

Rejection verzekering: een ondergeschoven kind?

Vanuit Nederlands perspectief met Britse invloeden**

2

1. Inleiding

Uitgaande van de situatie dat er sprake is van een koop van goederen die vervoerd moeten worden, geldt naar Nederlandse opvattingen dat de persoon die het risico draagt van het verlies of de beschadiging van de goederen tijdens het vervoer een verzekerd belang onder een goederentransportverzekering heeft. Andere belangen zijn binnen de gewone goederentransportverzekering niet verzekerd, tenzij voor een dergelijk belang middels een aanvullende verzekering dekking is verleend. Rejection is zo'n risico.

Hierbij dient te worden aangetekend dat 'rejection' van goederen zich kan presenteren in twee onderscheidenlijke varianten. De ene variant is het contractrisico dat de koper de gekochte goederen weigert in ontvangst te nemen. De gevolgen van dit risico zijn onder voorwaarden te verzekeren middels de zogenoemde seller's interest clause. De andere variant is dat de overheid van het importerende land weigert de goederen toe te laten. Deze variant van de 'rejection' is het onderwerp van deze bijdrage.

Om rejection een plaats te kunnen geven is het van belang het verleden te kennen en stil te staan bij algemene verzekeringsrechtelijke vraagstukken zoals dekking van loss of voyage, schadebegrippen, molestrisico's, causaliteit, om ten slotte in te gaan op de vraag onder welke voorwaarden sprake is van rejection.

2. De situatie in het Verenigd Koninkrijk

De Nederlandse transportverzekeringsmarkt is van oudsher georiënteerd op de Britse verzekeringsmarkt. Vandaar dat voor de bespreking van de rejection verzekering voor een Britse oriëntatie vanuit Nederlands perspectief is gekozen. Reden om eerst de ontwikkelingen te bespreken die vanuit Common Law uiteindelijk hebben geleid tot de figuur van de rejection verzekering.

Het Common Law systeem en vervolgens de Marine Insurance Act lieten ruimte voor de figuur van loss of voyage als marine risk. Dat betekende dat het voortijdig beëindigen van de reis door ingrijpen van de overheid als zodanig als loss of voyage onder de goederentransportverzekering was gedekt, ongeacht of het overheidsingrijpen tot fysieke schade aan of verlies van de goederen had geleid.

Case law waarin loss of voyage een plaats werd gegeven in het Common Law systeem veroorzaakte bij de Britse transportverzekeraars voor opschudding omdat verzekeraars tot die tijd ervan uitgingen dat een goederentransportverzekering uitsluitend dekking tegen fysieke schade/verlies verleende.

3. Loss of voyage

Opmerkelijk is dat in de eerste helft van de negentiende eeuw de rechtspraak voor loss of voyage binnen het Common Law systeem geen plaats heeft, terwijl in de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw loss of voyage onvoorwaardelijk als een beginsel van Common Law wordt erkend.

Arnould concludeert, zich daarbij baserend op case law in de eerste helft van de negentiende eeuw, in de eerste druk van *A Treatise on the Law of Marine Insurance* uit 1848¹ dat er voor de figuur van loss of voyage binnen het Common Law systeem geen plaats is.

'Sect. VII Risk of Loss of Voyage by Interdiction of Commerce, or Blockade or Embargo of the Port of Destination

In the law maritime of every country except our own, the compulsory abandonment of the voyage, occasioned by the interdiction of commerce with the port of destination, after the commencement of the risk, or by its hostile occupation, embargo, or blockade, is considered to be a risk covered by the policy, and recoverable either as caused by "a restraint of princes" within the true meaning of the words in the common printed forms (–) or under the words "compulsory change of voyage", which are introduced into the majority of the foreign policies.'

En hij vervolgt:

'In this country, however, it has been repeatedly decided, and must now be taken as clear insurance law, that neither interdiction of trade at the port of destination after risk commenced, nor interception of the voyage by blockade, or by the imminent and palpable danger of capture or seizure, amount to a risk for which English underwriters are answerable, under the common form of policy, either as an "arrest, restraint, and detention", or in any way whatever.'

Arnould wijst erop dat de door hem aangehaalde case law berust op het causaliteitsbeginsel van 'the maxim causa proxima non remota spectatur: the cause of the loss must be a peril acting upon the subject insured, immediately and not

* Flip (Ph.H.J.G.) van Huizen is emeritus hoogleraar Handelsrecht aan de Universiteit Utrecht en oud-advocaat te Rotterdam. Flip (P.J.P.) van Huizen is advocaat te Rotterdam.

