 15 December 1916

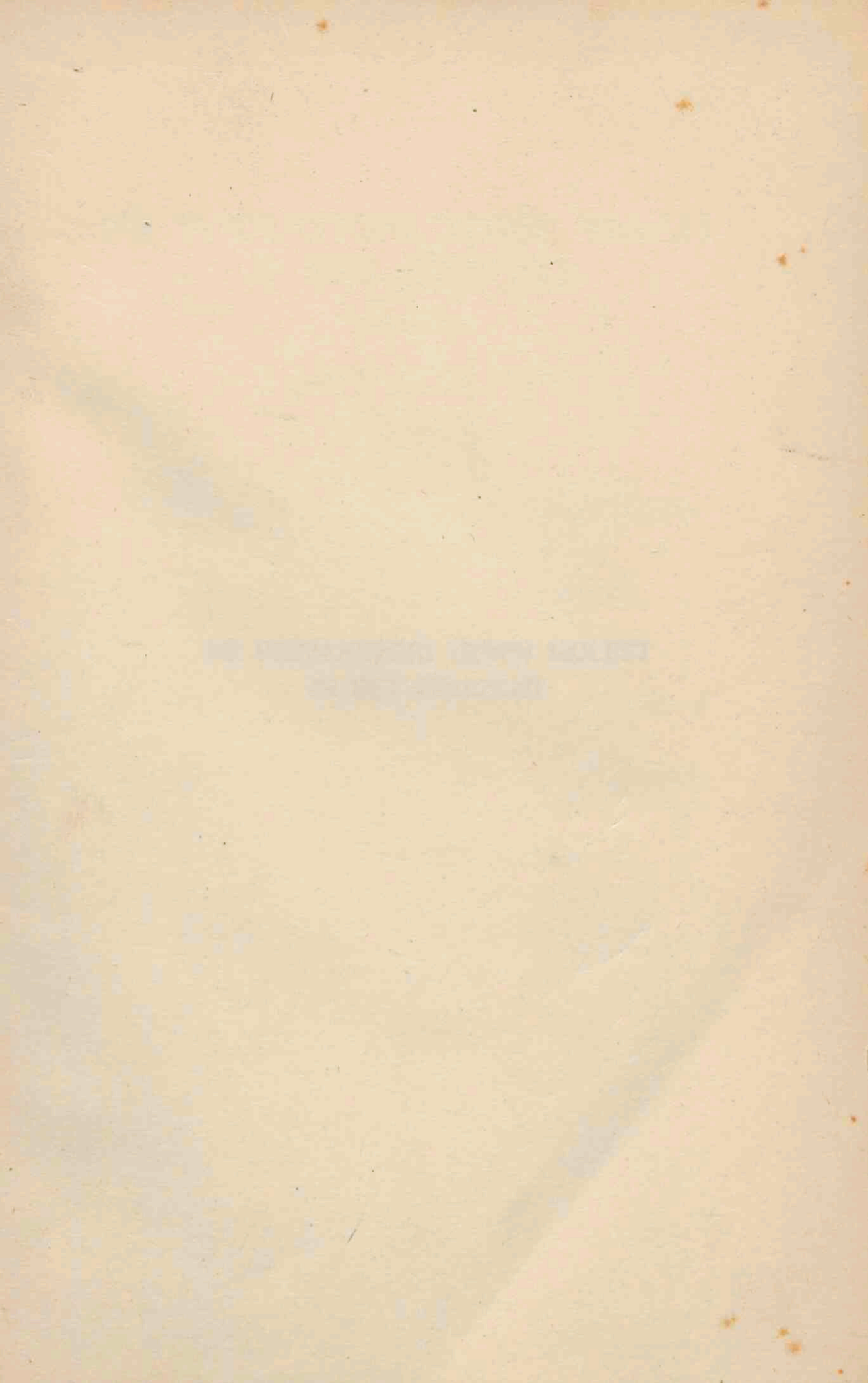
DE VERZEKERING TEGEN MOLEST IN HET ZEERECHT



A. F. ZWAARDEMAKER

A. qu
192





**DE VERZEKERING TEGEN MOLEST
IN HET ZEERECHT**

DE VERZEKERING TEGEN MOLEST IN HET ZEERECHT

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD

VAN

Doctor in de Rechtswetenschap

AAN DE RIJKS-UNIVERSITEIT TE UTRECHT

OP GEZAG VAN DEN RECTOR MAGNIFICUS

DR. P. H. DAMSTÉ

Hoogleeraar in de Faculteit der Letteren en Wijsbegeerte

VOLGENS BESLUIT VAN DEN SENAAT DER UNIVERSITEIT

TEGEN DE BEDENKINGEN VAN

DE FACULTEIT DER RECHTSGELEERDHEID

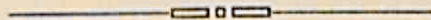
TE VERDEDIGEN

op Vrijdag 15 December 1916 des namiddags te 4 uur

DOOR

ARNOUD FRANS ZWAARDEMAKER

geboren te Utrecht



P. DEN BOER

SENATUS VETERANORUM TYPOGRAPHUS ET LIBRORUM EDITOR

UTRECHT — 1916



DE VERZEKERING TEGEN MOLEST
IN HET ZIEKTE

PROEFSTUK

Doet de Staat de wetenschap

VERBODEN IS VAN HET ZIEKTE

DE VERZEKERING TEGEN MOLEST

AMSTERDAM, 1874

DE WET

DE WET VAN 1874

Aan mijn Ouders

Een goede gewoonte getrouw, wil ik bij het verlaten van de Academie een enkel woord ten afscheid richten tot allen, die mij in mijn studenten-jaren aan zich verplichtten.

Allereerst U, hooggeleerde MOLENGRAAFF, hooggeachte promotor, ben ik grooten dank verschuldigd, dat gij mij in den engeren kring Uwer meer bijzondere leerlingen wildet opnemen en mij in de gelegenheid stellen onder Uw leiding mijn proefschrift te bewerken. Dat dank zij de door U verkondigde beginselen een handelsrecht, gegrondvest op goede trouw en zich aanpassend aan de eischen van het verkeer, in steeds ruimer kring moge toepassing vinden, is mijn innige wensch.

Ook U, Hooggeleerde D'AULNIS, NABER, SIMONS, SICCAMA, SUYLING en LOHMAN zij dank gebracht voor Uw onderwijs en voor de steeds welwillende tegemoetkoming, die ik van U mocht ondervinden, ook op ander dan studie-gebied.

Erkentelijk ben ik ook de Directie van de Levensverzekering Maatschappij „Utrecht” voor de bereidwilligheid waarmede zij haar rijke bibliotheek voor mij ontsloot.

Een woord van dankbare hulde zij gewijd aan het Utrechtsch Studentencorps, waar ik mijn vrienden mocht vinden. Het blijve de aanvulling vormen van het universitaire onderwijs, zijn traditiën hooghoudend met steeds verjongde kracht.

INHOUD

HOOFDSTUK I

	Bladz.
Bepaling van het begrip molest.	1
§ 1. Inleiding	1
§ 2. Geweld.	4
§ 3. Verklaring van oorlog	6
§ 4. Neming.	7
5. Aanhouding op last van hooger hand.	8
§ 6. Zeerooverij	12
§ 7. Kaperij.	13
§ 8. Represailles	14
§ 9. Ontploffing van torpedo's, enz.	14
§ 10. Blokkade	15

HOOFDSTUK II

De overeenkomst van verzekering tegen het gevaar van molest.	17
§ 1. Scheiding der zeegevaren in gewone en buiten- gewone gevaren	17
§ 2. Geldigheid der overeenkomst van verzekering tegen molestgevaar	21
§ 3. Vormen, waarin de verzekering tegen molest- gevaar in Nederland gesloten wordt	30
§ 4. Vormen, waarin de verzekering tegen oorlogs- gevaar in het buitenland gesloten wordt	38
§ 5. Staatsmolestverzekering	40

HOOFDSTUK III

	Bladz.
Het risico van den molestverzekeraar	43
§ 1. Oorzakelijk verband	43
§ 2. Omvang van den vergoedingsplicht van den molestverzekeraar	48
§ 3. Begin en einde van het risico van den molest- verzekeraar	53
§ 4. Verdeeling van den bewijslast	58
§ 5. De Nederlandsche jurisprudentie over molest- verzekering	60
Litteratuur-opgave	63

HOOFDSTUK I

BEPALING VAN HET BEGRIP MOLEST

§ 1. INLEIDING

Het Nederlandsche Wetboek van Koophandel stelt in artikel 637 den verzekeraar tegen de gevaren der zee aansprakelijk voor alle schaden, ook voor die, welke voortspruiten uit z.g. molest. Dit verzekeringssysteem is het oudste: immers juist de groote verliezen geleden door reeders en inladers ten gevolge van zeeroof, kaperij en zeeoorlogen brachten hen ertoe hun belangen te verzekeren. Toen echter de zeeoorlogen talrijker en intenser werden, de zeerooverij daarentegen afnam en de risico's gedragen door de verzekeraars moeilijker te waardeeren werden, begon men een extra-premie te bedingen voor het geval, dat na het sluiten der overeenkomst, een zeeoorlog mocht uitbreken, of wel men sloot de aansprakelijkheid voor oorlogsgevaar geheel uit. Dit systeem werd echter, behalve in Italië en België, in de wetgevingen niet overgenomen. De verdere wettelijke regelingen houden zich geheel aan het oude en laten het aan de prudentie der verzekeraars over door verstandige beperkingen in hun aansprakelijkheid voor eigen veiligheid te zorgen; het gevolg is dan ook, dat de beursconditiën der meeste groote assurantie-markten op een of andere wijze in deze moeilijkheid voorzien; slechts

Amsterdam en Rotterdam stellen den gewonen zeeverzekeraar aansprakelijk ook voor molest ¹⁾. Echter ook van de beursconditiën wordt door de Nederlandsche verzekeraars in den tekst der polissen door invoegsels, of zelfs opplaksels, op velerlei wijze afgeweken, zoodat men vrij gerust zeggen kan, dat de scheiding tusschen verzekering tegen de gewone gevaren der zee en molestverzekering in den thans woeden den oorlog algemeen wordt doorgevoerd. Voor wij echter deze scheiding en haar wenschelijkheid nader beschouwen, lijkt het mij verstandig eerst na te gaan, wat men naar Nederlandsch recht onder *molest* heeft te verstaan.

Aangezien de rampen, welke naar buitenlandsch recht onder de oorlogsgevaren gerekend worden, bij ons ook vallen onder het begrip molest, kunnen wij bij de bespreking der buitenlandsche regelingen met verwijzing naar de in de volgende paragrafen te behandelen molest-specimina volstaan.

Wanneer wij ons afvragen, welke schadeoorzaken naar Nederlandsch recht gebracht dienen te worden onder het begrip molest, zien wij, dat het Wetboek van Koophandel slechts een indirecte aanduiding geeft, door aan te wijzen, in welke gevallen de verzekeraar „vrij van molest” bevrijd is van zijn aansprakelijkheid. Artikel 647 toch bepaalt: „in eene verzekering onder het beding „vrij van molest” is de verzekeraar bevrijd, zoodra het verzekerde voorwerp vergaat of bederft, door geweld, neming, kaperij, zeerooverij, aanhouding op last van hooger hand, verklaring van oorlog of represailles”. De beursconditiën van Amsterdam en Rotterdam houden bovendien in de uitdrukkelijke verklaring: „hieronder begrepen ontploffing van torpedo's, alsmede van drijvende of vaste mijnen, zoomede (schade veroorzaakt door) bommen of andere vernielingswerktuigen”.

¹⁾ Zie p. 31. ♦

Door alle schrijvers en ook door de assuradeuren ¹⁾ wordt erkend, dat het geven van een definitie van het begrip *molest* ²⁾ schier tot de onmogelijkheden behoort. Vandaar dat wetgeving en polisformulieren zich bepalen tot het geven van opsommingen als bovenstaande. Ook wij zullen ons onthouden van het geven van een algemeene definitie. Het eenig criterium, dat men vindt is, dat alle gevaren vallend onder het begrip *molest* verband houden met een bestaanden oorlogstoestand of met een of andere aanranding van de rechten van bijzondere personen door een groep tezamen handelende menschen ³⁾. Verkeerd is het voor Nederland te zeer den nadruk te leggen op het verband met oorlogstoestand, daar juist Nederland, in tegenstelling met het buitenland, den verzekeraar „vrij van *molest*” aansprakelijk stelt voor zeerooverij en het woord *geweld* wijst op een ruimere opvatting van *molest*.

In de volgende paragrafen zullen wij achtereenvolgens behandelen de gevaren, die volgens artikel 647 K. het *molest* samenstellen. In deze opsomming valt dadelijk op, dat *geweld* en *verklaring van oorlog*, het laatste althans naar de tegenwoordig gehuldigde ruime opvatting, zeer algemeene begrippen zijn, die de daarnaast genoemde *molest*vormen meestal omvatten. Toch mag men de opsomming van artikel 647 niet overbodig achten, vooral omdat, omtrent de beteekenis van het woord *geweld*, verschillende meeningen gehuldigd kunnen worden. Afzonderlijk worden bovendien behandeld: *ontploffing van torpedo's*, *mijnen* en *bommen* benevens *blokkade*, ofschoon in art. 647 niet genoemd.

¹⁾ Zie: DK. TOLLENAAR Hzn., *Molestverzekering* volgens Amsterdamse beurs-zeepolis, Amsterdam 1915, p. 25.

²⁾ Zie: VAN DALE's Groot Woordenboek, 5^{de} druk, sub voce *molest*: rampen of schaden, voornamelijk op zee, aan schepen door moedwil toegebracht.

³⁾ Zie: HOLTJUS, *Het Nederlandsche handelsregt*, Leiden 1869, dl. III p. 170.

§ 2. GEWELD

Wanneer men de gevaren in artikel 647 K. opgesomd nagaat, vindt men als eerste vorm van molest *geweld* genoemd. Ongetwijfeld is dit ook het belangrijkste van die reeks, daar op enkele uitzonderingen na (b.v. aanhouding op last van hooger hand in vredestijd) alle specimina van molest met geweld gepaard zullen gaan. Een definitie van geweld is in onze wetgeving nergens te vinden, ook in het strafrecht niet. De Rotterdamsche Rechtbank hecht in een vonnis van 27 Januari 1915 (W. n°. 9746) aan het begrip geweld een zeer ruime beteekenis „in den zin van alle machtsuitoefening, waaraan men geen weerstand kan bieden”, en ziet een vorm van geweld in een verbod van de Turksche regeering om door de Dardanellen te varen. Een dergelijke opvatting gaat mij te ver: in dien zin voortredeneerend, zou men ertoe moeten komen in het zeeverzekeringsrecht alle van hoogerhand gegeven voorschriften als vormen van geweld te beschouwen, wanneer zij schade berokkenen aan de belangen van een verzekerde. Men zou in dat geval een quarantaine-bevel, toch ook een vorm van „machtsuitoefening, waaraan geen weerstand geboden kan worden”, onder molest moeten rangschikken ¹⁾. Het Nederlandsch spraakgebruik en ook de opvattingen in het strafrecht gehuldigd, verzetten zich tegen een definitie van geweld, die uit het oog verliest, dat feitelijkheden gepleegd moeten wezen, wil machtsuitoefening geweld zijn. Naar mijn meening kan men, met een geringe wijziging van de definitie der Rechtbank, geweld het best bepalen als *krachtsuitoefening, waaraan geen weerstand geboden kan worden* ²⁾.

¹⁾ Dat het bovengemelde doorvaart-verbod in Mei 1912 een molest-gevaar is, wil ik niet betwisten, echter moet men het brengen, wat de Rotterdamsche Rechtbank bovendien doet, onder „verklaring van oorlog” of „aanhouding”, niet onder „geweld”.

²⁾ Zie: NOYON, Het wetboek van Strafrecht, 2^{de} druk, dl. I p. 405: „geweld is krachtsoefening tegen personen of goederen, waardoor laesie kan worden berokkend”.

NOLST TRENITÉ ¹⁾ vat geweld op als gemeenschappelijke naam voor „neming d. i. buitmaking of poging tot buitmaking met beschadiging van schip of goederen door kapers, roovers of vijanden des lands.” Hoewel zonder twijfel deze gevaren onder geweld gebracht kunnen worden, ligt naar mijn meening het belang van de opneming van geweld onder de molestgevaren juist buiten de begrippen door TRENITÉ als specimina van geweld genoemd. Deze zouden, indien geweld niet in de artikelen 637 en 647 K. was opgenomen toch voor rekening van den molestverzekeraar komen; nu echter geweld afzonderlijk vermeld is, brengt de wet onder molestschade de schade ontstaan ten gevolge van geweldadige aanranding door anderen dan „kapers, roovers en vijanden des lands”, o. a. militairen van een bevriende mogendheid, opstandelingen en franc-tireurs. De opneming van geweld geeft dus een uitbreiding aan het begrip molest, welke het buitenlandsche recht niet kent, maar die volkomen strookt met den geest van onze wet, die ook de zee-rooverij tot de buitengewone gevaren brengt. Deze uitbreiding heeft ten gevolge, dat de verzekeraars en verzekerden niet in onzekerheid behoeven te verkeereren of vijandelijkheden, gepleegd vóór het uitbreken van een oorlog of tijdens een burgerkrijg, zijn voor rekening van den gewonen dan wel voor die van den molestverzekeraar; een vraag, die in het buitenland tot vele moeilijkheden heeft aanleiding gegeven ²⁾.

¹⁾ Zeeverzekering, dl. I p. 110.