** Deze bijdrage is een hoofdstuk uit: Marc Kruithof & Jean Rogge (red.), *Over verzekerings- en vervoerrecht te land, ter zee en in de lucht*, Liber Amicorum Kris Bernauw, Brussel: Larcier Intersentia 2024.

1. J. Arnould, *A treatise on the law of marine insurance and average*, 1848, p. 785 e.v.

circuitously; as is held to be case where the loss arises from completing her voyage by the impossibility of entering her port of destination without being captured.'

Daarbij baseert Arnould zich onder meer op de zaak *Hadkinson v. Robinson*.²

In *Hadkinson v. Robinson* wordt, zo lijkt het erop, een opening geboden voor de doctrine van loss of voyage in de overweging van Lord Avonley dat de doctrine van loss of voyage uitsluitend opgaat 'to cases in which he occasioned by a peril insured against; which, as it appears to me, must be a peril acting upon the subject insured, immediately, and not circuitously as in the present case'.

Ook hier sluit de causaliteitsdoctrine de weg af voor loss of voyage als schade die voor vergoeding in aanmerking kwam tenzij het overheidsingrijpen direct de goederen fysiek aangrijpt.

In de tweede helft van de negentiende eeuw wordt, zo lijkt ons, in de rechtspraak een andere weg ingeslagen.

Niet relevant is of er sprake moet zijn van een direct fysiek aangrijpen van de goederen die van hogerhand worden geweigerd, maar reeds met het ingrijpen van hogere hand is de loss of voyage geleden en dient derhalve onder de gewone goederentransportverzekering *i.c.* destijds de SG policy te worden vergoed, tenzij overheidsingrijpen van de dekking expliciet is uitgesloten.

In *Rodocanachi v. Elliott*³ oordeelt Keating J. dat het common law systeem de figuur van loss of voyage erkent.

'There are few English cases to be found of English goods blockaded in a foreign port; but there are several cases where the question has arisen as to the goods which are prevented by a blockade from getting in. It seems to me that goods which are within a besieged or a blockaded town or port, stand precisely in the same position as goods detained under an embargo. It is true that, in the one case, the detention is the act of the sovereign of the State in which the goods are, and the other it is the act of the enemy. But in both a restraint is placed upon the owner of the goods of a sovereign power.'

4. Loss of voyage onder de Marine Insurance Act

De Marine Insurance Act (MIA) lijkt door haar schadebegrippen, die hierna worden besproken, geen ruimte te laten voor een loss of voyage. Toch zullen we zien dat die ruimte in case law wordt genomen.

Artikel 56 lid 1 MIA bepaalt dat elk verlies dat geen totaal verlies is, een gedeeltelijk verlies is.

Blijkens artikel 64 MIA kwalificeert een gedeeltelijk verlies als 'particular average'. Daarmee valt totaal verlies dus buiten het begrip 'particular average'.

De Free from particular average clause die in de pré Institute Cargo Clauses periode werd gebruikt, dekte uitsluitend totaal verlies.

– Actual total loss

Ingevolge artikel 57 lid I MIA doet actual total loss zich voor indien:

- the subject matter is vernietigd;
- the subject matter insured zodanig is beschadigd dat het opgehouden is te zijn een zaak van de verzekerde

soort waarvoor zij waren bestemd ('to cease to be the thing of the kind insured').

Voor de vraag of sprake is van 'to cease to be the thing of the kind insured' is de verhandelbaarheid beslissend.

Lord Esher in de zaak *Asfar Blundell*:⁴

'The question ... is whether the nature of the thing carried is altered from mercantile and business point of view. Damaged wheat and rice are still things which are dealt with; but if the whole nature of the article is altered, and it becomes something else – a different thing and an unmerchantable thing – the test is fulfilled.'

Niet vereist is dat de goederen in absolute zin niet meer verhandelbaar zijn.

Wanneer stalen mallen zodanig geroest aankomen dat zij als mal niet meer bruikbaar zijn, doet zich ook actual total loss voor.

Verder doet zich actual total loss voor indien de subject matter insured onherroepelijk verloren is gegaan voor de verzekerde (irretrievable deprivation).

Het mag duidelijk zijn dat actual total loss waarvan uitsluitend sprake is bij vernietiging, het verlies van de lading bijvoorbeeld door diefstal van de lading dan wel bij verlies van de verhandelbaarheid van de lading geen ruimte laat voor loss of voyage als zodanig.

Ogenschoonlijk biedt de figuur van constructive total loss evenmin soelaas. Constructive total loss (art. 60 lid 1 MIA) doet zich voor wanneer 'the subject matter insured' met reden/op goede gronden ('reasonably') aan zijn lot wordt overgelaten, omdat:

- actual total loss onvermijdelijk lijkt te zijn;
- actual total loss niet kan worden voorkomen zonder onkosten welke de waarde van het subject matter insured overschrijden.

In lid 2 van artikel 60 MIA worden nog drie gevallen van constructive total loss genoemd, waarvan de volgende twee (mede) zien op de lading:

'I. Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against and

- It is unlikely that he can recover the ship or goods as the case may be or
- The cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered.

(...)

III. In the case of damage of the goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.'

In *Robertson v. Petros M. Nomikos Ltd*⁵ wordt er uitdrukkelijk op gewezen dat in artikel 60 MIA van twee onderscheidende definities in respectievelijk lid 1 en lid 2 sprake is die op van elkaar onderscheidende situaties zien die leiden tot een constructive total loss en derhalve sprake is van een limitatieve en niet een enumeratieve opsomming van omstandigheden.

2. *Hadkinson v. Robinson* 3 B&P 388 (1803).

3. *Rodocanachi v. Elliott* (1874) LR 9 CP 518.

4. *Asfar & Co v. Blundell* [1896] 1 QB 123.

5. *Robertson v. Petros M. Nomikos Ltd* [1939] AC 371, HL.

5. Het begrip subject matter insured is de sleutel voor loss of voyage naar constructive total loss

In de zaak *Sanday & CO v. British & Foreign Mar Ins.*⁶ wordt de loss of voyage doctrine een op de Common Law gebaseerde regel genoemd die zijn werking heeft gehouden onder de Marine Insurance Act, aldus het Hogerhuis (House of Lords).

Lord Wrenbury:

'Before the Marine Insurance Act 1906, authority is uniform that, where goods are insured at or from one port to another, the insurance is not confined to an indemnity to be paid in case the goods are injured or destroyed, but extends to an indemnity to be paid in case the goods do not reach their destination. This may be variously described as an insurance of the venture, or an insurance of the voyage, or an insurance of the market, as distinguished from an insurance of the goods simply and solely. The underwriter's obligation is to pay money in the event of the goods failing to arrive at their destination uninjured by any perils insured against. Bramwell B., in *Rodocanachi v Elliot*, says: It is well established that there may be a loss of the voyage in which the goods are being transported, if it amounts, in the words of Lord Ellenborough, "to a destruction of the contemplated adventure". The insurance is on the venture, and the loss of the venture total loss of the goods. I cannot find that the act has in any way altered this. On the contrary, it seems to me to have preserved it. The Act is expressed by its title to be an Act to codify the law relating to marine insurance.'

Lord Parmoor:

'When the act was passed the common form Lloyd policy of marine insurance on goods in transit from one port to another port designated by usage that the contemplated adventure was part of the subject matter, so if the contemplated adventure was frustrated by a peril insured against, the insurers became liable to pay the insured the amount due under the policy. The position is not altered by subsection 4 [of s 26] If subject matter in the present case includes the contemplated adventure, it was no doubt reasonably abandoned on account of its actual loss appearing to be avoidable, and a case of constructive loss arises.'

Het subject matter als bedoeld in de MIA omvat zowel de lading als de reis (loss of voyage, synoniem voor loss of market).

Naar aanleiding van de *Sanday* zaak uit 1916 werd in de 'War Clauses' al heel snel de 'Frustration Clause' opgenomen die nog steeds voorkomt in de huidige War Clauses op grond waarvan een claim 'based upon loss of or frustration of the voyage or adventure' is uitgesloten van de dekking. Daarmee werd de loss of voyage doctrine buitengesloten.

In de zaak *Middows Ltd v. Robertson*⁸ is beslist dat deze Frustration clause uitsluitend ziet op schade welke de

verzekerde ondervindt van 'the loss of adventure' (loss of voyage).

6. De Britse verzekeringsmarkt; reactie op de loss of voyage doctrine

Kernbegrippen in het licht van loss of voyage zijn de marine risks arrest, restraint en detainment die onder de noemer 'ingrijpen van hogerhand' de pijlers zijn waarop de loss of voyage doctrine rust.