²⁾ Zie: F. CRUYSMANS, Des risques de guerre au point de vue de la police d'assurance maritime et des usages d'Anvers, Brussel 1862, p. 12 vgg.; PAUL ALLAERT, De l'assurance des risques de guerre, Parijs 1900 (Thèse), p. 40 vgg. en p. 142 vgg.; MARCEL PORÉE, Le risque de guerre et l'assurance maritime, Parijs 1905 (Thèse), p. 36 vgg.; JEAN SCHONFELD, Le risque de guerre en matière d'assurances maritimes, Parijs 1916, p. 43 vgg.

§ 3. VERKLARING VAN OORLOG

Het Wetboek van Koophandel spreekt van *verklaring van oorlog*, in navolging van het „*déclaration de guerre*” van den Code de Commerce, ontleend aan de Ordonnance de la Marine ¹⁾. Deze uitdrukking, goed in een tijd, toen men vijandelikheden zonder voorafgaande oorlogsverklaring als daden van rooverij kon aanmerken ²⁾, is thans verouderd en moet genomen worden als weergevende het begrip *oorlogstoestand* ³⁾. In dezen zin opgevat is het na geweld de meest ruime begripsbepaling onder de in artikel 647 K. opgenomen vormen van molest en omvat in vele gevallen ook datgene, wat men tevens onder neming, aanhouding, kaperij kan brengen. Echter behalve voor deze bijzonder te behandelen risico's stelt de opneming in artikel 637 den molest-verzekeraar aansprakelijk voor een reeks gevaren, die het uitbreken van een oorlog noodzakelijk medebrengt voor de scheepvaart der oorlogvoerende landen en der neutralen. Daar in de wet geenerlei beperking gemaakt is, moet men aannemen, dat de gevolgen van een oorlog, waarin Nederland niet betrokken is, eveneens vallen onder het „verklaring van oorlog” van de artikelen 637 en 647, gelijk de Rechtbank te Rotterdam in een vonnis van 30 Juni 1915 (W. n°. 9855) beslist heeft en ook in het buitenland algemeen wordt erkend.

¹⁾ Zie: EMÉRIGON, *Traité des assurances*, Chap. XII Sect. XXXV.

²⁾ EMÉRIGON, l. c., verhaalt, dat de regeering van Genève in 1602 bij de overrompeling der stad door den Hertog van Savoye de gevangen soldaten als roovers liet ophangen, daar geen oorlogsverklaring was voorafgegaan.

De oorlogen der 19^{de} en 20^{ste} eeuw echter werden vaak niet met een oorlogsverklaring geopend. Zie: DE LOUÏTER, *Het stellig volkenrecht*, 's Gravenhage 1910, dl. II p. 206; PHILLIMORE, *Commentaries upon International Law*, 3^{de} druk, Londen 1879, dl. III p. 85 vgg.

³⁾ Zoo ook TRENITÉ, op. cit., dl. I p. 110 en de nieuwere buitenland-sche schrijvers.

Men kan onder verklaring van oorlog brengen: verblijf in een vluchthaven, aanhouding voor een onderzoek van schip of lading, requisitie ten behoeve eener oorlogvoerende mogendheid, oponthoud wegens mijnengevaar of wegens een zeeslag, gedoofd zijn der kustlichten, ingehaald zijn der boeien, en vele andere schadeoorzaken. Over het noodzakelijk causaal verband met den oorlogstoestand zal in het derde hoofdstuk gehandeld worden.

Aan het einde van dit hoofdstuk ¹⁾ zal de *blokkade* besproken worden, die in de meeste gevallen onder verklaring van oorlog zal vallen.

§ 4. NEMING

Onder *neming* verstaat men de buitmaking van schip of lading, of van beiden, door militairen eener oorlogvoerende mogendheid, zeeroovers of kapers. Wat betreft *neming* door de beide laatste groepen, kunnen wij hier volstaan met te verwijzen naar wat gezegd wordt in de paragrafen 6 en 7 van dit hoofdstuk ²⁾; wij zullen ons beperken tot de bespreking van de *neming* door militairen. De schrijvers over internationaal recht houden zich reeds sedert eeuwen bezig met te bepalen in welke gevallen een oorlogvoerende mogendheid gerechtigd is tot buitmaking ³⁾; van belang is deze vraag voor het verzekeringsrecht eerst dan, wanneer men zou willen aannemen, dat een onrechtmatige *neming* door de oorlogsmarine als zeeroof zou zijn aan te merken, en dan nog

¹⁾ Zie p. 15.

²⁾ Zie p. 12 en 13.

³⁾ Zie: DE LOUTER, op. cit. dl. II p. 326; BONFILS, Manuel de droit international public, 5^{de} druk, Parijs 1908, p. 783 vgg.; BLUNTSCHLI, Das moderne Völkerrecht, 3^{de} druk, Nördlingen 1878, § 664 vgg.; PHILLIMORE, op. cit., dl. III p. 559 vgg.

slechts voor het buitenlandsche recht, dat zeeroof brengt onder de gevaren, waarvoor de gewone zeeverzekeraar aansprakelijk blijft als hij het *molestisico* heeft uitgesloten. Algemeen wordt echter aangenomen, dat een *neming*, tegen de regels van het volkenrecht indruischend, daardoor niet ophoudt *neming* te zijn; in welke opvatting men nog gesterkt moet worden door de weinige vastheid, die de beginselen van dat volkenrecht in den huidige oorlog wederom blijken te bezitten ¹⁾. Wij zullen dus slechts terloops vermelden, dat in het algemeen vatbaar voor *neming* zijn: schepen aan den vijand toebehoorend, neutrale schepen voor meer dan de helft met contrabande geladen, alle goederen aan den vijand toebehoorende, geladen in vijandelijke schepen, goederen van neutralen en vijandelijke goederen in neutrale schepen slechts voor zoover zij contrabande uitmaken ²⁾, benevens alle goederen en schepen, die een blokkade trachten te verbreken. Tevens wil ik niet nalaten even te constateeren, dat de leer, dat de vlag de lading dekt ³⁾, gedurende dezen oorlog leelijk in het gedrang geraakt is. Ook maakt de steeds ruimere toepassing van de theorie der „voortgezette reis” ⁴⁾ het gevaar voor *neming* van neutraal goed steeds grooter.

§ 5. AANHOUDING OP LAST VAN HOOGER HAND

Verschil van meening heerscht onder de schrijvers, waarin men het verschil moet zoeken tusschen *neming* (capture of

¹⁾ Aldus: ALLAERT, op. cit., p. 56 noot 1, en de daar aangehaalde litteratuur en jurisprudentie; SCHONFELD, op. cit. p. 66.

²⁾ Over het begrip „contrabande” naar de laatste opvattingen zie o.a.: Journal de droit international (CLUNET), Jrg. 1916, p. 455.

³⁾ Zie § 2 der Maritieme Declaratie van Parijs van 16 April 1856: „Le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l'exception de la contrabande de guerre”.

⁴⁾ Zie: DE LOUÏER, op. cit., dl. II p. 458.

prise; capture; Nehmung) en *aanhouding* (*arrêt*; arrests, restraints and detainments; Anhaltung). POTHIER ¹⁾ zegt dat dit verschil ligt in het feit, dat „*arrêt*” geschiedt in een haven of op een reede, „*prise*” in volle zee; DALLOZ ²⁾ onderscheidt naar gelang de daad in of buiten den oorlog om geschiedt. DOUGLAS OWEN ³⁾ drukt, in navolging van EMÉRIGON ⁴⁾, het verschil uit als volgt: „in the former case (arrest) the property is seized with the intention to ultimately restore it or pay its value, a capture is effected with the intention to condemn and confiscate”. TRENITÉ ⁵⁾ wil „aanhouding op last van hoogerhand” doen zien op een „daad van eigen regeering”, doch omhelst tevens de meening van EMÉRIGON. Ook mij lijkt de opvatting van EMÉRIGON en OWEN de juiste en het meest met de internationale praktijk in overeenstemming, hoewel gebleken is, dat vaak ook de aanhouding ten slotte leidt tot verbeurdverklaring.

De schrijvers over internationaal recht onderscheiden drie vormen van aanhouding, te weten: *arrêt de prince*, embargo en uitoefening van het *jus angariae*. Sommigen echter beschouwen de beide eerstgenoemde als verschillende benamingen voor dezelfde zaak ⁶⁾. Wanneer men onderscheidt tusschen deze beide begrippen, is *arrêt de prince* het van regeeringswege beletten van een schip of van bepaalde goederen hun reis te vervolgen om redenen van staatsbelang, in een haven, op een reede, of wel in open zee; *embargo* een algemeen verbod van uitvaart uit een bepaalde haven of van een bepaalde reede ⁷⁾.

¹⁾ Du contrat d'assurance, Chap. I Sect. 2, n°. 56.

²⁾ (Droit maritime) n°. 1846.

³⁾ Declaration of war. Londen 1889, p. 81.

⁴⁾ Traité des assurances, Chap. XII, Sect. XXXV.

⁵⁾ Zeeverzekering, dl. I p. 110.

⁶⁾ Zie: BONFILS, op. cit., § 328 p. 183; zoo ook Ordonnance de la Marine.

⁷⁾ Zie: EMÉRIGON, Chap. XII, Sect. XXX.

Inbezitneming wordt voor het bestaan van beide onnoodig geacht. De Rechtbank te Rotterdam vat in haar reeds vermeld vonnis van 27 Juni 1915 (W. n°. 9746) het begrip embargo zeer ruim op en brengt er ook de sluiting der Dardanellen door de Turksche regeering in Mei 1912 onder, hoewel de uitvaart uit de haven van Constantinopel geoorloofd was. De uitoefening van het *jus angariae* bestaat in het opleggen van den plicht troepen of oorlogsmateriaal ten behoeve eener oorlogvoerende mogendheid te vervoeren. De schrijvers over internationaal recht betwisten de rechtmatigheid van deze uitoefening sterk ¹⁾.

In de artikelen 655, 663 en 665 (over abandonnement) noemt het Wetboek van Koophandel, naast aanhouding, opbrenging, een daad, die wanneer de aanhouding in open zee geschiedt, in de meeste gevallen onmiddellijk zal volgen, doch niet afzonderlijk genoemd wordt in artikel 647. Echter ook de neming zal door opbrenging gevolgd worden. De combinatie aanhouding en opbrenging (waarmede toch ook de opbrenging na neming bedoeld zal zijn) bewijst m. i., dat in het kader van onze wet niet past een scherp onderscheid tusschen de begrippen neming en aanhouding. In den vreemde wordt deze onderscheiding soms wel streng doorgevoerd ten opzichte van abandonnement en is dus een duidelijke begripsbepaling noodzakelijk ²⁾.

Een vraag, die zich den laatsten tijd hier te lande heeft voorgedaan is, wat rechtens is, indien een oorlogvoerende mogendheid den schipper van een neutraal schip doet beloven bepaalde goederen in dat schip na lossing van de verdere

¹⁾ Zie: BONFILS, op. cit., § 1490, p. 899; BLUNTSCHLI, op. cit., p. 446, *Réglément de l'Institut de droit international*, (aangenomen in den Haag in 1898), *Annuaire de l'Inst. de dr. int.*, tome XVII p. 273 vgg.

²⁾ Zie: voor Frankrijk, ALLAERT, op. cit., p. 168; voor België, CRUYSMANS, op. cit., p. 53; in beide landen is volgens den Code de Commerce slechts in geval van neming abandonnement dadelijk mogelijk, hoewel de polisbedingen neming en aanhouding gelijkstellen.

lading in de bestemmingshaven terug te brengen naar een aangewezen plaats, waar die goederen ter beschikking van de regeering van het oorlogvoerende land worden gesteld. Deze belofte is alsdan voorwaarde voor de vrijlating van het schip en de verdere lading. M. i. heeft men hier te doen met een geval van aanhouding en wel *arrêt de prince*, zij het in een eenigzins ingewikkelden vorm. Van het oogenblik af, dat de schipper zijn belofte aflegt, verliest de rechthebbende de beschikking over zijn goed, is het aangehouden, onverschillig of het wordt opgeslagen in een vreemde haven, dan wel om praktische redenen in het schip blijft. Steun vindt deze opvatting in een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 30 Juni 1915 (W. n^o. 9800), dat ten opzichte van den schipper, die bovenbedoelde belofte heeft afgelegd en door den geconsigneerde tot uitlevering van de „aangehouden” goederen wordt aangesproken, overmacht aanneemt. Tevens kunnen wij vermelden, dat goederen als bovenbedoeld bij aankomst in een Nederlandsche haven niet worden ingeklaard ¹⁾).

De aanhouding op last van hooger hand behoeft niet noodzakelijkerwijze met een bestaanden oorlogstoestand in verband te staan om naar Nederlandsch recht onder molest te vallen. Een embargo ter bestrijding van hongersnood of bij binnenlandsche troebelen b.v. zal den molest-verzekeraar aansprakelijk doen zijn voor de geleden schade. Onze wet immers vat het begrip molest zoo ruim op, dat ook niet steeds met een oorlog in verband staande gevaren er onder vallen (zeeroof, geweld, *repressailles*). Bovendien zal een embargo in tijd van vrede even onverwacht en niet minder krachtig ingrijpen als in oorlogstijd. Voor het buitenland, waar men spreekt van „*risques de guerre*”, „Kriegsmolest”, geldt deze uitbreiding zonder uitdrukkelijk beding natuurlijk niet.

¹⁾ Zie voorts: p. 56.

§ 6. ZEEROOF

Zeeroof in de vormen, waarin het zich in de 19^{de} eeuw nog voordeed, behoort sedert de opruiming der Barbarijsche zeemogendheden vrijwel tot het verleden. Toch lijkt het mij geenszins uitgesloten, dat er zich in tijden, waarin oorlogen als de thans heerschende woeden, gevallen voordoen, waarin men van zeeroof moet spreken, b.v. wanneer twee koopvaarders elkander te lijf gaan. Bij DOUGLAS OWEN ¹⁾ vindt men de volgende omschrijving: „Piracy is robbery, or a forcible depredation on the high seas, without lawful authority, and done animo furandi, and in the spirit and intention of universal hostility.” Mr. D. SIMONS ²⁾ geeft de volgende definitie: „Zeeroof is de door de bemanning van een zeeschip zonder machtiging van een staat aan menschen of zaken geoeffende geweldpleging.” Hiernaast kan men stellen vele andere definitiën, die soms met kleine verschillen op ongeveer hetzelfde neerkomen ³⁾. Voor ons recht is het hebben van een zuivere definitie van zeeroof slechts van belang om zeeroof van gewonen diefstal te onderscheiden. Dit verschil moet men zoeken in de personen, die het misdrijf plegen: geschiedt de berooving door een groep personen dan heeft men zeeroof, zelfs indien die personen, zooals in het geval van de „Cagliari” in 1857 ⁴⁾, zich aan boord van het schip hebben ingescheept. Voor het buitenlandsche recht is een nauwkeurige omschrijving ten zeerste nood-

¹⁾ Declaration of war, p. 433.

²⁾ Leerboek van Strafrecht, dl. II p. 255.

³⁾ BIJNKERSHOEK, Quaestiones juris publici, lib. I cap. XVII: „Qui autem nullius principis auctoritate... mari... rapiunt, piratarum vocabulo intelliguntur.” PORÉE, op. cit. p. 40, geeft als kenmerk van zeeroovers het zich vergrijpen aan eigendom van onderdanen van onverschillig welken staat en uit winstbejag. Zie ook: A. L. E. GASTMANN, iets over het misdrijf van zeeroof, Proefschrift, Leiden 1875.

⁴⁾ Zie: DOUGLAS OWEN, op. cit., p. 435.

zakelijk, daar door het vallen van zeeroof onder de gewone zeegevaaren, verwarring met kaperij en geweldpleging door georganiseerde opstandelingen groote rechtsonzekerheid zou scheppen. In SIMONS' definitie zou ik „bemanning van een zeeschip” willen wijzigen in „groep tezamen handelende personen”, „staat” in „gouvernement” en inlasschen als vereischte de *animus furandi* van DOUGLAS OWEN.

§ 7. KAPERIJ

„La course est et demeure abolie” zegt de Declaratie van Parijs van 1856 en hoewel thans in den wereldoorlog deze declaratie niet gebleken is door alle partijen als onverbreekelijke wet beschouwd te worden en de Vereenigde Staten en Spanje haar niet hebben willen onderteekenen, geloof ik toch niet, dat het instituut der kaperbrieven, sedert 1815 door de groote mogendheden buiten toepassing gelaten, weder tot zijn ouden luister zal terugkeeren. Evenwel doen verzekeraars en verzekerden wijs de mogelijkheid in hun polissen te blijven voorzien.

Kaperschepen zijn schepen, niet tot een oorlogsmarine behorende, wier gezagvoerder door een oorlogvoerende mogendheid gemachtigd is schepen en goederen aan den vijand toebehoorend buit te maken, welke schepen of goederen, evenals die door de oorlogsmarine genomen, op regelmatige wijze voor een prijsgerecht gebracht worden ¹⁾. Kapers, varende met een machtiging van twee elkander beoorlogende regeeringen, worden in het internationale recht, zoowel als in het Nederlandsche en vreemde strafrecht, met zeeroovers gelijkgesteld ²⁾.

Niet te verwarren met kapers zijn de z.g. hulpkruisers en andere gewapende koopvaardij- of visschersvaartuigen,

¹⁾ Zie: DOUGLAS OWEN, op. cit., p. 91 vgg.