Binnen het wettelijk systeem van de MIA zijn restraint en detainment gewone marine risks als opgesomd in artikel 3 MIA. Deze risico's worden echter van oudsher uitgesloten van de gewone transportdekking en uitsluitend onder de dekking van de molestverzekering gebracht. Onder de huidige Institute War Clauses (cargo) zijn deze risico's uitsluitend gedekt 'arising from' de in 1.1 opgesomde oorlogssituaties en 'the consequences or any attempt thereat'. Daarmee is bewerkstelligd dat restraint en detainment in vredetijd van dekking zijn uitgesloten. We komen hierop nog terug. Volgens Rule 10⁹ for Construction of policy zien arrest, restraint en detainment op 'political or executive acts, and does not include a loss caused by riot or by ordinary judicial process'.¹⁰

Onderscheid wordt dus gemaakt tussen political en executive acts enerzijds en judicial acts anderzijds.

Judicial acts betreffen (rechts)handelingen die samenhangen met, dan wel uitvoering geven aan een civiele procedure. Daarbij kan worden gedacht aan beslaglegging of een executierecht dat de overheid toekomt als partij in een civiele zaak. Daarentegen vallen inbeslagneming, verbeurdverklaring en het verbod om de haven van bestemming binnen te varen op basis van een administratiefrechtelijk voorschrift of strafrechtelijk voorschrift onder het begrip executive act en inbeslagneming, verbeurdverklaring en het verbod om de haven van bestemming binnen te varen, bijvoorbeeld ter bescherming van de binnenlandse markt onder het begrip political act.

Bij 'political acts' en 'executive acts' komt het erop neer dat van hogerhand ingrijpen in vredetijd ongeacht of dit ingrijpen politiek van aard is (bv. een verbod op import van vee vanuit de EU ongeacht of het vee daadwerkelijk besmet is) dan wel er sprake is van een 'executive act' van de overheid wegens overtreding van veterinaire/douanevoorschriften, wel kwalificeren als 'marine risks' maar onder de reguliere transportverzekering van dekking zijn uitgesloten.¹¹

Daarbij komt, zo overwoog Mathew LJ van het Court of Appeal in de zaak *Miller v. The Law Accident Insurance Co.*,¹² dat het overheidsingrijpen het verzekerd evenement is, ongeacht of de voorschriften het ingrijpen rechtvaardigen.

Het mag duidelijk zijn dat enerzijds door de uitsluiting van 'capture, seizure, arrest, restraint en detainment' van dekking onder de Institute Cargo Clauses en anderzijds de dekking van deze risico's onder de Institute War Clauses (cargo) te beperken tot oorlog en vergelijkbare situaties een gat is

6. *British and Foreign Marine Insurance Co Ltd v. Samuel Sanday and Co* [1915] 1 AC 650, HL.

7. Zie in dit verband art. 91 MIA: '(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.'

8. *Robertson v. Middows Ltd; Kann v. W W Howard. Brothers & Co Ltd* [1942] AC 50 (HL).

9. Ook onder SG policy waren arrest, restraint en detainment als gewone transportrisico's meeverzekerd.

10. In de literatuur wordt ervan uitgegaan dat Rule 10 nog steeds geldt.

11. Echter, het ontslaat de verzekeraar niet van zijn verplichting tot vergoeding van verlies van de lading zelf, de materiële schade als gevolg van een evenement dat het overheidsingrijpen en daarmee de 'loss of voyage' teweeg heeft gebracht.

12. *Miller v. The Law Accident Insurance Co.* [1903] 1 KB 712.

ontstaan in de reguliere dekking van 'maritime perils' zoals nog opgesomd in artikel 3 van de Marine Insurance Act. De rejection verzekering vult deels dit dekkingshiat.

7. Rejection verzekering

Illustratief voor het hiervoor genoemde gat is de zojuist genoemde zaak *Miller v. The Law Accident Insurance Co.*

De zaak betrof een transport van vee van Liverpool naar Buenos Aires.

Aldaar aangekomen wordt het schip verordonneerd, na inspectie aan boord waarbij wordt vastgesteld dat het vee ziek is, de haven te verlaten wegens overtreding van de lokale sanitaire overheidsvoorschriften. Een dag later vaardigt het Ministerie van Landbouw en Veeteelt een algemeen embargo uit op grond waarvan tot nader order vee afkomstig uit het Verenigd Koninkrijk niet mag worden gelost. Tussentijds heeft de kapitein van het schip toestemming gekregen om, buiten de haven, het vee in een ander schip over te laden. Vervolgens zet het schip koers naar Montevideo, waar het vee tegen een aanzienlijk lagere prijs wordt verkocht.

Het transport is verzekerd onder de SG Form tegen de normale 'marine risks' waaronder 'arrest, restraint and detention' maar uitgesloten is 'capture, seizure and detention'.