²⁾ Zie: artikel 381, lid 2, Wetboek van Strafrecht en GASTMANN, iets over het misdrijf van zeeroof, p. 31 en daar aangehaalde litteratuur.

die in de zeeoorlogen der laatste eeuw de taak der kaperschepen, een aanvulling te vormen van de oorlogsvloot, hebben overgenomen. Deze schepen toch zijn volkomen ingelijfd in de oorlogsmarine en hun bemanningen staan in militair verband onder bevel van marine-officieren.

§ 8. REPRESAILLES

Onder represailles (*représailles*, Represalien, reprisals) verstaat men maatregelen, die een mogendheid, in of buiten oorlogstijd, neemt ter vergelding of tot herstel van een aan haar of haar onderdanen aangedaan onrecht ¹⁾. Zij kunnen bestaan o. a. in blokkade, embargo, handelsverbod. ²⁾. Vele der te nemen maatregelen vallen onder de reeds behandelde vormen van molest.

§ 9. ONTPLOFFING VAN TORPEDO'S, ENZ.

De beursconditiën houden sedert 1912 (1915) in, de uitdrukkelijke verklaring, dat onder molest begrepen worden „ontploffing van torpedo's, alsmede drijvende en vaste mijnen, zoomede (schaden veroorzaakt door) bommen en andere vernielingswerktuigen”. De terminologie is niet fraai, de bedoeling echter is duidelijk: vast te stellen, wat onzeker geacht werd, n.l. dat bovengemelde explosies onder molest en niet onder de gewone gevaren vallen, vooral na sluiting van den vrede. Bij verzekering op beurspolis bestond hier temeer onzekerheid, daar de beursconditiën reeds voor 1912 de bepaling bevatten, dat explosieschade voor rekening van den zeeverzekeraar komt. ³⁾ Ook zonder deze uitdrukkelijke bepaling zou men m. i. den molestverzekeraar met

¹⁾ Zie: POTHIER, *Traité du contrat de l'assurance*, Chap. I § 61.

²⁾ Zie: BLUNTSCHLI, *op. cit.*, § 500; OWEN, *op. cit.*, p. 37.

³⁾ Zie: Rb. Rotterdam 30 Juni 1915, W. n°. 9855.

deze schaden moeten belasten; het aanwezig zijn van torpedo's, mijnen of bommen in het vaarwater der schepen is een specifiek oorlogsgevaar, valt dus onder „verklaring van oorlog”, zelfs wanneer de helsche machine haar werk doet na het sluiten van den vrede ¹⁾. Geheel iets anders is het natuurlijk, wanneer het vernielingswerktuig schade veroorzaakt bij gebruik geheel onafhankelijk van den oorlogstoestand, b.v. bij een moordaanslag aan boord, of bij manoeuvres verloren raakt, dan wel bij het transport uit elkaar spat. Wij vragen ons af, of het de bedoeling der assura-deuren geweest is, ook deze en dergelijke ontploffingen als molest aan te merken; wij zijn geneigd volgens de thans geldende beursconditie de hierdoor ontstane schade voor rekening van den gewonen zeeverzekeraar te laten.

§ 10. BLOKKADE

Blokkade is het afsluiten van een of meerdere havens of van bepaalde kusten van alle verkeer over zee. Men onderscheidt blokkade in vredes- en in oorlogstijd ²⁾. De eerste is in den loop der 19^{de} eeuw herhaalde malen als represaillemaatregel toegepast. In het internationale recht wordt voor de geldigheid eener blokkade vereischt, dat zij daadwerkelijk, d.w.z. door een voldoende krijgsmacht gehandhaafd, zij en bekendgemaakt. Schepen op weg naar een geblokkeerde haven stellen zich bloot aan verbeurdverklaring op grond van verbreking der blokkade, indien zij, kennisdragend van haar bestaan, hun weg voortzetten. De schaden door het opkomen van deze verkeersbelemmering ontstaan, zijn in het algemeen molest-schaden; bij het „blocus pacifique”

¹⁾ Aldus TRENITÉ, op. cit., dl. II p. 497; anders DE COURCY, Questions de droit maritime, 1^e Série, p. 336 en SCHONFELD, op. cit., p. 86.

²⁾ Zie: DE LOUTER, op. cit., dl. II p. 174, BONFILS, op. cit., pp. 609 en 663.

als een gevolg van represailles, bij de oorlogsblokkade als schade veroorzaakt door „verklaring van oorlog”. Om echter den molestverzekeraar aansprakelijk te doen zijn voor deze schade, lijkt het mij noodzakelijk, dat vaststa, dat voortzetting der reis redelijkerwijze onmogelijk was zonder dreigend gevaar voor schip en lading. Een zuiver fictieve blokkade toch zou ik niet als voldoende reden voor niet-voortzetting der reis willen beschouwen ¹⁾. ALLAERT ²⁾ wil blokkade aanmerken als een „arrêt par ordre de puissance”. Een dergelijke opvatting evenwel geeft aan het begrip „aanhouding” een veel te uitgebreide beteekenis: aanhouden kan men slechts een bepaald schip of de schepen liggende in een bepaalde haven, waar men feitelijke macht over kan uitoefenen, niet door afkondiging van een blokkade-besluit alleen, alle schepen naar een bepaalde haven op weg.

¹⁾ Anders: PORÉE, op. cit., p. 75.

²⁾ Op. cit., p. 57.

HOOFDSTUK II

DE OVEREENKOMST VAN VERZEKERING TEGEN HET GEVAAR VAN MOLEST

§ 1. SCHEIDING DER ZEEGEVAREN IN GEWONE EN BUITENGEWONE GEVAREN.

Zooals reeds in § 1 van het eerste hoofdstuk werd opgemerkt, worden algemeen in de verzekeringspraktijk de gevaren, waaraan schepen en goederen op zee blootstaan, gesplitst in gewone en buitengewone gevaren. Omtrent het risico ten opzichte der buitengewone zeegevaren worden dan geheel bijzondere bepalingen gemaakt. Onder de buitengewone rangschikt men die feiten, welke door hun voorvallen slechts in bepaalde tijden en door de geweldige gevolgen, die zij dan met zich brengen, het risico van den verzekeraar onberekenbaar maken en dus een zeer ernstige economische crisis in het verzekeringsbedrijf kunnen veroorzaken.

De scheiding tusschen gewone en buitengewone gevaren wordt, zooals vroeger reeds is aangegeven, op zeer verschillende wijze getrokken in Nederland en in het buitenland. Terwijl in Nederland onder de buitengewone ook vallen gevaren, welke in geenerlei verband behoeven te staan met *oorlog*, worden in het buitenland in principe slechts oorlogsgevaren onder de buitengewone gerangschikt (*risques de guerre*, *Kriegsgefahr*). Echter worden de buitenlandsche

verzekeringsconditiën ter vermindering van moeilijkheden in de begrenzing der risico's, steeds meer geneigd de groep der met oorlogsgevaar gelijkgestelde gevaren uit te breiden. Ons lijkt de scheiding, zooals die door het Wetboek van Koophandel gemaakt wordt, juist dan die der buitenlandsche wetgevingen, aangezien bij ons moeilijkheden bij de onderscheiding van zeeroof, kaperij en nemingsgevaar uitgesloten zijn door het brengen van zeeroof onder molest, en de opname van geweld onder de gevaren van artikel 647 K. vele in de vreemde jurisprudentie beruchte onderscheidingen onnoodig maakt ¹⁾).

Op zeer verschillende wijze wordt de positie van den zeeverzekeraar ten opzichte van de buitengewone gevaren bepaald; hieronder volgt een overzicht der gevolgde methoden.

1°. *Men stelt den zeeverzekeraar aansprakelijk voor alle gevaren.* Dit systeem, het oudste, wordt gevolgd in bijna alle wetgevingen, benevens in de Nederlandsche beursconditiën ²⁾).

2°. *Men stelt den zeeverzekeraar aansprakelijk voor alle gevaren onder beding, dat een extra premie verschuldigd wordt, zoodra een zeeoorlog uitbreekt.* Deze methode werd in de 17^{de} en 18^{de} eeuw in Frankrijk gevolgd, maar gaf aanleiding tot processen over de vraag, van welk oogenblik af men rekenen kon, dat de premie verschuldigd was, en of zij betaald moest worden voor schepen, die zich bevonden in zeeën, waar het oorlogsgerucht nog niet kon zijn doorgedrongen ³⁾. Een verwijzing naar deze methode vindt men nog in artikel 661 K.

3°. *Men stelt den zeeverzekeraar aansprakelijk voor alle gevaren, echter met de bevoegdheid om bij het uitbreken*

¹⁾ Zie: SCHONFELD, op cit., p. 41 vgg.

²⁾ Zie p. 31.

³⁾ Zie: ANDOUIN, De quelques questions relatives à l'assurance des risques de guerre, in Journal de dr. int. privé. (Clunet), Jrg. 1904, p. 1025.

van een oorlog zijn aansprakelijkheid voor de buitengewone gevaren op te zeggen, al dan niet met de verplichting om tegen nader te bepalen premie een nieuwe verzekering voor de buitengewone gevaren op zich te nemen. Langs dezen weg tracht men in Engeland de bezwaren eener te ver doorgevoerde scheiding te ontwijken, evenals in de Amsterdamse beursconditiën voor contracten, open polissen en schip- of schepenposten.

4°. *Men stelt den zeeverzekeraar alleen aansprakelijk voor de gewone gevaren en sluit alle risico voor de buitengewone uit.* Deze uitsluiting geschiedt door gebruik te maken van een der bedingen: „vrij van molest, blijvende nochtans ons risico doorloopen, enz.” (vgl. art. 648 K. en de beursconditiën), „*franc de risques de guerre*”, „*nur für Seegefahr*”, „*free from capture and seizure*”, en dergelijke nader te behandelen clausules. De verzekerde kan zich dan door een bijzondere overeenkomst verzekeren tegen de buitengewone gevaren.

5°. *Men stelt den zeeverzekeraar alleen aansprakelijk voor de gewone gevaren onder beding, dat de verzekering vervalt, zoodra een buitengewoon gevaar het schip treft.* Dit systeem, bij ons neergelegd in artikel 647 K., is het best uitgewerkt in België, waar men bij afzonderlijke molestdekking den molestverzekeraar geheel in de plaats van den eersten, gewonen verzekeraar doet treden ¹⁾.

Het maken van een scheiding tusschen gewone en buitengewone gevaren wordt algemeen als een noodzakelijkheid gevoeld, wegens het geheel onberekenbare der oorlogsrisico's. Het is een eisch voor het solvent-blijven der verzekeraars, en derhalve een aanzienlijk voordeel ook voor de verzekerden. Aan den anderen kant evenwel bewijst het

¹⁾ Zie de artikelen 178 vgg. der Belgische wet van 24 Augustus 1879.

beruchte geval van de „Iris”, dat de scheiding soms niet bevordelijk wezen kan voor de belangen der geassureerden. De „Iris”, bevracht door de Fransche regeering, die het oorlogsrisico tevens op zich had genomen, werd gedurende den Krim-oorlog op de Zwarte Zee door een storm getroffen, verloor haar mast, werd door de bemanning verlaten, liep op het strand om vervolgens door de Russen in brandgeschoten te worden. Door den burgerlijken rechter werden de assuradeuren tegen het gewone zeegevaar slechts veroordeeld tot vergoeding van de mast; de regeering achtte zich evenmin aansprakelijk. De reeders, aan alle kanten verzekerd, werden het slachtoffer van het verschil tusschen de causaliteitsleer van de Cour de Cassation en die van den Conseil d'État. Wij kunnen echter in dit geval niet zien een argument tegen elke scheiding der gevaren in twee groepen, doch slechts tegen die verdeeling van risico's, welke verschillende fora schept voor beide verzekeraars. Om deze reden dan ook achten wij de meest aanbevelenswaardige wijze van afzonderlijk houden der beide risico's, die, welke boven onder 3°. vermeld is. De verzekeraar worde in gewone tijden aansprakelijk gesteld voor alle schade, zoodat ook bij het uitbreken van een oorlog schepen in de vaart gedekt zijn tegen molestgevaar. De verzekeraar kan op korten termijn het oorlogsrisico opzeggen, doch hij zij verplicht, indien de verzekerde dit mocht wenschen, een nieuwe verzekering tegen molest te sluiten op door den rechter of door deskundigen vast te stellen voorwaarden. Op een regeling in den zin van artikel 661 heeft deze wijze van handelen voor, dat de verzekerde niet gedwongen is een premie te betalen, die hem misschien te hoog voorkomt of boven zijn krachten gaat, indien een paniek, bij het uitbreken van een oorlog b.v., de molest-premies plotseling heeft opgejaagd. Voor het gewone gevaar blijve in ieder geval ook na het molest de oude verzekering doorloopen.

§ 2. GELDIGHED DER OVEREENKOMST VAN VERZEKERING
TEGEN MOLESTGEVAAR

Een vraag, die bij de bespreking der molest-verzekering bijzonder in het oog springt, is die naar de geldigheid der assurantie-overeenkomst, waarbij schepen of goederen aan den vijand toebehoorend, verzekerd worden en wel speciaal tegen molest. Voor het geval, dat een verzekeringsverbod bestaat, zooals is neergelegd in verschillende oude ordonnantiën en placaten in de Republiek der Vereenigde Nederlanden en Frankrijk, is de nietigheid boven alle twijfel verheven. Hetzelfde geldt voor verzekeringen, gesloten nadat, zooals thans in alle oorlogvoerende landen, de handel met onderdanen van vijandelijke staten verboden is; bij ons stelt artikel 599 K. onder 4^o. en 5^o., de nietigheid in dit geval vast. Indien echter zulke verboden niet zijn uitgevaardigd, is verschil van meening mogelijk, ook voor ons recht. MOLENGRAAFF, LODER en NOLST TRENTÉ nemen de geldigheid als vaststaande aan; HOLTJUS verwerpt haar met groote beslistheid. De buitenlandsche schrijvers onderscheiden veelal of de overeenkomst vóór of ná het uitbreken van den oorlog is tot stand gekomen en of zij schadeloosstelling beoogt alleen voor de gewone gevaren der zee of voor oorlogsgevaar. Men kan in het algemeen vier opvattingen onderscheiden:

1^o. *alle verzekering van vijandelijk goed is nietig, ook wanneer zij vóór den oorlog gesloten is;*

2^o. *alleen de verzekering gesloten ná het uitbreken van een oorlog is nietig;*

3^o. *alle verzekering tegen oorlogsgevaar is nietig en die tegen de gewone gevaren der zee, wanneer zij na het uitbreken van den oorlog gesloten is;*

4^o. *alle verzekering van vijandelijk goed is geldig, zolang geen handels- of verzekeringsverbod is uitgevaardigd.*

In de 17^{de} eeuw werd algemeen als juist aangenomen de opvatting van BIJNKERSHOEK, die der volkomen nietigheid, door hem gemotiveerd met de rhetorische vraag: „hostium enim pericula in se suscipere quid est aliud quam eorum commercia promovere?” ¹⁾. Deze zelfde redeneering wordt gedurende de 18^{de} en 19^{de} eeuw gevolgd door alle Engelsche en Amerikaansche schrijvers en rechters, vrijwel zonder één uitzondering ²⁾. Ook bij PÖHLS in zijn werk over zee-verzekering vindt men haar terug ³⁾. Al deze gronden de nietigheid op het ipso jure bestaan van een handelsverbod, zoodra de oorlog uitbreekt.

Een ander argument voor dezelfde opvatting wordt aangevoerd door de verschillende Fransche schrijvers en vonnissen, aangehaald bij ALLAERT, (op cit. p. 109, noot 1) en vooral door DROZ, *Traité des assurances maritimes* ⁴⁾. Deze zeggen, dat, zoolang de regeeringen zich toeleggen op de vernietiging der vijandelijke handelsvloot, het „contraire à l'ordre public” is dien vijand schadeloos te stellen voor door eigen regeering veroorzaakte verliezen. Wat betreft de verzekering alleen tegen het gewone zeegevaar, zegt DROZ, l. c.: „Encore que la doute soit possible nous estimons que l'assurance doit être déclarée nulle. En effet, cette assurance tend à la conservation d'une chose que le gouvernement tend à s'approprier, afin d'affaiblir la nation avec laquelle il est en guerre. L'ordre public veut que ce résultat soit empêché”.

¹⁾ BIJNKERSHOEK, *Quaestiones juris publici*, lib. I, cap. XXI.

²⁾ OWEN, op. cit., pp. 258—276; G. RICHARDS, *A treatise on the law of Insurance*, 3rd edition, New-York 1909, p. 229 en de daar aangehaalde jurisprudentie; SIEVEKING, *Effet de la guerre sur les contrats privés*, *Journal de dr. int. privé* (Clunet) 1914, p. 385.

³⁾ MENO PÖHLS, *Darstellung des gemeinen Deutschen und des Hamburgischen Handelsrechts*, IV^{er} Band, *Assicuranz-recht*, Hamburg 1831, p. 71.

⁴⁾ ALFRED DROZ, *Traité des assurances maritimes, du délaissement et des avaries*. Parijs 1881, pp. 64 vgg.

Recht hiertegenover staat de meening, dat de verzekering van vijandelijk goed volkomen geldig is, verdedigd voor ons land door MOLENGRAAFF, LODER, NOLST TRENITÉ en SCHÖLVINCK ¹⁾, voor Duitschland o. a. door VOIGT en voorts door enkele nieuwere Fransche schrijvers. De voorstanders van deze meening beroepen zich, behalve op positiefrechtelijke gronden, waarover later, op de richting, waarin het internationale recht zich in den loop der 19^{de} eeuw heeft ontwikkeld, een ontwikkeling, welke de eindelijke bereiking van het standpunt „commerce at peace, when people at war” beoogt. Dit streven, gegrondvest op ROUSSEAU's beschouwing, dat oorlog niet gevoerd wordt tusschen individuen, onderdanen van verschillende staten, maar tusschen die staten zelve, heeft geleid tot een steeds verdergaande bescherming van den privaat-eigendom te land en ter zee gedurende een oorlog. In deze redeneering is het buitrecht ter zee, voor zoover het nog bestaat, slechts een overblijfsel uit een vroegere, barbaarsche periode, dat bestemd is om zoodra mogelijk te verdwijnen. Een overeenkomst, die de gevolgen van de uitoefening van dit verouderd recht beoogt weg te nemen, is dus volkomen van kracht, vooral waar nergens blijkt, dat de wetgever den handel met een eventueelen vijand wil belemmerd zien.

Tegen deze beschouwing, welke in de periode vóór het uitbarsten van den tegenwoordigen oorlog meer en meer veld won, mede dank zij de richting, die besprekingen op de beide Vredes-conferentiën aanwezen, komt HENRY LUREAU in een artikel in de *Revue critique de Législation et de Jurisprudence* van 1913 op ²⁾. Hierin zet hij uiteen, in

¹⁾ Zie: MOLENGRAAFF, *Leidraad*, p. 608; LODER, *De l'influence de la guerre sur les contrats privés*, *Journal de droit intern. privé.* (Clunet) 1914, p. 5; TRENITÉ, *op. cit.*, dl. I, p. 421; SCHÖLVINCK, *op. cit.*, p. 104.

²⁾ *L'état de guerre et les assurances maritimes couvrant les biens ennemis.* *Nouvelle Série*, dl. XLII.

navolging van de meeningen van den hoogleeraar te Bordeaux LEON DUGUIT, neergelegd in diens werk „*Les transformations du droit privé d'après la Code Napoléon*”, hoe de individualistische rechtsphilosophie van ROUSSEAU en zijn tijdgenooten, die de geheele 19^{de} eeuw beheerschte, plaats maakt voor een „*système juridique fondé sur l'idée d'une règle sociale s'imposant à l'individu*”; LUREAU voorziet door inwerking van dit streven een steeds verdergaande overheersing van het belang van den Staat, ook van den oorlogvoerenden Staat, over dat van den privaatspersoon, en derhalve een terugkeer naar de oude leer van CICERO en GROTIUS, welke het buitrecht ter zee volkomen billijkt als een geschikt middel om den vijand afbreuk te doen. En met de beschouwingen over de geoorloofdheid van het buitrecht staat of valt, volgens LUREAU, de geoorloofdheid van de verzekering van vijandelijk goed. Op deze gronden komt de schrijver tot de conclusie, dat bij den huidige stand der rechtsontwikkeling men moet aannemen, dat verzekeringen op vijandelijk goed, die na het uitbreken van een oorlog gesloten worden, nietig zijn en evenzoo verzekeringen tegen oorlogsgevaar, gesloten vóór den oorlog.

Met de redeneering van den schrijver kan ik volkomen meegaan, behalve wat betreft zijn laatste conclusie omtrent de nietigheid der molestverzekering van vóór den oorlog. De huidige oorlog leert, hoe noodig het zijn kan voor een oorlogvoerende mogendheid, die het leven van zoovele harer onderdanen in de waagschaal stelt, om de overwinning te behalen, ook te strijden met andere dan militaire middelen, wil niet al haar pogen vergeefs zijn. De uitoefening van het buitrecht nu is een der middelen, waardoor men den vijand beletten kan, zich van overzee nieuwe hulpbronnen tot voortzetting van den krijg te verschaffen en dus is een Staat tegenover haar eigen onderdanen verplicht zich ervan te bedienen, omdat dit misschien veler leven

redden kan. De verzekeraar nu, die zich zou verbinden dien vijand eventueel schadeloos te stellen voor verliezen, die zijn regeering, met in de waagstelling van eigen schepen en bemanningen, poogt teweeg te brengen, zou handelen in strijd met de *openbare orde en de goede zeden* en de overeenkomst, waarbij dit geschiedt, zal op grond van artikel 1356 B. W. onder 4°, onbestaanbaar zijn als hebbende een *ongeoorloofde oorzaak*.

Naar mijne meening is het onmogelijk de verzekering van vijandelijk goed geldigheid toe te kennen, tenzij men het buitrecht voelt als iets volkomen onrechtmatigs en in dat geval de werking ervan verzachten wil. Toch mag men bij de beoordeeling der rechtmatigheid niet uit het oog verliezen, dat de groote vlucht, die de staatsmolestverzekering in dezen oorlog genomen heeft, de verdwijning of beperking van het buitrecht illusoir maakt; dit feit toch neutraliseert het grootste bezwaar tegen de uitoefening van dit recht steeds naar voren gebracht: de aanranding van den privaateigendom ¹⁾. Iets anders is het met reeds vóór den oorlog gesloten verzekeringen: bij deze kan men niet spreken van ongeoorloofdheid der oorzaak.

Een argument vaak aangevoerd om aan te toonen, hoe onnoodig het is de verzekering van vijandelijke goederen nietig te verklaren is het volgende. Een verzekeraar, zegt o.a. VOIGT ²⁾, ontvangt steeds meer aan premies, dan hij uitkeert aan schadevergoedingen; hetzelfde geldt voor de gezamenlijke verzekeraars van een geheel land, dus door die verzekering wordt het land slechts bevoordeeld. Hier-tegen zij opgemerkt, dat tegenover het door VOIGT gestelde economisch voordeel voor het verzekerend land, staat een ten minste even groot voordeel voor het verzekerd land, ge-

¹⁾ Zie over de voor- en nadeelen van het buitrecht: DE LOUÏER, op. cit., dl. II, p. 329.

²⁾ VOIGT, op. cit., p. 9.

legen in een vergrooting van zijn verzekeringsmarkt. Algemeen erkend is toch, dat een krachtig verzekeringsbedrijf voorwaarde is voor het bestaan van overzeeschen handel en dat in oorlogstijd de scheepvaart met stopzetten bedreigd wordt, wanneer geen verzekeraars gevonden worden. In dit gevaar voor stopzetten immers vindt de staatsmolestverzekering haar oorsprong. Door het erkennen van de geldigheid van de verzekering van vijandelijk goed bevordert men dus wel degelijk den overzeeschen handel van den vijand, welke versterking van des vijands weerkracht niet opgewogen wordt door het economisch voordeel uit de premies voortvloeiende.

Een gevolg van de erkenning van de geldigheid is bovendien, dat een scheeve toestand in het leven geroepen wordt: door krachtig optreden tegen den vijandelijken handel, benadeelt de verzekerende mogendheid eigen onderdanen; door de omgekeerde handelwijze versterkt hij de militaire en economische weerkracht van zijn tegenstander tot spekking van de beurs der assuradeuren met verdiende premies en en bespaarde schadeloosstellingen.

NOLST TRENTÉ ¹⁾ meent, dat de geldigheid der overeenkomst onaantastbaar is op grond van artikel 9 A. B., dat bepaalt: „het burgerlijk regt van het Koninkrijk is hetzelfde voor vreemdelingen als voor Nederlanders, zoolang de wet niet bepaaldelijk het tegendeel vaststelt”, en acht een beroep op artikel 14 A. B. uitgesloten, omdat geen wet de assurantie van vijandelijk goed verbiedt. Naar mijne meening echter tast erkenning der nietigheid artikel 9 A. B. niet aan. De nietigheid der verzekeringsovereenkomst treft zoowel den Nederlander-verzekeraar als den vreemdeling-verzekerde en door de noodzakelijkheid van de nietigheid te erkennen schept men geen bijzonder recht voor vreemdelingen, doch

¹⁾ Op. cit., dl. I p. 421.

voegt slechts een nieuwe bij de reeks der onzedelijke overeenkomsten.

Een derde argument voor de geldigheid wordt gezocht in de uitdrukking „wij ondergeschrevenen verzekeren aan U of die het anders geheel of ten deele zou mogen aangaan, *vriend of vijand*, enz.”, welke in de beurspolis voorkomt. Dat men echter bij de beoordeeling der nietigheid op grond van ongeoorloofde oorzaak niet behoeft te vragen of partijen een beroep op die ongeoorloofdheid hebben willen uitsluiten, spreekt vanzelf.

Soms is voorgesteld slechts de betaling der schadeloosstellingen op te schorten tot na den vrede. Dit systeem, bedoelend met geringere aanranding van den privaateigendom dezelfde gevolgen als met de nietigverklaring te bereiken, is geheel verwerpelijk, zelfs al ware een dergelijke opschorting door een noodwet mogelijk gemaakt. Het doel der opschorting immers, verzwakking van 's vijands economische kracht, zou op deze wijze nooit worden bereikt. De erkende aanspraak op schadeloosstelling zou gecedeerd of in pand gegeven kunnen worden aan neutrale tusschenpersonen en zoo toch een zekere contante waarde vertegenwoordigen.

Al is, reeds volgens ons Nederlandsch recht, de overeenkomst, waarbij vijandelijke goederen gesloten na het uitbreken van een oorlog, waarin Nederland betrokken is, onbestaanbaar, toch zou m. i. de regeering verstandig doen, met het oog op mogelijken twijfel, voor het geval ons land in een oorlog mocht gewikkeld worden, onmiddellijk een verzekeringsverbod uit te vaardigen ¹⁾.

In Engeland wordt, gelijk gezegd, algemeen aangenomen,

¹⁾ Zie voorts over dit onderwerp o.a.: Dr. J. W. BRUCK, *Krieg und Versicherung*, Berlin 1915; BRECHER, *Zur Aufhebung des wirtschaftlichen Kamprechtes auf dem Gebiete der Privatversicherung*, *Zeitschr. f. d. ges. Versicherungswissenschaft*, Bnd. XVI, p. 497; FULD, *Die Rückversicherung im Kriege*, ibidem p. 623.

dat alle verzekering van vijandelijke belangen nietig is. Het Engelsche recht gaat echter nog verder en verklaart eveneens ab initio nietig alle verzekering tegen „British capture” en „British hostile embargo”, waarmede gelijkgesteld zijn neming en aanhouding door een bondgenoot van het Britsche rijk ¹⁾. Deze regel, welke in den laatsten oorlog nog eens uitdrukkelijk van regeeringswege werd uitgesproken ²⁾, ontnemt ook aan neutrale verzekerden een belangrijk deel van hun zekerheid, wanneer zij in Engeland verzekerd zijn, en kan ook Nederlandsche assuradeuren, die zich herverzekerd hebben te Londen in groote moeilijkheden brengen, indien ook zij niet het risico voor „British capture” van zich hebben afgeschoven ³⁾.

Naast de vraag naar de geldigheid der verzekering van vijandelijk goed staat die naar de geoorloofdheid van verzekering van contrabande ⁴⁾. Ook hieromtrent bestaan verschillende opvattingen. Sommigen achten allen handel in contrabande, ook voor onderdanen van neutrale staten ongeoorloofd en bij gevolg alle verzekering daarop ongeldig ⁵⁾. Deze strenge leer is onmogelijk te handhaven in een oorlog, die zoovele staten omvat als de tegenwoordige, terwijl bovendien de lijsten der goederen, die als contrabande worden beschouwd, steeds worden uitgebreid. Zij zou ertoe leiden, dat vrijwel de geheele neutrale handel, bij onmogelijkheid om dekking der risico's te vinden, stil kwam te liggen.

Hiernaast staat de opvatting, dat de verzekering van contrabande in het algemeen geldig is, tenzij die contrabande-

¹⁾ Zie: OWEN, op. cit., pp. 42 en 406.

²⁾ Order in Council van 5 Augustus 1914.

³⁾ Zie p. 36.

⁴⁾ Over de bepaling van het begrip *contrabande* zie men: DE LOUÏER, op. cit., dl. II p. 444 vgg. en Journal de dr. intern. (CLUNET), Jrg. 1916, p. 455.

⁵⁾ Aldus: SCHONFELD, op. cit., p. 101 vgg.

goederen voor den vijand bestemd zijn. Deze opvatting lijkt ons de juiste. Hetgeen boven gezegd is over de versterking van de weerkracht van den vijand door verzekering van zijn schepen of goederen, geldt a fortiori voor verzekering op voor den vijand bestemde contrabande gesloten. Onze conclusie is dus: *de verzekering van contrabande is in het algemeen geldig, doch nietig op grond van het ontbreken eener geoorloofde oorzaak, indien de verzekerde goederen voor den vijand bestemd zijn* ¹⁾. Deze meening wordt voor ons recht aangenomen o. a. door SCHÖLVINCK ²⁾, ofschoon deze de verzekering van vijandelijk goed als geldig erkent. Ook de overgrootste meerderheid der buitenlandsche auteurs spreekt zich uit in deze richting.

De Fransche polissen bepalen, dat de verzekering niet dekt die goederen, die bevonden worden oorlogscontrabande uit te maken. Bij ons bestaat een dergelijke bepaling niet, maar toch vragen wij ons af, of niet de verzekering van dergelijke goederen ex artikel 251 K. op grond van verzwijging nietig is, indien de verzekeraar niet wist of weten kon, waarin het verzekerde bestond. Deze nietigheid kan natuurlijk alleen dan worden aangenomen, indien het gevaar voor aanhouding van contrabande op een bepaalden tijd en in bepaalde vaarwaters zoo groot is, dat „de overeenkomst niet of niet onder dezelfde voorwaarden zou gesloten zijn”, indien de verzekeraar geweten had, dat de verzekerde goederen in contrabande bestonden. Ook kan zij nooit een verzekering met het beding „vrij van molest” treffen ³⁾.

¹⁾ Evenzoo: ALLAERT, op. cit., pp. 115 vgg.; ANDOUIN, Des principales clauses d'assurance contre les risques de guerre, Journ. de dr. intern. privé (Clunet), Jrg. 1905, p. 159; OWEN, op. cit., p. 193.

²⁾ Op. cit., p. 106.

³⁾ Zie: TRENIÉ, op. cit., dl. I p. 418; SCHÖLVINCK, op. cit., p. 108.

§ 3. VORMEN, WAARIN DE MOLESTVERZEKERING IN NEDERLAND GESLOTEN WORDT

Het Wetboek van Koophandel geeft in hoofdzaak vier manieren aan, waarop een verzekeraar het molestgevaar behandelen kan:

1°. de in artikel 637 als de normale aangegeven wijze van verzekering tegen zeegevaar met inbegrip van het molest-zeegevaar, zonder eenige verhooging van premie bij het uitbreken van een oorlog; zijn dus geen speciale bedingen gemaakt, dan is de gewone verzekeraar bij ons ook voor molest aansprakelijk;

2°. de verzekering „vrij van molest” als bedoeld in artikel 647, waarbij de geheele verzekering vervalt, „zoodra het verzekerde door molest wordt opgehouden of van den koers gebracht”, of wel, blijkens de aanvulling in artikel 649 gegeven, „indien het schip in een haven vijandig wordt bezet of aangehouden”; in dit geval zijn zoowel het molestgevaar als het gewone zeegevaar na het molest ongedekt;

3°. de verzekering „vrij van molest” met het beding, dat „de verzekeraar, niettegenstaande de opbrenging, het gewone gevaar zal blijven loopen” — artikel 648 — welk artikel bovendien bepaalt, dat, indien het schip vergaat na het molest, terwijl de reden twijfelachtig is, het verondersteld wordt door een gewone ramp getroffen te zijn; wat rechtens is, wanneer het molest niet door opbrenging gevolgd wordt, bespreekt het artikel niet;

4°. de in de 17^{de} en 18^{de} eeuw gebruikelijke manier om een verhooging van premie te bedingen voor het geval een oorlog mocht uitbreken, tegen genot van welke premie de assuradeur zich aansprakelijk stelt ook voor molest (art. 161).

Het Wetboek spreekt niet over de mogelijkheid, dat een speciale molestverzekeraar optreedt naast den gewonen zee-verzekeraar „vrij van molest”.

Welke gevolgen van molest voor rekening van den verzekeraar komen, die het molestisico op zich heeft genomen, zullen wij in het derde hoofdstuk bespreken; slechts willen wij er hier op wijzen, dat artikel 637 K. spreekt van „verliezen en schaden aan de verzekerde voorwerpen overkomen”, welke uitdrukking van groot belang is voor de beantwoording der vraag, of ook kosten uit het molest voortvloeiende moeten worden vergoed ¹⁾.

De hoofdkenmerken van onze Nederlandsche wettelijke regeling zijn gelegen:

1°. in het feit, dat het begrip molest ruimer is dan de overeenkomstige termen in buitenlandsche wetgevingen en polisformulieren ²⁾;

2°. in de aansprakelijkheid van den gewonen zeeverzekeraar, tenzij anders bedongen is, ook voor molestgevaar;

3°. in de omstandigheid, dat bij verzekering „vrij van molest”, zonder nadere bepaling, door het molest ook de gewone verzekering geheel vervalt.

De meeste verzekeringen hier te lande worden gesloten op *beurspolis*; vandaar is de regeling der beursconditiën voor ons onderwerp eigenlijk van veel meer belang dan de wettelijke regeling zelve.

Als regel stellen de beursconditiën te Amsterdam en Rotterdam den gewonen verzekeraar aansprakelijk tevens voor molestschade, evenwel met de beperkingen, welke de molest-clausules na haar jongste wijziging aan de aansprakelijkheid van den molestverzekeraar op casco of goederen stellen. Bij tijdverzekeringen echter op casco's of op het behouden varen van casco's is volgens Amsterdamsche beursconditie regel, dat de verzekering loopt „vrij van molest op beursconditie” ³⁾.

¹⁾ Zie hoofdstuk III § 2.

²⁾ Zie hoofdstuk I.