De verzekeraar weigert de schade te vergoeden.

In hoger beroep wordt van de zijde van de verzekeraar aangevoerd dat het optreden van de overheid illegaal was. Mathew LJ overweegt dat dit niet relevant was. Het optreden van de overheid als zodanig is het verzekerde evenement ongeacht of de sanitaire voorschriften of andere overheidsvoorschriften al dan niet het ingrijpen door de overheid rechtvaardigen.

De rechter Mathew LJ oordeelt dat handhaving van sanitaire wetten gedekt is onder 'arrest, restraint and detention'. Maar, vervolgt hij, de polis kent tegelijkertijd een uitsluiting van 'capture, seizure and detention'. Capture en seizure hebben een zwaardere lading dan 'arrest' en 'restraint' en zijn reeds van dekking uitgesloten. Daarbij komt, zo wordt overwogen, dat 'detention' als uitsluiting niet te onderscheiden is van 'detainment'. Op grond hiervan wordt de claim afgewezen.

8. Rejection Insurance 1955¹³

Het heeft tot 1955 geduurd tot het in de dekking gevallen gat kon worden afgedekt middels de zogenoemde Full Rejection Clause. 'Full' geheten omdat deze rejection clause dekking verleent tegen schade door detention and/or rejection wegens schending van sanitaire voorschriften van het land van import 'for any reason whatsoever'. Anders gezegd, onder de dekking vallen zowel political als executive acts.

Voor de vraag van houdbaarheid van de dekking onder deze verzekering en in het bijzonder de betekenis van de zinsnede 'for any reason whatsoever' wordt in het Verenigd Koninkrijk teruggevallen op case law uit de Verenigde Staten zoals de zaak *Berns v. Koppstein Inc.*¹⁴

Het betrof vervoer van Indiase grondnoten naar New York toen de grondnotenoogst in de Verenigde Staten was mis-

lukt. De US Food and Drug Administration stelde vast dat de lading grondnoten was besmet met torren en motten.

De Full Rejection Insurance kende warranties op grond waarvan de verzekerde moest zorg dragen:

1. voor een inspectie van de grondnoten direct voorafgaande aan het laden van de grondnoten;
2. voor een gezondheidscertificaat;
3. dat de grondnoten beantwoorden aan de voorschriften van het land van vertrek, bijvoorbeeld op de juiste wijze gegast; en
4. dat de grondnoten zouden zijn verpakt en gelabeld om te voldoen aan de voorschriften van het land van aankomst.

De verzekeraars wezen de claim af omdat volgens hen de warranty om zorg te dragen voor een inspectie direct voorafgaande aan het laden was geschonden. De rechter oordeelde evenwel dat, hoewel een promissory warranty strikt dient te worden nageleefd, dit onverlet laat dat aan de warranty een 'reasonable commercial interpretation' moet worden gegeven en besliste William B. Herlands D.J. als volgt:

"The risk insured by the full rejection insurance was not a deterioration of the quality or loss in quantity (as is the case in the "all-risk" clause), but an act of the United States Pure Food and Drug Administration "for any reason whatsoever". The peril insured against by the rejection insurance was not the presence of a putrid substance but the act of the government. Arbitrary rejection or detention, miscarriage of administrative determination in rejection or detaining was just as full covered as justified rejection and detention because [the Clause] refers to any reason whatsoever. The act of the Government was the peril not the condition of the goods. One bug in any bag would have justified rejection under the language of the Food, Drug & Cosmetic Act.¹⁵

Anders gezegd, beslissend is of de overheid heeft ingegrepen. Niet relevant is of dit ingrijpen al dan niet recht dus rechtens was.¹⁶ Evenmin is relevant of er fysieke schade of verlies is.

9. Rejection Insurance 1975

In 1975 heeft de Londense markt een Rejection Clause geïntroduceerd die enerzijds voortborduurde op de Rejection Insurance 1955 maar anderzijds een dekking verleent die duidelijk beperkter is dan de dekking die de Rejection Insurance 1955 verstrekke:

'Subject always to the following conditions and exclusions this policy is extended to cover the risk of rejection or condemnation by the government of the country of import or their agencies or departments during the period of this insurance.'

'It is a condition of this insurance that the interest insured is produced, prepared and packed in accordance with the regulations of the Government or Country of Origin and it is fit for export to the importing country.'

13. Ontleend aan J. Dunt, *Marine Cargo Insurance*, Abingdon: Informa Law 2015, par. 10.62.

14. *Berns & Koppstein, Inc. v. Orion Insurance Co.*, 170 F. Supp. 707 (S.D.N.Y. 1959).