³⁾ Zie: Groene boekje p. 88.

Naast deze regeling der verzekering „inclusief molest” kennen de beursconditiën een verzekering „vrij van molest”, geschoeid op dezelfde leest als de regeling van artikel 648 K. Volgens deze clause loopt het gewone risico na molest door bij opbrenging, evenals in artikel 648, en bovendien nog bij afwijzing ten gevolge van blokkade, ophouding door molest of vrees voor molest ¹⁾, binnenloopen van een vluchthaven, en tevens, wanneer het schip door molest of vrees voor molest is van den koers gebracht. In al deze gevallen loopt het risico door tot op in de conditie nauwkeurig bepaalde tijdstippen ²⁾.

¹⁾ In het Wetboek van Koophandel komen de uitdrukkingen molest en vrees voor molest niet naast elkaar voor. De molestverzekeraar is nooit aansprakelijk voor schade, ontstaan uit vrees voor molest, tenzij hij die volgens art. 283 K. moet vergoeden als onkosten gemaakt ter voorkoming van schade.

²⁾ De clause luidt:

Op Goederen en Vrachtpenningen. Vrij van molest, zullende onze risico voor het gewone gevaar doorloopen:

ingeval van opbrenging, totdat het schip, ter plaatse alwaar het opgebracht is, het anker heeft laten vallen;

ingeval van afwijzing, ten gevolge van blokkade, waardoor het schip elders arriveert, tot na verloop van vijftien dagen na het arrivement aldaar, of zooveel korter als het schip vroeger zal zijn ontlost;

en ingeval van ophouding door molest of *vrees voor molest* of van het binnenloopen dientengevolge in eene vluchthaven, tot na verloop van twee maanden na den dag waarop de ophouding is aangevangen of het schip in de vluchthaven het anker heeft laten vallen, of zooveel korter als het schip vroeger mocht zijn ontlost, echter nadat de ophouding of het liggen in de vluchthaven vijftien dagen zal hebben geduurd, *vrij van beschadigheid op de bestaande beursconditiën* zullende ingeval binnen vijftien dagen na den aanvang der ophouding of het liggen in de vluchthaven, de reis vervorderd wordt, onze risico *onveranderd*, en ingeval de reis na verloop dier vijftien dagen, maar binnen de voormelde twee maanden vervorderd wordt, *vrij van beschadigheid als boven* blijven loopen.

Nog wordt bepaald dat onze risico voor het gewone gevaar zal blijven

Voor contracten, open polissen en verzekering op schip of schepen treffen de beursconditiën een regeling, volgens welke de assuradeuren het recht hebben het molestrisico op te zeggen met inachtneming van een termijn van 15 dagen. De verzekering loopt dan na verloop van dien termijn „vrij van molest volgens beursconditie”. De verzekerde heeft daarentegen het recht op elk tijdstip de verzekering te doen eindigen, zoodra zij „vrij van molest” loopt ¹⁾.

Bij het sluiten van molestverzekeringen worden den laatsten tijd aan de beursconditiën en polisvoorwaarden onderstaande clausules toegevoegd, welke door de Amsterdamsche en Rotterdamsche assuradeuren met ingang van 24 Januari 1916 zijn vastgesteld. Deze clausules gelden zoo- wel bij zeeverzekering „inclusief molest” als bij afzonderlijke molestverzekering; zij luiden als volgt:

doorloopen, indien het schip door molest of vrees voor molest van den gewonen koers afwijkt.

(De conditie vrij van beschadigheid is later gewijzigd bij Beursconditie d.d. 23 Dec. 1890).

Op Casco. Vrij van molest, zullende onze risico voor het gewone gevaar doorloopen:

ingeval van opbrenging, totdat het schip, ter plaatse alwaar het opgebracht is, het anker heeft laten vallen;

ingeval van afwijzing, ten gevolge van blokkade, waardoor het schip elders arriveert, tot na verloop van vijftien dagen na het arrivement aldaar of zooveel korter, als het schip vroeger zal zijn ontlost;

en ingeval van ophouding door molest of vrees voor molest of van het binnenloopen dientengevolge in eene vluchthaven, tot na verloop van twee maanden na den dag waarop de ophouding is aangevangen of het schip in de vluchthaven het anker heeft laten vallen, of zooveel korter als het schip vroeger mocht zijn ontlost, zullende ingeval binnen de voormelde twee maanden de reis vervorderd wordt, onze risico onveranderd blijven loopen.

Nog wordt bepaald dat onze risico voor het gewone gevaar zal blijven doorloopen, indien het schip door molest of vrees voor molest van den gewonen koers afwijkt.

¹⁾ Zie: Groene boekje pp. 87 en 88.

Casco. Deze verzekering geschiedt om de Geassureerden te dekken voor alle die risico's, welke zijn uitgesloten van de origineele Casco-verzekering tengevolge van de daarin toegepaste clausule „Vrij van Molest”, en zulks inclusief schade of verlies veroorzaakt door torpedo's, drijvende of vaste mijnen, bommen en andere vernielingswerktuigen.

Voorts wordt uitdrukkelijk nog het volgende bepaald:

Alle schaden en kosten (dus ook avarij-grosse en vergoeding voor oponthoud van schip en bemanning, zelfs al zouden die kosten in avarij-grosse worden omgeslagen) veroorzaakt door *oponthoud* in verband met oorlogsgevaar of daarvoor bestaande vrees, zullen *niet* vergoed worden,

De in de origineele Casco-verzekering voorkomende beperkende bepalingen omtrent vergoeding van beschadigdheid zullen op deze molest-verzekering niet van toepassing zijn, doch zullen met inachtneming van het hierboven bepaalde de door molest veroorzaakte schade, beschadigdheid en avarij-grosse worden vergoed, hoe gering ook, dus onder franchise.

Geen aftrek nieuw voor oud tenzij daaromtrent in de origineele Casco-verzekering anders mocht zijn bepaald, in welk geval dezelfde aftrek zal plaats hebben.

Met vrijheid voor het stoomschip om van den gewonen koers af te wijken.

De risico eindigt onmiddellijk na aankomst van het stoomschip ter destinatie, zoodra hetzelfde aldaar op de los- en/of laadplaats zal zijn vastgemeerd of voor anker gekomen.

Warranted free from any claim arising from Capture, Seizure, Arrests, Restraints, or Detainments by the British Government or their Allies.

Goederen. In afwijking der *polisvoorwaarden* en *Beursconditiën* voor zooverre deze met onderstaande bepalingen in strijd mochten zijn, geschiedt deze verzekering op de volgende voorwaarden:

1^o. Ten laste van den verzekeraar komen uitsluitend de materiele beschadiging en het verlies van de verzekerde goederen, een en ander als rechtstreeksch gevolg van het molest, daaronder begrepen ontploffing van torpedo's alsmede van drijvende of vaste mijnen, zoomede schaden veroorzaakt door bommen en andere vernielingswerktuigen.

2^o. Niet ten laste van den verzekeraar komen derhalve opslagkosten, pakhuishuren, nadeel door vertraagde aankomst, prijsverschil door verkoop onderweg, eigen bederf en dergelijke kosten en schaden, als gevolg van, of uit vrees voor molest ontstaan.

3^o. Evenmin komen voor vergoeding in aanmerking eventuele onkosten (waaronder begrepen vergoeding voor oponthoud van schip en bemanning), waardevermindering van lading- en avarij-grosse, veroorzaakt door *oponthoud* in verband met oorlogsgevaar of daarvoor bestaande vrees.

4^o. Op grond van aanhouding of opbrenging zal geen abandonnement aan den verzekeraar kunnen plaats vinden.

Ingeval van prijsverklaring zal de verzekeraar niet tot betaling verplicht zijn, vóórdat hem een authentiek of behoorlijk gelegaliseerd afschrift van het in hoogste instantie gewezen vonnis van het Prijsgerecht zal zijn overgelegd.

Mocht de verzekerde niettegenstaande de prijsverklaring, de prijsverklaarde goederen of de waarde daarvan geheel of gedeeltelijk terugontvangen, dan zal hij den verzekeraar, die hem de schade betaald heeft, het aldus ontvangene tot het beloop der betaalde schade, aanstonds uitkeeren.

5^o. De in de origineele verzekering tegen transportgevaar voorkomende bepalingen omtrent vergoeding van beschadigdheid zullen op de molest-verzekering niet van toepassing zijn, doch zullen met inachtneming van het hierboven bepaalde de door molest veroorzaakte schade, beschadigdheid en averij-grosse worden vergoed, hoe gering ook, dus zonder franchise.

6^o. De hierbij verzekerde som geldt niet als taxatie, behalve ingeval van materiele schade. In alle overige gevallen zal tot grondslag der schaderegeling strekken de werkelijke waarde der verzekerde goederen ten tijde en ter plaatse van verzending verhoogd met vracht, assurantiepremie en andere kosten, of de c. i. f. waarde, alsmede 10% ingebeelde winst van de werkelijke waarde.

Als bewijs hetzij van de waarde ter plaatse van verzending, hetzij van de c. i. f. waarde zal worden aangenomen de factuur behoudens door ons te leveren tegenbewijs.

7^o. Met vrijheid voor het stoomschip om van den gewonen koers af te wijken, eventueel tegen verbetering van premie.

8^o. De risico eindigt onmiddellijk nadat de goederen ter destinatie aan wal zijn gebracht, doch in ieder geval 15 dagen na aankomst van het stoomschip.

Niettemin zal ook na het in de vorige alinea genoemd tijdstip, ingeval van ophouding, aanhouding of andere van hooger hand genomen maatregelen, zoolang de goederen aan de beschikking van den verzekerde onttrokken blijven, de risico van den verzekeraar voor molest- en andere door de polis gedekte schade, tegen nader overeen te komen premieverbetering doorloopen, onverschillig of die goederen zich nog onderweg bevinden, of reeds ter bestemmingsplaats zijn gearriveerd. Deze premieverbetering zal verschuldigd zijn van af het oogenblik dat een der bovengenoemde feiten zich zal hebben voorgedaan en bedraagt voor goederen in Nederland tenminste $\frac{1}{4}\%$ en voor goederen in het buitenland tenminste $\frac{1}{4}\%$ per maand of gedeelte van een maand.

9^o. Annulatie alsmede vermindering der verzekerde som is alleen bij niet- of gedeeltelijke verscheping toegestaan.

(Al dan niet met de toevoeging: *Warranted free from any claim arising enz.*, zie bij Casco-verzekering).

Waardeverzekering. In afwijking der *polisvoorwaarden* en *Beurs-conditiën* voor zooverre deze met onderstaande bepalingen in strijd mochten zijn, geschiedt deze verzekering op de volgende voorwaarden:

1^o. Ten laste van den verzekeraar komen uitsluitend de materiele beschadiging en het verlies van de verzekerde goederen, een en ander als rechtstreeksch gevolg van het molest, daaronder begrepen ontploffing van torpedo's alsmede van drijvende of vaste mijnen, zoomede schade veroorzaakt door bommen en andere vernielingswerktuigen.

2^o. Niet ten laste van den verzekeraar komen derhalve nadeel door vertraagde aankomst, prijsverschil door verkoop onderweg en dergelijke kosten en schaden, als gevolg van, of uit vrees voor Molest ontstaan.

3^o. Evenmin komen voor vergoeding in aanmerking eventueele onkosten (waaronder begrepen vergoeding voor oponthoud van schip en bemanning), waardevermindering van lading en averij-grosse, veroorzaakt door *oponthoud* in verband met oorlogsgevaar of daarvoor bestaande vrees.

4^o. Op grond van aanhouding of opbrenging zal geen abandonnement aan den verzekeraar kunnen plaats vinden.

Ingeval van prijsverklaring zal de verzekeraar niet tot betaling verplicht zijn, vóórdat hem een authentiek of behoorlijk gelegaliseerd afschrift van het in hoogste instantie gewezen vonnis van het Prijs-gerecht zal zijn overgelegd.

Mocht de verzekerde niettegenstaande de prijsverklaring, de prijs-verklaarde stukken of goederen of de waarde daarvan geheel of gedeeltelijk terugontvangen, dan zal hij den verzekeraar, die hem de schade betaald heeft, het aldus ontvangene tot het beloop der betaalde schade aanstonds uitkeeren.

5^o. De in de origineele verzekering tegen transportgevaar voorkomende bepalingen omtrent vergoeding van beschadigdheid zullen op de molestverzekering niet van toepassing zijn, doch zullen met inachtneming van het hierboven bepaalde de door molest veroorzaakte schade, beschadigdheid en averij-grosse worden vergoed, hoe gering ook, dus zonder franchise.

6^o. Met vrijheid voor het stoomschip om van den gewonen koers af te wijken, eventueel tegen verbetering van premie.

7^o. Annulatie alsmede vermindering der verzekerde som is alleen bij niet- of gedeeltelijke verscheping toegestaan.

(Al dan niet met de toevoeging: *Warranted free from any claim arising enz*).

De molestverzekering op casco wordt in de practijk steeds, die op goederen of waarden vaak, gesloten met de clausule: „Warranted free from any claim arising from Capture, Seizure, Arrêts, Restraints, or Detainments by the British

Government or their Allies". Dit heeft ten gevolge, dat alle molestschade, door een der opgesomde gevaren teweeggebracht, ongedekt blijft. De reden van de opneming dier clause is gelegen in de buitengewoon groote risico's, die de assuradeur, die tegen deze gevaren zou willen verzekeren, op zich zou moeten nemen, terwijl de mogelijkheid van herverzekering te Londen, de groote Europeesche reassurantie-markt, is uitgesloten ¹⁾. Voor goederen aan de N. O. T. geconsigneerd, is bovendien de kans op andere dan ophoudings-schade, welke nooit gedekt is, van de zijde van de geallieerden teweeggebracht, betrekkelijk gering, en de kooplieden dragen dus liever hiervoor zelf de risico, dan de zeer hooge premies voor verzekering inclusief British capture enz. te betalen.

Welke gevolgen van molest volgens deze clauses ten laste van den verzekeraar komen, zal in het derde hoofdstuk nader worden besproken, opgemerkt zij intusschen reeds nu, dat ernstig verschil van meening bestaat omtrent den omvang der beperking van het risico tot de „materieele beschadiging en het verlies der verzekerde goederen" ²⁾. De te vergoeden schade kan nooit meer bedragen dan de verzekerde som, daar door de beurspolis gederogerd wordt aan artikel 283 lid 2 K.

Het recht tot abandonnement, den verzekerde voor het geval van aanhouding of opbrenging door een vreemde mogendheid, of bij aanhouding door de Nederlandsche regeering na het begin der reis, toegekend in de artikelen 663, 665 en 668 K, wordt hem door de beursconditiën bij goederen- en waarde-verzekering ontzegd. Bij casco-verzekering op beurspolis blijft de clause der polis, die

¹⁾ Zie p. 28.

²⁾ Zie p. 48; TOLLENAAR, op. cit., p. 29 vgg. en Verzekeringsbode 1915, p. 225 vgg.: Verslag der cursorische voordracht voor de Rotterdamsche Handels-Hoogeschool op 24 Maart 1915 door Mr. RICHARD JANSEN.

abandonnement in geval van geheel verlies met des rechters toestemming toelaat, van kracht ¹⁾).

§ 4. VORMEN, WAARIN DE VERZEKERING TEGEN OORLOGS-GEVAAR IN HET BUITENLAND GESLOTEN WORDT

Allereerst zij opgemerkt, dat het onder de tegenwoordige omstandigheden vrijwel onmogelijk is een juist overzicht te geven van de werkwijze der buitenlandsche verzekeringspraktijk. Evenals in ons eigen land zullen ook daar ingrijpende veranderingen noodig zijn gebleken in de polisvoorwaarden, die nog van vóór den oorlog dateeren en niet berekend waren op conflicten in Europa als dat van 1914, doch getoetst waren aan de ervaringen opgedaan in de Spaansch-Amerikaansche en Russisch-Japansche oorlogen en den laatsten Balkan-oorlog. Vandaar dat ik niet kan instaan voor het nog van kracht zijn der hieronder behandelde verzekeringsvormen ²⁾).

Artikel 350 van den Code de Commerce brengt, evenals artikel 637 K., de buitengewone gevaren voor rekening van den gewonen verzekeraar. De polissen echter sluiten de aansprakelijkheid voor „risques de guerre” in artikel 2 der voorwaarden uitdrukkelijk uit ³⁾. De speciale verzekering wordt gesloten door invoeging in het formulier der polis van de clausule: „Les assureurs soussignés répondent de tous dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures, et molestations de gouvernements et autorités quelconques, amis et ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous acci-

¹⁾ Zie: MOLENGRAAFF, Leidraad, p. 683.

²⁾ Zie ook: Journal de dr. intern. (CLUNET) 1915 p. 34, Analyses et Extraits: Responsabilité de l'assureur pour le risque de guerre.

³⁾ De clausule luidt: „les risques de guerre civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse”.

dents et fortunes de guerre, explosions de torpilles, mines sousmarines et autres accidents analogues”.

Abandonnement (délaissement) is naar luid der polissen toegelaten in geval van neming en aanhouding op last van hooger hand. De termijnen van de artikelen 387 en 396 Code de Commerce worden door de polissen tot een termijn van drie maanden teruggebracht ¹⁾).

Ook in het Duitsche Rijk zijn de gewone verzekeraars aansprakelijk voor de buitengewone gevaren, en wel volgens artikel 820 van het Handels-Gesetzbuch, dat voor hun rekening brengt „Kriegsgefahr und Verfügung von hoher Hand”. Uitsluiting van dit risico kan geschieden door invoeging van een der clauses „frei von Kriegsolest” (art. 848 H. G. B.), welke de geheele verzekering doet vervallen, zoodra de oorlog eenigen invloed op de reis van het schip oefent, of „nur für Seegefahr” (art. 849 H. G. B.), waardoor het gewone gevaar ook na het molest doorloopt. Bepalingen omtrent afzonderlijke molestverzekering kent het Duitsche recht niet.

LLOYD's zeepolis houdt in de aansprakelijkheid voor alle gevaren. Wil men men die voor oorlogsgevaar uitsluiten, dan maakt men gebruik van de clause: „free from capture, seizure and detention and all the consequences thereof, or of any attempt thereat, piracy excepted, and from all consequences of hostilities or warlike operations, whether before or after the declaration of war”. Meestal evenwel, wanneer de overeenkomst in vreedstijd gesloten wordt, houdt zij in de bevoegdheid van assuradeuren om het oorlogsrisico op een bepaalden termijn te doen eindigen; de verzekerde kan zich dan afzonderlijk tegen oorlogsgevaar doen verzekeren.

¹⁾ Zie voorts: THALLER—RIPERT, *Droit maritime*, Parijs 1914, dl. II p. 944 vgg. en de daar aangehaalde litteratuur.

§ 5. STAATSMOLESTVERZEKERING

In den oorlog van 1914 is wederom gebleken, dat de gevaren, die de scheepvaart gedurende een grooten zee-oorlog bedreigen, een dergelijken geweldigen omvang kunnen aannemen, dat de verzekeringsmaatschappijen niet meer bereid gevonden worden het molestrisico op zich te nemen. Evenals in vorige oorlogen nu en dan, doch thans op veel grooter schaal, nemen de regeeringen van oorlogvoerende en neutrale landen het risico geheel of ten deele op zich, overtuigd van de noodzakelijkheid der instandhouding van de overzeesche vaart en begrijpend, dat onmogelijkheid van molestassurantie tengevolge zou hebben een stilliggen van den geheelen handel. In Nederland vinden wij de eerste sporen van dit streven in een „ontwerp van wet tot machtiging van den Minister van Landbouw, Handel en Nijverheid tot het aangaan van verzekeringsovereenkomsten tegen het gevaar van molest in verband met den tegenwoordigen oorlogstoestand”, ingediend bij Koninklijke Boodschap van 25 Februari 1915. Dit ontwerp vond in de afdeelingen geen onverdeeld gunstig onthaal, vooral wegens de soberheid der Memorie van Toelichting, en werd 19 April 1915 gevolgd door een gewijzigd ontwerp, waarin het systeem van directe verzekering door den Staat plaats maakte voor een systeem, waarbij primair reassurantie beoogd wordt. Ook in dit ontwerp werden naar aanleiding van het Voorloopig Verslag door den Minister nog eenige wijzigingen gebracht. Dit nader gewijzigd ontwerp werd ingediend bij brief van 2 Juli 1915 ¹⁾. Inmiddels is echter gebleken, ook uit de adviezen der Vereenigingen van Assuradeuren te Amsterdam en Rotterdam, dat ingrijpen van staatswege niet meer dadelijk noodzakelijk is. Het verslag over het wetsontwerp volgde dan ook eerst 10 April 1916,

¹⁾ Zie: Bijlagen Handelingen Tweede Kamer. Zitting 1914/1915 n^o. 310.

waarna het in de beide Kamers werd aangenomen en als Oorlogsmolest-verzekeringswet van 27 Mei 1915 in Staatsblad n°. 210 is verschenen.

Deze wet gaat uit van het beginsel, dat de Staat eerst moet optreden, wanneer dekking der risico's door particuliere herverzekering onmogelijk is en dan nog slechts voor 90 % van het risico, dat door den eersten verzekeraar wordt gedragen op Nederlandsche schepen of op in neutrale schepen zich bevindende goederen, waarbij Nederlandsche belangen zijn betrokken, met een maximum, wat betreft casco-verzekering, van twee millioen gulden op één casco.

Voorts mogen volgens artikel 1 der wet de voorwaarden der oorspronkelijke verzekering niet in strijd zijn met door den Minister vast te stellen regelen en mag de premie dier verzekering niet lager zijn dan de Minister zal bepalen.

Artikel 2 bepaalt, dat de vordering van den verzekeraar op den Staat ten behoeve van den oorspronkelijken verzekerde zal zijn verbonden bij voorrecht en de schade-regeling alleen met toestemming van den Minister in der minne zal kunnen geschieden.

Artikel 3 opent de mogelijkheid, dat de Staat, indien geen voldoende dekking bij particulieren gevonden kan worden of de premiën naar 's Ministers oordeel te hoog zijn, ook direct als verzekeraar optreedt tot een maximum voor casco-verzekering van twee millioen gulden op één casco.

In Frankrijk verzekert de Staat tegen oorlogsgevaar alle schepen, varende onder Fransche vlag en te boek gesteld in Fransche havens, voor de volle waarde, tegen een premie van ten hoogste 5 %. Voorts sluit de Staat oorlogsverzekeringen af op goederen, bestemd om in Frankrijk geïmporteerd te worden, mits geladen in Fransche schepen, in schepen van bondgenooten of van neutralen. De Staatsverzekering dekt goederen voor export bestemd slechts, indien zij ge-

laden zijn in schepen, in Frankrijk te boek gesteld. Ook in de beide laatste gevallen is 5 % de maximum premie.

In Engeland strekt de Staatsmolestverzekering zich uit over alle schepen en ladingen, varende onder Britsche vlag. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tusschen casco- en goederen-verzekering. De schepen, op het oogenblik van het uitbreken van den oorlog onderweg, konden bij reeds vroeger gevormde „clubs” van assuradeuren zich verzekeren; 80 % van het risico dier clubs werd door den Staat door herverzekering gedekt. Na het uitbreken van den oorlog kunnen uitgaande schepen zich verzekeren voor 80 % bij den Staat, voor de overige 20 % bij de clubs, tegen een premie van minimaal 1 % en maximaal 5 %. De Staat verzekerde bij het begin van oorlog stoomende goederen niet; later geladen koopmanschappen echter wel tegen de voor casco's vastgestelde premies. Een permanent bureau houdt toezicht op deze verzekeringen ter voorkoming van fraudes.

In Duitschland is onder bescherming van den Staat op 22 September 1914 opgericht een particuliere verzekeringsmaatschappij, Deutsche Versicherungs-Gesellschaft, gevestigd te Hamburg, welke de taak van de regeering heeft overgenomen.

HOOFDSTUK III

HET RISICO VAN DEN MOLESTVERZEKERAAR

§ 1. OORZAKELIJK VERBAND

Gelijk boven reeds vermeld is, worden de meeste verzekeringen tegen molestgevaar gesloten afzonderlijk van de gewone verzekering en is dus een scherpe begrenzing van beide risico's zeer noodig. Juist de moeilijkheid dier begrenzing deed vaak den wensch uiten, dat verzekeraar en verzekerde mochten terugkeeren tot de methoden van voorheen, toen één verzekeraar beide soort gevaren dekte ¹⁾. Voor de begrenzing dier risico's is noodig bij elk geval van schade te bepalen, of zij haar oorzaak vindt in het plaatsgrijpen van een molest- dan wel van een gewoon zeegevaar. Meer nog dan elders in het verzekeringsrecht treedt dus hier de causaliteit op den voorgrond. Vandaar dan ook, dat alle schrijvers over dit onderwerp een belangrijke plaats inruimen voor de bespreking van de vraag, welk verband moet bestaan tusschen het molest en de schade, wil de zeeverzekeraar bevrijd zijn van zijn aansprakelijkheid, de molestverzekeraar verantwoordelijk.

In het kort zullen wij de verschillende theorieën, die door schrijvers en rechters worden toegepast om deze vraag op te lossen, hier bespreken. In Engeland houdt men zich getrouw aan de oude leer: „*causa proxima, non remota*

¹⁾ VERNEAUX, in *Journal de dr. int. privé* (CLUNET) Jrg. 1898, p. 489.

spectatur", echter veroorlooft de jurisprudentie zich soms de vrijheid van dit axioma af te wijken, wanneer er sprake is van „barratry of the master and crew". Een enkel voorbeeld diene ter toelichting. Een schip was tijdens den Amerikaanschen burgeroorlog geladen met 6000 balen koffie op weg van Rio de Janeiro naar New-York; de koffie was verzekerd „free from all consequences of hostilities". Het strandde bij Kaap Hatteras, daar de Geconfedereerden de kustlichten gedoofd hadden. Ongeveer 120 balen werden gered door visschers, doch verbeurdverklaard; ten opzichte van deze nam de High Court of Admiralty aan, dat zij door „hostilities" verloren gingen. Dezelfde beslissing werd genomen ten opzichte van 1000 balen, welke zouden zijn gered geworden, als niet een twist van de visschers met soldaten der Geconfedereerden de redding belet had. Het verlies der overige balen werd toegeschreven aan „perils of the sea" ¹⁾.

Als voorbeeld van afwijking van den regel der causa proxima stelt Douglas Owen het geval, dat een schip door „barratry" op een mijn loopt. Hier is de gewone verzekeraar aansprakelijk op grond van de schuld van den schipper ²⁾. Ook de Amerikaansche jurisprudentie houdt zich zorgvuldig aan de leer der causa proxima ³⁾.

De Fransche rechtspraak huldigt veel ruimere opvattingen met betrekking tot het vereischte oorzakelijk verband. Zij stelt zich op het standpunt, dat de verzekeraar tegen „risques de guerre" aansprakelijk is, indien de oorlogstoestand is de „cause directe", de conditio sine qua non voor het voorvallen van de schade ⁴⁾. Bij toepassing van dit principe zal

1) Zie: OWEN. op. cit., p. 77, zaak IONIDES v. Universal Insurance Co.; ARNOULD, On marine insurance, 4de druk, dl. II p. 666, Londen 1872.

2) Zie: OWEN, op. cit., p. 86; ARNOULD, op. cit., p. 708 vgg.

3) Zie: RICHARDS, op. cit., p. 615—625.

4) Zie o.a.: ANDOUIN, De quelques questions relatives à l'assurance des risques de guerre, Journ. de droit intern. privé (CLUNET), Jrg 1904 p. 1035.

men in sommige gevallen den verzekeraar aansprakelijk moeten stellen voor schade, ontstaan door het nemen van maatregelen ter vermindering van molestgevaar, iets wat in het Engelsche systeem is uitgesloten ¹⁾.

In de Duitsche rechtspraak is de laatste jaren de leer der adaequate veroorzaking in het verzekeringsrecht vrij algemeen aanvaard. Derhalve wordt de verzekeraar tegen „Kriegsgefahr” aansprakelijk geacht, indien het voorgevallen molest volgens de regelen der ervaring het intreden van het gevaar niet onbelangrijk heeft beïnvloed. Tegen deze meer en meer veld winnende beschouwing verzet zich C. Ritter in een artikel in het Zeitschrift für die gesammte Versicherungs-Wissenschaft ²⁾. In aansluiting aan Ehrenberg ³⁾ zoekt hij de vereischten, waaraan het causaal verband moet voldoen, in de bedoeling van partijen en meent, dat deze slechts bedoelen kunnen een causaliteitsleer te huldigen, welke met den normalen loop der dingen rekening houdt en waarin uit de oorzaak het gevolg als iets geheel onvermijdelijks voortvloeit; anders zal het in hun oog geen gevolg zijn. Hij drukt dit uit als volgt. „Der Versicherer haftet für die unvermeidlichen Folgen versicherungsmässiger Ereignisse, sofern diese Ereignisse nicht die unvermeidliche Folgen sind versicherungsfreier Ereignisse”.

MOLENGRAAFF sluit zich aan bij de door EHRENBURG en

¹⁾ Vgl. b.v. het geval beschreven bij ANDOUIN, l. c. p. 1034. Een schip, gedurende den Spaansch-Amerikaanschen oorlog op weg van Liverpool naar Cuba, keerde om een vrijwel onvermijdelijke neming te ontgaan naar Liverpool terug. De eigenaars der lading spraken de molestverzekeraars aan voor de door hen gemaakte kosten, doch werden door den Engelschen rechter afgewezen. ANDOUIN acht in dit geval den verzekeraar tegen „risques de guerre” naar Fransche beginselen aansprakelijk.

²⁾ Zie: C. RITTER, Vom Grundsatz der allgemeinen Gefahren-deckung im Seeversicherungsrechte, ins besondere der Gefahr des Verschuldens der Schiffsbesatzung, in Zeitschr. f. die gesammte Versicherungs-Wissenschaft, deel XIV, p. 39 vgg.

³⁾ EHRENBURG, Versicherungsrecht, dl. I p. 425 vgg.

RITTER aangewezen richting en komt tot het resultaat, dat „als oorzaak moet worden beschouwd de gebeurtenis, waaruit naar den gewonen loop van zaken de schade *moest* volgen” ¹⁾. Ook TRENITÉ ²⁾ beroept zich op de bedoeling van partijen: „de verzekeraar wil vergoeden alle schade ontstaan, *doordat* de in de polis aangeduide gebeurtenis heeft plaatsgegrepen”. Hij meent, dat men, in omkeering van den Engelschen regel, letten moet op de meest verwijderde oorzaak, echter nooit op zijdelingsche oorzaken, d. w. z. die, „welke geen deel uitmaken van de onafgebroken keten van oorzaken en gevolgen, die door causaal verband aan de naaste oorzaak gehecht zijn”. Hij verdedigt deze opvatting met een beroep op artikel 637 K. in verband met de artikelen 249 en 276 K., welke doelloos zouden zijn, indien de wet slechts met de *causa proxima* rekening hield.

Wij zullen ons tot bovenstaand overzicht beperken, daar een uitvoeriger bespreking van het vraagstuk der causaliteit, dat op zoovele punten in het privaatrecht van belang is, ons te ver van ons eigenlijk onderwerp zou afvoeren. Om dezelfde reden onthouden wij ons van het weergeven eener eigen opvatting, hoewel wij ons geneigd gevoelen tot aansluiting bij EHRENBURG, RITTER en MOLENGRAAFF. Echter willen wij niet nalaten er op te wijzen, dat eenige aanwijzingen betreffende het noodige oorzakelijk verband te vinden zijn in ons verzekeringsrecht en wel in artikel 648 K. en de gebruikelijke molestclausule. Artikel 648 stelt den verzekeraar „vrij van molest” met doorlopend risico voor het gewone gevaar vrij van het vergoeden van schaden, „welke ongetwijfeld uit het molest dadelijk voortspruiten”; de molestclausule spreekt van beschadiging en verlies „als rechtstreeksch gevolg van molest”. M. i. hebben deze beide uitdrukkingen

¹⁾ Leidraad, p. 645.

²⁾ Zeeverzekering, dl. I p. 73 vgg.

geen andere beteekenis, dan dat men den band tusschen schade en ramp niet te ruim mag leggen.

Causaal verband moet niet slechts bestaan tusschen het feit, dat de schade heeft teweeggebracht en de schade zelf, maar eveneens tusschen dat feit, indien het tenminste niet zelf reeds als specimen van molest genoemd wordt, en de oorlogstoestand (verklaring van oorlog). De opvattingen, omtrent de causaliteitsleer gehuldigd, zullen in grensgevallen moeten beslissen. Een bekende vraag op dit gebied is b.v. of de schade veroorzaakt, doordat een schip wegens het gedoofd zijn der kustlichten op het strand loopt of in aanvaring komt met een in oorlogstijd zonder licht varend oorlogsschip ¹⁾ voor rekening is van den molestverzekeraar. Hetzelfde geldt voor uitvoerverboden in oorlogstijd uitgevaardigd; Mr. RICHARD JANSEN acht, in zijn bovenaangehaalde rede, aansprakelijkheid van den molestverzekeraar in dit laatste geval steeds uitgesloten wegens ontbreken van causaal verband.

Ten slotte kunnen zich gevallen voordoen, dat twee schade-oorzaken gelijktijdig optreden of althans niet is uit te maken, welke van twee of meer opgetreden gevaren, naar de causaliteitsbeschouwing des rechters, als oorzaak van de ramp mag worden beschouwd. Een schip b.v. komt, doordat de stuurinrichting door schuld van het scheepsvolk defect is geraakt, te midden van een mijnenveld en vergaat; of wel brand breekt aan boord uit, terwijl het schip een vijandelijk oorlogsvaartuig tracht te ontkomen en het schip wordt genomen. In deze en dergelijke gevallen van samenloop zal de rechter de verplichtingen der beide verzekeraars, met het oog op de omstandigheden der ramp, voor zoover deze bekend zijn, billijk moeten verdeelen ²⁾. Hierbij overwege men echter,

¹⁾ Zie: TRIB. DE COMM. DE BORDEAUX 28 Dec. 1898 (CLUNET) 1899, p. 993 en COUR DE BORDEAUX, 26 Febr. 1900 (CLUNET) 1900, p. 545, zaak van het Engelsche schip Foscolia.

²⁾ Zie: EHRENBURG, op. cit., p. 429; VOIGT, op. cit. p. 388 vgg.

dat onze wet eenige aanleiding geeft, op grond van artikel 648 K. lid 2 en de daar onmiddellijk aan voorafgaande woorden, een vermoeden ten nadeele van den gewonen verzekeraar aan te nemen.