15. Een belangrijke beperking van de dekking van executive acts ligt besloten in de vierde warranty met betrekking tot de verpakking en labelling die moeten voldoen aan de voorschriften van het land van aankomst.

16. Dit is in lijn met hetgeen Mathew LJ reeds in de zaak *Miller v. Law Accident* had overwogen.

Onduidelijk is welke betekenis de voorwaarde van 'fit for export to the importing country' heeft. Dient te worden getoetst uitsluitend aan de sanitaire regels van het land van export of zijn in dezen uiteindelijk de sanitaire regels van het land van import beslissend?

Opmerkelijk genoeg opnieuw twee zaken uit de Verenigde Staten die illustratief zijn voor de uitleg van deze zinsnede. De rechter in *SSC International Inc. v. Cornhill Insurance Company Limited*¹⁷ achtte op basis van de aan hem overgelegde rapporten van inspectie respectievelijk uitgevoerd door de overheid en surveyor voorafgaand aan laden genoegzaam bewezen dat de lading garnalen en snappers 'fit for export' was.

Daarentegen oordeelde de rechter in *Snyder International Inc v. Dae Han Fire & Marine Insurance Company Limited*¹⁸ dat de verzekerde niet aannemelijk had gemaakt dat de partij rozijnen waarin buitensporig veel rozijnen met een steelte voorkwamen, voldeed aan de regelgeving van het land van bestemming, in dit geval de VS.

Qua dekking maakt dit een groot verschil. Wordt de lijn van *SSC International Inc. v. Cornhill Insurance Company Limited* gevolgd, dan is, naar wij menen, in beginsel rejection gedekt ongeacht of de rejection is terug te voeren op schending van de regelgeving van het land van bestemming (executive act) dan wel louter om reden van politieke overwegingen, dus zonder dat is vastgesteld dat de (sanitaire) regelgeving is geschonden (political act), mits voldaan is aan de regelgeving van het land van vertrek. Wordt de lijn in *Snyder International Inc v. Dae Han Fire & Marine Insurance Company Limited* gevolgd, dan moet ook zijn voldaan aan de regelgeving van het land van bestemming en is de dekking beperkt tot political acts.

10. De situatie in Nederland¹⁹

Het huidige Nederlandse recht kent in Boek 7, Titel 17, BW inzake het verzekeringsrecht geen aparte regeling voor de transportverzekering. Volgens de wetgever kunnen bijzondere regels voor de transportverzekering in al zijn vormen overgelaten worden aan de verzekeringspraktijk. Dit betekent dat het huidige verzekeringsrecht ter duiding van de historische context van binnen de verzekeringsmarkt gebruikte clausules niet als bron kan dienen en er teruggevalen moet worden op ons Wetboek van Koophandel (oud) van 1848, dat is gebaseerd op de Franse Code de Commerce. Zo ook artikel 637(oud)K, met dien verstande dat de Code de Commerce een opsomming geeft van gevaren van de zee en alle andere (niet opgenoemde) gevaren van de zee, terwijl artikel 637 Wetboek van Koophandel (oud) afsluit met alle andere van buiten komende onheilen en daarmee de wettelijke dekkingsomschrijving niet is beperkt tot de gevaren die de Engelsen aanduiden met 'perils of the sea' (geva-

ren van de zee), maar zich uitstrekt tot alle gevaren op de zee in Engeland aangeduid met 'maritime risks' (art. 3 MIA).

11. Schadebegrippen

Vooropgesteld zij dat het huidige wettelijke systeem van het verzekeringsrecht het aan de praktijk overlaat inhoud te geven aan de te vergoeden schade.

In de transportverzekeringspraktijk wordt, zo leren de gebruikelijke dekkingsclausules, vastgehouden aan de in het Wetboek van Koophandel gegeven regels neergelegd in de elfde Titel van Boek II van het Wetboek van Koophandel (oud), dat handelt over de averijen. Het Wetboek van Koophandel maakte nog onderscheid tussen enerzijds totaal en gedeeltelijk verlies en anderzijds totale en gedeeltelijke beschadiging.

Dorhout Mees²⁰ en Van Wulfften Palthe²¹ verdedigden het standpunt dat het in waardeloze toestand geraken van de lading niet als totaal verlies gold. Een verzekering op basis van uitsluitend totaal verlies dekte in de opvatting van deze schrijvers deze schade derhalve niet. Het Hof Amsterdam oordeelde in zijn arrest van 1923²² dienovereenkomstig.