§ 2. OMVANG VAN DEN VERGOEDINGSPLICHT

Bij molestverzekering, welke niet op beurspolis geschiedt, heeft men, wat betreft den omvang van den vergoedingsplicht van den assuradeur zich te richten naar de algemeene beginselen van zeeverzekeringsrecht, neergelegd in de artikelen 637, 283, 646 lid 3, 655, 665, 701, 708 en 720 K. Vandaar, dat ook bij de molestverzekering de vraag zich voordoet, hoe te handelen ten opzichte van buitengewone kosten, niet vallend onder avarij-grosse of reddings- en bergingskosten, welke ten gevolge van het molest zijn gemaakt, als kosten van opslag, lossing, gages gedurende oponthoud in een vluchthaven, enz. Hier staan twee meeningen tegenover elkaar, welke wij, als betreffende het algemeene verzekeringsrecht, slechts zeer in het kort willen bespreken. De opvatting door den Hoogen Raad in een arrest van 17 April 1862 (W. n^o 2360) neergelegd, naar aanleiding van de aansprakelijkheid van den assuradeur voor schadevergoeding aan derden wegens aanvaring, laat den verzekeraar vergoeden alle schade door den verzekerde gedurende den loop der overeenkomst, ter zake van het verzekerd voorwerp, in zijn vermogen geleden ¹⁾. De tweede meening, o.a. door TRENITÉ ²⁾ verkondigd, beroept zich op de bepaling van artikel 637 K., dat „voor rekening van den verzekeraar zijn alle verliezen en schaden aan de

¹⁾ Zoo ook Mr. RICHARD JANSEN (zie noot 2. p. 37.); TOLLENAAR, op. cit., p. 35; ANDOUIN, l. c. in CLUNET 1905, p. 157; vergelijk MOLENGRAAFF, Leidraad, pp. 684 en 685, THALLER-RIPERT, op. cit., dl. II n^o 2389.

²⁾ TRENITÉ, op. cit., dl. I pp. 112 en 137 vgg.

verzekerde voorwerpen overkomen", waarmede slechts materieele schaden bedoeld kunnen zijn. In dit systeem is de assuradeur, dan krachtens de bijzondere bepalingen van de artikelen 283, 655, 665 en 720, bovendien verplicht te vergoeden de reddings- en bergingskosten en de bijdrage in de averij-grosse. Wij zijn geneigd ons aan te sluiten bij de eerste opvatting en wel niet zoozeer op grond van de artikelen 637 en 246, zooals het geciteerd arrest, dan wel naar aanleiding van artikel 701 sub 7° in verband met de artikelen 719 en 721, daar de particuliere avarij door den verzekeraar vergoed wordt. Een tweede argument, met betrekking speciaal ten opzichte van molestverzekering, is gelegen in het feit, dat de molestclausules alle deze kosten uitdrukkelijk uitsluiten, wat zij niet behoefden te doen als de verzekeringspraktijk den assuradeur er niet voor aansprakelijk achtte.

Van het grootste belang is deze vraag tevens voor casco-verzekeringen te Amsterdam of Rotterdam en voor goederenverzekering te Rotterdam, afgesloten vóór de invoering der nieuwe molest-clausules. Vóór 1916 toch bezat slechts Amsterdam een molestclausule voor goederenverzekering ¹⁾, welke de aansprakelijkheid voor „opslagkosten, pakhuishuren, nadeel door vertraagde aankomst, prijsverschil door verkoop onderweg, eigen bederf en dergelijke kosten en schaden" uitsloot, voor zoover zij niet als avarij-grosse werden omgeslagen. Bij de bovengenoemde verzekeringen is dus de molestverzekeraar voor alle deze kosten aansprakelijk.

Bij molestverzekering op beurspolis zijn de moeilijkheden aangaande de vraag of ook andere dan de kosten tot redding en berging gemaakt en die, welke in avarij-grosse worden omgeslagen, behooren te worden vergoed, aanzienlijk beperkt door de te dien aanzien gemaakte bepalingen.

¹⁾ Zie : Groene boekje, p. 90. Deze clausule is vastgesteld op 7 Maart 1905.

Volgens de molestclausule voor casco-verzekering ¹⁾ komen naar mijne meening voor rekening van den verzekeraar de volgende schaden en kosten;

1°. de materieele beschadiging en het materieele verlies door molest veroorzaakt, zonder aftrek voor verbetering van oud tot nieuw van $\frac{1}{3}$ volgens de artikelen 713 en 714 K., waaronder beschadiging ontstaan door handelingen van de autoriteiten in geval van aanhouding en dergelijke beschadigingen, mits deze niet enkel een gewoon gevolg zijn van het oponthoud;

2°. alle bijdrage in de avarij-grosse, voor zoover deze niet valt onder schaden en kosten, ontstaan door oponthoud in verband met molest of vrees voor molest;

3°. de reclame-kosten ²⁾, voor zoover geen gevolg van oponthoud alleen;

4°. de verdere, door de bepaling omtrent kosten, uit oponthoud voortvloeiende, niet uitgesloten buitengewone onkosten, door molest veroorzaakt, als kosten, veroorzaakt door gedwongen deviatie, enz.

Omtrent de onder 3° en 4° genoemde buitengewone kosten is verschil van meening mogelijk, omdat de clausule er over zwijgt; toch meen ik, op grond juist van dit zwijgen het bestaan van een vergoedingsplicht te moeten aannemen daar nu aan de wettelijke bepalingen niet is gederogeerd. Een beroep op de in 4^{de} alinea voorkomende uitdrukking „zullen ... worden vergoed schade, beschadigheid en avarij-grosse” kan niet opgaan, daar deze voorkomt in een speciale bepaling over de franchise ³⁾.

Volgens de clausule voor casco-verzekering is de verzekerde gerechtigd tot het bedrag der geheele schade,

1) Zie: p. 34 .

2) Zie: TOLLENAAR, op. cit., p. 37.

3) Zie voorts p. 51.

zonder dat met de gebruikelijke franchise van 3 0/0 of de wettelijke van 1 0/0 gerekend wordt.

Alle deze regels gelden echter slechts, indien het molest niet bestaat in neming, aanhouding of ophouding door het Britsche gouvernement of een der andere geallieerde mogendheden, daar de bij casco-verzekering steeds gebruikelijke opdruk den verzekeraar van het vergoeden van deze schade ontslaat.

De molestclausule voor goederen- en waarde-verzekering ¹⁾ bepaalt, dat ten laste van den verzekeraar komen „uitsluitend de materieele beschadiging en het verlies der verzekerde goederen”. Hier rijst opnieuw de vraag, wat rechtens is ten opzichte van de kosten, door den verzekerde ten gevolge van het molest gemaakt. M.i. is voor avarij-grosse de zaak beslist — ondanks de beperkende bepaling van de clausule: „uitsluitend de materieele schade en het verlies” — door het feit, dat onder 5^o geconstateerd wordt, dat de verzekeraar zal vergoeden; „schade beschadigdheid en *avary-grosse*. De bijdrage in de *avary-grosse*, mits deze niet het gevolg is van oponthoud, is dus voor rekening van den molestverzekeraar. Niet echter vergoedt hij de kosten, genoemd in de onder 2^o en 3^o geplaatste bepalingen, te weten: „opslagkosten, pakhuishuren, nadeel door vertraagde aankomst, prijsverschil door verkoop onderweg, eigen bederf en dergelijke kosten en schaden, als gevolg van of uit vrees voor molest ontstaan” (onder 2^o), zoo ook „onkosten (waaronder begrepen vergoeding voor oponthoud van schip en bemanning), waardevermindering van de lading en avarij-grosse, veroorzaakt door *oponthoud* in verband met molest of daarvoor bestaande vrees”. De moeilijkheid blijft evenwel bestaan voor de reclame-kosten. Moet men aannemen, dat ook deze door den verzekerde zelf gedragen worden, of is er aanlei-

¹⁾ Zie p. 35.

ding, op grond van de eigenaardige positie, welke deze kosten in ons verzekeringsrecht innemen, — men vergelijk de artikelen 283 lid 2, 655 en 665 — hen te brengen ten laste van den assuradeur, ondanks het woord „uitsluitend” in de molestclausule en de toewijzing „en dergelijke kosten” onder 2^o? Naar mijne meening moet men de reclame-kosten voor rekening van den verzekeraar brengen. De kosten voor reclame toch worden gemaakt gedeeltelijk, soms zelfs geheel, ten behoeve van den verzekeraar. Belast men er den verzekerde mede, dan wordt het voor hem misschien voordeelig geen bijzondere moeite te doen; de vergoeding van kosten schaden en interessen, volgens artikel 283 en 655 verschuldigd, zal hem, daar het bewijs van zijn schuld zeer moeilijk te leveren zal zijn, hiervan niet terug houden. Bovendien hebben deze kosten, ten voordeele van den verzekerde gemaakt, eenigszins hun karakter van vermogensschade verloren en vertoonen overeenkomst met de kosten door een lasthebber gedaan ten behoeve van den lastgever, welke deze volgens artikel 1845 B. W. moet restitueeren. Tenzij een uitdrukkelijke bepaling in de polis anders beslist, acht ik dus bij de heerschende duisterheid in de clausule den molestverzekeraar aansprakelijk voor alle reclamekosten, behalve die welke uit oponthoud voortspruiten. Hetzelfde geldt voor de reddingskosten in geval van stranding of schipbreuk tengevolge van molest.

Resumeerende meen ik dus, dat de molestverzekeraar op goederen of waarden moet vergoeden:

- 1^o. alle materieele schaden en verliezen;
- 2^o. de bijdrage in de avary-grosse, voorzover deze niet voortvloeit uit oponthoud;
- 3^o. alle kosten voor redding en reclame, voor zoover niet, als zijnde door oponthoud veroorzaakt, uitgesloten.

Ook in deze clausules komt voor de bepaling, dat geen rekening gehouden wordt met de franchise der beurspolis van 3 %_o. In geval van prijsverklaring zal de verzekeraar

slechts tot betaling verplicht zijn op vertoon van een afschrift, authentiek of gelegaliseerd, van het in hoogste instantie gewezen vonnis van het prijsgerecht.

Onder 6^o vermeldt de clausule voor goederenverzekering, dat de verzekerde som slechts in geval van materiele schade als taxatie geldt. In alle overige gevallen, d. w. z. bij verlies, vergoeding van avary-grosse en reclame- of reddingskosten, wordt de schaderegeling opgemaakt op grond van „de werkelijke waarde der verzekerde goederen ten tijde en ter plaatse van verzending, verhoogd met vracht, assurantiepremie en andere kosten, of de c.i.f.-waarde, alsmede 10 % ingebeelde winst van de werkelijke waarde”. Verder wordt bepaald, dat als bewijs van deze waarden ter plaatse van verzending, zal worden aangenomen de factuur, behoudens door den assuradeur te leveren tegenbewijs.

Vaak wordt ook, vooral wanneer de goederen aan de N. O. T. geconsigneerd zijn en dus het gevaar voor schade, teweeggebracht van de zijde der geallieerden, vrij gering is, gebruik gemaakt van de clausule: „Warranted free from capture and seizure, enz.” ¹⁾). Hierdoor wordt natuurlijk het risico zeer beperkt en verdwijnt iedere vordering tot vergoeding van reclame-kosten en beschadiging door militairen en beampten bij aanhouding door de Britsche en geallieerde regeeringen.

§ 3. BEGIN EN EINDE VAN HET RISICO VAN DEN MOLESTVERZEKERAAR

Het risico van den casco-verzekeraar begint te loopen, volgens artikel 624 K., van het oogenblik af, dat de schipper een begin gemaakt heeft met het laden van koopmanschappen of den ballast. Dit geldt natuurlijk ook voor den molest-verzekeraar. Het gevaar eindigt 21 dagen na aankomst van

¹⁾ Zie p. 36.

het schip of bij afloop der lossing binnen dien termijn. Van deze bepaling van artikel 625 K. wordt in de molestclausule voor casco-verzekering afgeweken; naar luid van deze clausule eindigt het gevaar „onmiddellijk na aankomst van het stoomschip ter destinatie, zoodra hetzelfde daar op de los- of laadplaats zal zijn vastgemeerd of voor anker gekomen.” Voorts derogeert de clausule aan de wettelijke bepalingen omtrent deviatie: „met vrijheid voor het stoomschip en van den gewonen koers af te wijken”, welke bepaling m. i. ruimer is, dan de steeds in de beurspolis voorkomende clausule: „zullende het voorz. schip mogen varen, voorwaarts, achterwaarts, wenden en keeren aan alle zijden, en door nood of met wille aannemen zoodanige havens en reeden, als de schipper of schippers tot nut en vordering voor de voorschr. reis goeddunken zal” ¹⁾, daar de vrijheid tot deviatie niet gebonden is aan „nut en vordering der reis”. De vraag blijft, wanneer de verzekering eindigt bij binnenloopen van een vluchthaven. Is de bedoeling van dat binnenloopen een onmiddellijk dreigend gevaar te ontgaan, dan zal het slechts een vorm van geoorloofde deviatie zijn. Indien een schip in een vluchthaven is binnengevallen en daar moet blijven liggen, aangezien het volgens artikel 364 K. niet mag uitloopen voor het op veilige wijze kan vertrekken of stellige orders ontvangt, blijft de verzekering op het schip eveneens doorloopen en wel voor onbepaalden tijd. Is echter uit de omstandigheden op te maken, dat de reis gestaakt is, b.v. doordat de lading geheel vergaan is of volgens schikking met de inladers op andere wijze haar bestemming volgt of wel doordien het geval van artikel 502 onder 2^o zich voordoet, zal men aan kunnen nemen, dat de verzekering volgens artikel 632 na 21 dagen een einde neemt.

¹⁾ Zie over de beteekenis dier clausule: MOLENGRAAFF, Leidraad, p. 66 en NOLST TRENITÉ, op. cit., dl. I p. 328 vgg.

Bij goederenverzekering begint het risico van den verzekeraar volgens artikel 627 K. en de beurspolis te loopen op het oogenblik, dat de goederen zullen zijn gebracht op de kade of op de wal om vandaar ingeladen te worden.

Wanneer echter het risico eindigt, is bij deze verzekering moeilijker te bepalen, dan bij caso-verzekering, wegens de zeer verschillende gevallen, die zich kunnen voordoen. Bij aankomst ter bestemder plaatse houdt het gevaar, volgens artikel 627 K. en de clause op, onmiddellijk nadat de goederen aan wal zijn gebracht, of in elk geval 15 dagen na aankomst van het stoomschip. Minder eenvoudig wordt deze questie, wanneer de reis op een of andere wijze gestoord wordt door een der velerlei omstandigheden, die in oorlogstijd de scheepvaart belemmeren. Loopt het schip een vluchthaven in, dan zal het risico doorloopen „totdat de reis wettig gestaakt is of door den verzekerde bevel tot het niet weder inschepen van de goederen gegeven is”, volgens het bij artikel 628 K. bepaalde. Men vatte „reis” in in artikel 628 op als reis der goederen, hoewel de tekst aanleiding geeft om aan te nemen, dat de reis van het schip bedoeld is. Doet men dit evenwel, dan komt men in conflict met de bepaling van artikel 638, welke slechts door willekeurige verandering van het schip, niet van het schip, de verzekering doet ophouden. Gedwongen verandering toch is juist aanwezig, indien de reis van het schip gestaakt wordt en de inladers dus op andere wijze in het vervoer moeten voorzien ¹⁾. Volgens artikel 628 moet de reis „wettig” gestaakt zijn; onder wettige staking versta men volgens TRENITÉ iedere staking, welke niet het gevolg is van nalatigheid, verzuim of schelmerij van den schipper. Ter beslissing, wanneer men het vervoer als gestaakt mag aanmerken, houde men in de eerste plaats het oog op de omstandigheden. Blijkt

¹⁾ Aldus TRENITÉ, op. cit., dl. I p. 338.

de bedoeling de goederen in de vluchthaven van de hand te doen, hetzij uit een bevel tot niet weder inschepen, hetzij door te koop stellen of op andere wijze, dan houdt de verzekering op. Is evenwel uit de feiten niet op te maken, dat men het vervoer niet verder wil doen plaats hebben, dan blijft de verzekering in stand. M.i. zal men de reis eveneens als gestaakt mogen beschouwen, indien de verzekerde uit nalatigheid of overdreven voorzichtigheid de gelegenheid om op behoorlijke en voor hem niet te schadelijke wijze het vervoer voort te zetten, laat voorbijgaan.

Bij afwijzing tengevolge van blokkade en aankomst elders, geldt hetzelfde als bij binnenloopen in een vluchthaven.

Voor het geval van ophouding, aanhouding en andere van hooger hand genomen maatregelen, geschiedend, nadat de goederen ter bestemming aan wal zijn gebracht of 15 dagen zijn verlopen na aankomst van het schip, treft de molest-clausule voor goederenverzekering ¹⁾ een bijzondere regeling. Deze regeling ziet op het geval, dat de goederen tengevolge van regelingen van de Britsche regeering met den schipper of met de Nederlandsche Overzee-Trust, in Nederland worden opgeslagen of naar een Engelsche haven teruggebracht. Tegen verbetering van premie, verschuldigd van het oogenblik af, dat de maatregel genomen wordt, neemt de verzekeraar het risico op zich zoolang het goed aan de beschikking van den verzekerde onttrokken blijft.

Bij verzekeringen, waarbij deze clausule niet op de polis voorkomt, doordat zij vóór 1916 zijn gesloten, moet men aannemen, dat het risico ook zonder verbetering van premie doorloopt, zoolang het goed aan de beschikking van den verzekeraar onttrokken blijft ²⁾. Art. 625 kan niet toepasselijk worden geacht, daar wel het schip ter bestemder plaatse is

¹⁾ Zie p. 34.