Een lading cement is nat en is daardoor waardeloos geworden. Het hof meende niettemin dat daarmee niet gezegd kon worden dat hier sprake was van totaal verlies.²³

Hoewel de wetgever van Boek 7, Titel 17 (verzekeringsrecht), BW het aan de praktijk heeft overgelaten om zelf inhoud te geven aan de schadebegrippen, heeft de wetgever gemeend een omschrijving in artikel 7:958 BW van totaal verlies te moeten geven om onder totaal verlies mede te begrijpen een zodanige beschadiging dat de zaak is opgehouden een zaak van de verzekerde soort te zijn.

Niettegenstaande dat de wetgever hiermee heeft bewerkstelligd dat het begrip totaal verlies mede omvat totale beschadiging, is binnen ons wettelijke systeem in ons Wetboek van Koophandel (1848) noch in ons huidige systeem een aanknopingspunt te vinden dat het fenomeen 'loss of voyage' hierin een plaats heeft zoals van oudsher in het Engelse transportrechtssysteem.

Ook de transportverzekeringspraktijk houdt vast aan een dekking gerelateerd aan beschadiging en verlies van de lading.

Dit laat onverlet dat, zoals reeds is opgemerkt, verzekeraar en verzekeringnemer anders kunnen afspreken, maar evenzo dat uit de aard van de gedekte evenementen de dekking niet is beperkt tot schade aan of verlies van de lading zelf maar ook ziet op immateriële schade, aldus de Hoge Raad in zijn arrest van 24 december 1920.²⁴

Het schip was door Engelse oorlogsschepen aangehouden. De kapitein had verlof gekregen de reis voort te zetten nadat hij zich onder ede had verbonden de lading over te dragen aan de N.O.T. (Nederlandse Overzee Trustmaatschappij).

17. No. 77 Civ (MP) (SDNY 5 December 1978). Zie Dunt 2015, p. 256.

18. Niet gepubliceerde uitspraak van de United States District Court of Massachusetts, Civ 77-2579-S. van 14 december 1981. Zie Dunt 2015, p. 256.

19. Zie Ph.H.J.G. van Huizen, *Het Transportverzekeringsbedrijf* (diss. EUR), Rotterdam 1988.

20. Zie T.J. Dorhout Mees, *Schadeverzekeringsrecht*, Zwolle: Tjeenk Willink 1947, nr. 915.

21. A.A.W. van Wulfften Palthe, *Voorlezingen over Zee Assurantie*, 1949, p. 190.

22. NJ 1923, 115.

23. Nolst Trenité in *Zeerecht* 1907, p. 602 vraagt zich af of het Hof daarbij niet eraan voorbij gezien heeft dat de substantie van de cement zo ingrijpend was gewijzigd dat het daarmee alle economische waarde had verloren en als gevolg daarvan economisch een totaal verlies vormde.

24. NJ 1921, 217.

Doordat de ladingbelanghebbende over de lading slechts onder N.O.T.-verband kon beschikken, onderging de lading een waardevermindering.

De Hoge Raad overwoog dat artikel 637 Wetboek van Koophandel de verzekeraars niet verbiedt vergoeding van niet-materiële schade op zich te nemen en de verzekeraar zelfs door het opnemen van schadeoorzaken als 'bv. neming, welke in den regel, zoo niet uitsluitend, immateriële schade ten gevolge hebben duidelijk te kennen geeft, dat ook dergelijke schaden voor rekening van de verzekeraars kunnen zijn'.

Deze opvatting werd gedeeld door Dorhout Mees, de ontwerper van het voorontwerp van Boek 7, Titel 17 van 1972. Blijkens de toelichting bij artikel 7.17.2.21²⁵ omvat het begrip waardevermindering 'niet alleen materiële beschadiging, maar ook schade aan de zaak uit andere hoofde, bijvoorbeeld mindere verkoopbaarheid'.

12. Ingrijpen van hogerhand: molestrisico

Het molestrisico is niet een vastomlijnd begrip. In het Nederlandse Wetboek van Koophandel (oud) troffen wij geen definitie aan van hetgeen hieronder moet worden begrepen. Artikel 637k (oud) volstaat ermee onder de met name genoemde van buiten aankomende onheilen een aantal gevaren op te sommen welke als molestrisico's worden aangemerkt. Het zijn de evenementen geweld, neming, kaping, roverij, aanhouding op last van hogerhand, verklaring van oorlog en represailles.