²⁾ De beursconditiën bepalen, dat het risico ook na 15 dagen na aankomst van het schip doorloopt, indien er wettige verhindering is.

aangekomen, doch voor den verzekerde deze aankomst geheel zonder belang is, daar zijn goed in dezelfde conditiën verkeert, als wanneer het in een buitenlandsche haven achtergehouden was. Voor deze goederen eindigt de verzekering eerst, wanneer zij ter beschikking van den verzekerde gelost worden of zijn verbeurdverklaard ¹⁾).

Van het grootste belang is bij de molestverzekering de vraag tot welke natie de verzekerde behoort, met het oog op het gevaar voor neming en aanhouding van de zijde der oorlogvoerende mogendheden. Ook de wetgever heeft dit blijkbaar ingezien, zooals de bepaling van artikel 658 K bewijst ²⁾. Toch is ten onzent noch door de polissen en beursconditiën, noch door de wet geregeld, welke invloed op de verzekering wordt geoefend door overgang van het verzekerd voorwerp gedurende den loop der verzekering van een neutralen verzekerde aan een onderdaan van een oorlogvoerenden staat. Deze vraag is van groot belang, zoowel voor casco als voor goederenverzekering, daar een dergelijke eigendomsovergang voor den molest-verzekeraar een enorme verzwaring van zijn risico medebrengt. Zoowel op grond van artikel 283 K, als van de clause „of die het anders zou mogen aangaan” in de beurspolissen, is men op het eerste gezicht geneigd te meenen, dat de verzekering steeds gewoon doorloopt. Bij nadere beschouwing echter komt men tot de conclusie, dat het een eisch van billijkheid is, dat een dergelijke eigendomsovergang verval van de verzekering ten gevolge hebbe, indien deze van vóór den oorlog dateert. De vraag is of een dergelijk vervallen der verzekering te rijmen is met de bepalingen van onze wet. De artikelen 1374 en 1375 B. W.

¹⁾ Zie het geval besproken op p. 10.

²⁾ Dit artikel bepaalt, dat de verzekeraar, die schepen of goederen verzekerd heeft als bepaald onzijdig eigendom, niet bevrijd is door een enkel vonnis van verbeurdverklaring van een vreemden rechter, doch dat de verzekerde bewijzen kan, dat het goed werkelijk onzijdig eigendom was en hij voldoende pogingen tot reclame heeft in het werk gesteld.

openen de mogelijkheid tegen te gaan, dat het risico van den verzekeraar tegen molest uit ter mate wordt verzwaaard zonder zijn medewerking; ook door analogische interpretatie van artikel 251 K. kan men dit ongewenschte resultaat vermijden ¹⁾. Bij verzekeringen, gesloten na het uitbreken van den oorlog echter, kan van den verzekeraar verwacht worden, dat hij zich voor deze risicoverzwaaring vrijware door artikel 283 of de polisclausule „of die het anders zou mogen aangaan” buiten werking te stellen.

De werking van artikel 283 en de polisclausule moet men eveneens uitschakelen voor het geval van neming en aanhouding. In deze gevallen komt de verzekering niet ten voordeele van de nemende mogendheid, doch blijft doorloopen ten bate van den verzekerde, tot op het oogenblik der verbeurdverklaring door een prijsgerecht of totdat, in geval van vrijlating, het schip of de goederen hun bestemming bereiken. Tot op deze tijdstippen loopt ook de gewone zeeverzekering door ²⁾.

§ 4. VERDEELING VAN DEN BEWIJSLAST

Evenals elders in het privaatrecht, waar verschillende rechtsbetrekkingen naast elkaar liggen, is het bij de molestverzekering voor de betrokken partijen van het grootste belang, door wie het bewijs geleverd moet worden van de feiten,

¹⁾ Zie: MOLENGRAAFF, Leidraad, p. 664 vgg. en de daar aangehaalde rechtspraak; Mr. S. NAAYEN, De invloed van risicoverandering op het voortbestaan van het assurantie-contract, Proefschrift, Utrecht 1910, p. 201 vgg.

²⁾ Zie: Journ. de droit intern. (CLUNET) Jrg. 1915, I. c., p. 34. Een Duitsch schip met kolen geladen en verzekerd in Hamburg „nur für Seegefahr”, in Engeland tegen de gevaren, uitgesloten door de clausule „F. C. & S.” werd tijdens de Russisch-Japansche oorlog genomen en verging in de haven van opbrenging. Beide verzekeraars werden aangesproken en beide veroordeeld: de Duitsche, omdat de schipbreuk plaats had vóór de prijsverklaring, de Engelsche, op grond van de neming.

welke een der partijen tot schuldenaar maken, of der bevrijdende omstandigheden. Verschillende gevallen zijn te onderscheiden. Heeft men te maken met een verzekering „inclusief molest”, dan is de gang van zaken geen andere, dan die gevolgd, zou zijn, wanneer het schip door een gewone zee-ramp was getroffen. De verzekerde moet, volgens de algemeen gevolgde bewijsleer, bewijzen feiten, die aannemelijk maken, dat de schade is toe te schrijven aan een der gevaren, waartegen verzekerd is. De assuradeur kan alsdan te zijner bevrijding bewijs leveren van een bevrijdende omstandigheid ¹⁾.

Bij verzekering „vrij van molest” met doorlopend risico voor gewone gevaren moet dezelfde weg gevolgd worden: de verzekeraar is bevrijd, indien het sinister teweegebracht is door molest, wat blijken kan uit de door den verzekerde gestelde feiten; levert deze het bewijs, dat de schade het gevolg is van een gewoon zee-evenement, dan kan de verzekeraar alsnog bewijzen, dat dit zee-evenement (b.v. schipbreuk) een gevolg is van molest. Is de verzekering gesloten met het beding „vrij van molest” volgens artikel 647 K., zoo kan de verzekeraar volstaan, met het bewijs, dat vóór de schade intrad het schip door molest is opgehouden of van de koers gebracht.

Heeft men te maken met een verzekering „vrij van molest” met doorlopend risico voor gewone gevaren, en een afzonderlijke molestverzekering, dan kan de gewone verzekeraar, aangesproken wordende voor schade, veroorzaakt door een gewoon zeegevaar, bewijs leveren, dat molest de eigenlijke schade-oorzaak is; de molestverzekeraar kan zich te zijner bevrijding beroepen op een gewoon gevaar van de zee als oorzaak der molestschade, b. v. schuld of schelmerij van den schipper.

¹⁾ Zie: MOLENGRAAFF, Leidraad, p. 640 vgg.; TRENITÉ, op. cit., dl. p. 136 vgg. en de daar aangehaalde jurisprudentie.

§ 5. NEDERLANDSCHE RECHTSPRAAK BETREFFENDE DE VERZEKERING TEGEN MOLEST

Slechts zeer enkele vonnissen op het gebied der molest-verzekering zijn in de verzamelingen van Nederlandsche jurisprudentie te vinden. In het kort zullen wij die, welke wij vermeld vonden, bespreken.

Allereerst citeeren wij een vonnis, door Arbiters gewezen op 14 December te Amsterdam 1852 (KUYPER VAN HARPEN, Verzameling van gewijsden in zaken van zeeassurantie, n° 39).

Op het schip „Louise” was verzekerd f 18000 voor alle gevaren voor een jaar; in Liverpool bleef het schip, een Pruisisch, om het gevaar door de Deensche kruisers genomen te worden te ontgaan, 14 dagen liggen. De verzekeraars werden aangesproken de kost- en maandgelden, door de reeders over dien tijd aan het scheepsvolk voldaan, te vergoeden op grond van artikel 283 K. en 699 sub 18° K. Arbiters wezen den eisch toe.

O. i. is deze beslissing juist: hoewel voor toepassing van artikel 283 in dergelijke gevallen moet vaststaan, dat er werkelijk een zeer ernstig gevaar voor neming bestond, daar men anders niet aan kan nemen, dat de kosten hebben gediend ter vermindering van *schade*.

Een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 3 Juni 1863 (W. n° 2556 en Mag. v. Handelsr. dl. VI, p. 263), vernietigd door het Hof van Zuid-Holland op 18 Mei 1864 (M. v. H. dl. VI, p. 272) beslist het volgende geval.

Op het casco van het schip „H. Willebrordus” was verzekerd f 600, „vrij van molest ten Z. van den evenachtslijn en ten O. van Straat Sunda”; het loopt bij de Lamoks-eilanden op een klip en wordt lek; Chineezen komen in een boot en nemen aan het schip nog te redden, onder voorwendsel loodsen te zijn. Zij brengen een tros uit, de loods springt van boord en vermoedelijk snijdt deze de

tros door; het schip loopt op de riffen en de voorgewende loodsen plunderen het leeg. Gezien de feiten neemt de Rechtbank aan, dat de tros is doorgesneden en op grond daarvan (door geweld) het schip is vergaan. Het Hof echter acht het bewijs van het doorsnijden van den tros niet voldoende geleverd en wijst de eisch van den verzekerde toe.

Ons lijkt de beslissing van het Hof de juiste: de bevrijdende omstandigheid kan niet worden aangenomen op grond van vermoedens uitgesproken door de personen bij het sinister tegenwoordig, doch vereischen meerdere zekerheid.

Een derde vonnis, eveneens van de Rechtbank van Rotterdam, is van meer recenten datum, 27 Januari 1915, en opgenomen in W. n° 9746.

Het schip „Skipsea” werd tijdens den Turksch-Italiaanschen oorlog van 3 tot 20 Mei 1912 te Constantinopel opgehouden, daar de Turksche regeering de doorvaart door de Dardanellen tijdelijk verboden had. De gedaagde, gerechtigde tot de lading, werd aangesproken tot betaling van haar bijdrage in avarij-grosse, waarin berekend waren gagiën en onderhoud van de bemanning tijdens het oponthoud; zij riep haar verzekeraars in vrijwaring op. Deze beriepen zich op het beding der polis „*franc de risques de guerre et toutes leurs conséquences*”. De Rechtbank overwoog, dat voor toepassing van artikel 699 sub 18° K. voldoende is, als het schip oponthoud heeft en inbezitneming niet noodig is, zij veroordeelde de gedaagde firma tot betaling der avarij-grosse. De verzekeraars werden van hun aansprakelijkheid ontslagen geacht, daar het oponthoud als een gevolg werd beschouwd van „verklaring van oorlog”, „*arrêt de prince*” en „geweld”.

Ook dit arrest lijkt ons in hoofdzaak juist, ofschoon op de argumentatie wel het een en ander valt af te dingen ¹⁾.

¹⁾ Zie p. 4.

Het vierde geval werd door de Rotterdamsche Rechtbank, wat de principieele vragen betreft, beslist op 30 Juni 1915 (W. n° 9855).

Een verzekering op casco, enz. was gesloten op de motor-logger „Maria Christina” VL. 40, explosie-gevaar was uitdrukkelijk in de polis vermeld, doch de verzekering liep „vrij van molest op Rotterdamsche beursconditiën”. De logger vergaat 27 October 1914 met man en muis, nadat midscheeps een hevige ontploffing heeft plaats gehad. Door den reeder-eischer wordt betwist, dat de clause „vrij van molest” ook de uitdrukkelijk in polis en beursconditiën vermelde explosie-schade beheerscht en voorts dat iedere mijnontploffing is een gevolg van „verklaring van oorlog” in een oorlog, waarin Nederland niet is betrokken. De Rechtbank maakt uit, dat de clause de geheele overeenkomst beheerscht en dat iedere mijnontploffing, ook in een oorlog, waarin Nederland niet is betrokken, is een gevolg van „verklaring van oorlog”; zij beslist de zaak echter nog niet, doch legt den eischer op, door getuigen te bewijzen, dat het schip vergaan is ten gevolge van een explosie midscheeps.

Naar onze meening zal men in een dergelijk geval den verzekeraar van zijn aansprakelijkheid moeten ontslaan, indien uit het door den verzekerde te leveren bewijs duidelijk blijkt, dat het schip door mijnontploffing is vergaan of wanneer hij bewijst, dat de door den verzekerde bewezen explosie, een mijnontploffing was.

LITTERATUUR-OPGAVE

(opgenomen zijn slechts die werken en artikelen, welke zich meer in het bijzonder met de verzekering tegen molest bezighouden)

Mr. J. G. L. NOLST TRENITÉ, Nederlandsch Assurantie-recht, Zeeverzekering, Haarlem 1907.

J. G. SCHÖLVINCK, Invloed van oorlog en oorlogsmolest op de overeenkomsten van bevrachting en zee-assurantie, Proefschrift, Amsterdam 1886.

W. VAN HULST, Het bevrachtings en assurantie-contract in oorlogstijd, Proefschrift, Groningen 1887.

DR. TOLLENAAR Hzn., Molest-verzekering volgens Amsterdamsche beurs-zeepolis, Amsterdam 1915.

Verzekeringsbode, jaargangen 1914, 1915 en 1916, passim.

FLORENT CRUYSMANS, Des risques de guerre au point de vue de la police d'assurance maritime et des usages d'Anvers, Brussel en Leipzig 1862.

PAUL ALLAERT, De l'assurance des risques de guerre, Thèse, Parijs 1900.

MARCEL PERÉE, Le risque de guerre et l'assurance maritime, Thèse, Parijs 1905.

JEAN SCHONFELD, Le risque de guerre en matière d'assurances maritime, Parijs 1916.

THALLER-RIPERT, Traité général théorique et pratique de droit commercial, Droit maritime, Parijs 1914.

Journal de droit international privé (na 1914 Journal de droit international), uitgegeven door EDOUARD CLUNET:

VERNEAUX, L'assurance des risques de guerre en matière maritime, Jrg. 1898, p. 467.

ANDOUIN, De quelques questions relatives à l'assurance des risques de guerre, Jrg. 1904, p. 1025.

ANDOUIN, Des principales clauses d'assurances contre les risques de guerre, Jrg. 1905, p. 146.

Analyses et Extraits, uit A. DUNCKER, Rapport au congrès de l'association internationale des assureurs maritimes sur la responsabilité de l'assureur pour le risque de guerre, Jrg. 1915, p. 34.

J. F. VOIGT, Das Deutsche Seeversicherungsrecht, Jena 1887. Zeitschrift für die gesammte Versicherungs-Wissenschaft jaargangen 1914, 1915, 1916.

DOUGLAS OWEN, Declaration of war, Londen 1887.

J. ARNOULD, On the law of marine insurance, 4^{de} druk, Londen 1872.

G. RICHARDS, A treatise on the law of insurance, 3^{de} druk, New-York 1909.

STELLINGEN

I

De rechtsvordering tot betaling van onderhoud en opvoeding van een buiten echt geboren kind, dat door de moeder is erkend en bij haar huwelijk met een derde is gewettigd, kan alsnog tegen den natuurlijke vader worden ingesteld.

II

Geen huur is verschuldigd voor den tijd, waarin een gehuurd huis ten gevolge van watersnood moest worden verlaten.

III

Een ambtenaar in Nederlandsch-Indië met verlof in Nederland, heeft zijn hoofdverblijf in N.-I. Artikel 74 B. W. wijst niet het werkelijk verblijf der woonplaats aan, als men geen hoofdverblijf in het Rijk in Europa heeft, maar als zulk een hoofdverblijf in het algemeen ontbreekt.

IV

Het streven naar het verkrijgen van internationale rechten-eenheid in het handelsrecht, wordt het best gediend door bevordering der rechterlijke vrijheid.

V

Verzekering van vijandelijk goed is naar Nederlandsch recht nietig.

VI

De verzekerde, die gebruik heeft gemaakt van het recht hem in artikel 272 K. toegekend, blijft, indien de verzekering voor een bepaalden tijd is aangegaan, tot premie-betaling gehouden, tot op den dag, dat de verzekering zonder de opzegging zou zijn geëindigd.

VII

Artikel 658 K. is niet overbodig naast artikel 431 B. Rv.

VIII

De officier van gezondheid, die weigert zich te gedragen naar de Resolutie van Minister van Marine, d.d. 28 April 1915, Afdeeling B n°. 56, inhoudende, dat aangaande officieren, lijdende aan een venerische ziekte, moet worden opgegeven, hoelang zij hierdoor vrij van dienst zijn geweest, is niet strafbaar op grond van dienstweigering.

IX

Volgens de bepaling van artikel 1 lid 2 W. v. Sr. moet, wanneer bij de behandeling in hooger beroep een nieuwe verordening geldt, de voor den verdachte gunstigste bepaling worden toegepast.

X

Pijn is niet begrepen onder „lichamelijk letsel” in den zin van artikel 181 W. v. Sr.

XI

Een militair, die een valsche reisiwijzer vertoont aan den spoorwegambtenaar aan een stationsloket, maakt zich niet schuldig aan overtreding van artikel 104 Crim. Wetb. v. h. Krijgsvolk te Land.

XII

Wie, na gerechtelijk uit zijn woning te zijn gezet, die woning weder eigenmachtig in gebruik neemt, maakt zich niet schuldig aan huisvredebreuk.

XIII

De huidige oorlog leert, dat toepassing van het beginsel: „commerce at peace, when people at war” practisch onuitvoerbaar is; daar afschaffing van het prijsrecht bij tractaat, zooals die door velen gewenscht wordt, in geval van een oorlog ter zee toch weer zou herroepen worden.

XIV

Wenschelijk ware bij de wet aan de Kroon de bevoegdheid toe te kennen, voor het geval van het uitbreken van een oorlog, wijzigingen te brengen in het privaatrecht.

XV

Een bepaling in een gemeente-verordening, strekkende het publiek te verplichten zich te gedragen naar de bevelen, door de politie in het belang van het verkeer gegeven, mist bindende kracht.

XVI

Verzekering van landeigendommen tegen oorlogsgevaar is slechts mogelijk door het oprichten van onderlinge verzekeringsmaatschappijen met veranderlijke premie.