In artikel 647k (oud) is bepaald dat de verzekeraar is ontslagen van zijn verplichtingen tot betaling onder het beding 'vrij van molest' zodra het verzekerde voorwerp vergaat of bederft door een van deze gevaren.

Op grond van artikel 637k (oud) *jo.* artikel 647k (oud) zou de conclusie wellicht gerechtvaardigd zijn dat een gewone transportverzekering, welke dekking verleent tegen alle van buiten aankomende onheilen, zoals opgesomd in artikel 637k (oud), het molestrisico omvat wanneer de clause 'vrij van molest' ontbreekt. Een opvatting welke door Prinsen Geerlings is verdedigd.²⁶ Overigens is het algemeen gebruikelijk het molestrisico uit te sluiten.

12.1. De Nederlandse Beurs-Goederenpolis

De Nederlandse Beurs-Goederenpolis kent in artikel 24 van de Algemene Voorwaarden, zoals gezegd, een moderne versie van de vrij van molest clause als bedoeld in artikel 647k (oud). De verzekering wordt geacht te zijn gesloten 'vrij van oorlogsrisico en vrij van stakersrisico'. Onder oorlogsrisico wordt verstaan:

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

Het stakersrisico wordt voor zover van belang omschreven als:

- geweldsdaden, gepleegd in verband met staking, uitsluiting van werknemers en arbeidsonlust;
- geweldsdaden, gepleegd uit politieke, ideologische of religieuze overwegingen;
- oproer, opstootjes en plaatselijke ongeregelheden.

De Beurs-Goederenpolis maakt ten aanzien van het stakersrisico het voorbehoud dat de opgesomde gebeurtenissen uitsluitend als stakersrisico worden aangemerkt voor zover zij niet als oorlogsrisico kunnen worden gekwalificeerd. Dit houdt in dat deze gebeurtenissen als oorlogsrisico zullen worden bestempeld indien zij verband houden, dat wil zeggen samenhangen met als oorlogsrisico omschreven situaties. Deze risico's komen weer terug in de clause oorlogsrisico en stakersrisico, onder welke clause is gedekt verlies en materiële schade aan de verzekerde goederen als gevolg van een oorlogs- en/of stakersrisico. Voor het onderhavig onderwerp zijn de risico's 'neming en aanhouding op last van hoger hand' in het bijzonder relevant. Indachtig het hiervoor besproken arrest van de Hoge Raad van 24 december 1920, *NJ* 1921, 217, laten de risico's 'neming en aanhouding van hogerhand' (waaronder begrepen onder meer detainment en restraint naar Engels recht) ruimte voor vergoeding van immateriële schade maar is deze schade van dekking onder de reguliere goederentransportverzekering alsook onder de molestdekking uitgesloten, aangezien die zich beperken tot vergoeding van materiële (fysieke) schade en verlies van de verzekerde lading.

Waardevermindering van het goed als gevolg van een gedekt oorlogsrisico valt buiten de dekking. Reden waarom het Scheidsgerecht Zee- en Luchtvaartverzekeringswet in de zaak *Huiden per ss Memnon* beslist:²⁷

'... dat noch schade door uitvoerverbod, noch prijsverschil door vrijwilligen verkoop onderweg ten laste van den Verzekeraar komt.'

In het *ss Raven*-arrest²⁸ kon de Hoge Raad anders beslissen omdat de verzekering niet was beperkt tot vergoeding van materiële schade in de zin van zaakschade. *In casu* waren de goederen vrijgegeven nadat de kapitein de belofte had gedaan ze te leveren aan de Nederlandse Overzee Trustmaatschappij, waardoor de goederen niet meer konden worden doorverkocht aan Duitsland, zoals oorspronkelijk de bedoeling was geweest. De vermindering in de opbrengst kon volgens de Hoge Raad worden geclaimd onder de verzekering.

Het is verdedigbaar dat onder een verzekering van molestrisico's die dekking verleent tegen zaakschade/verlies, onder omstandigheden vermindering van de opbrengst toch voor vergoeding in aanmerking komt.

Het instemmen met voorwaarden teneinde goederen vrij te krijgen kan onzes inziens worden gekwalificeerd als een maatregel ter voorkoming en/of vermindering van gedekte schade, te weten verlies en/of materiële schade als gevolg van het molestrisico. De schade in de vorm van een verminderde opbrengst ten gevolge van het naleven van deze voor-

25. P. 1181 van het zogenoemde groene boek.

26. P.J. Prinsen Geerlings, *De zeeverzekering tegen molest en vrij van molest* (diss. Amsterdam UvA), Amsterdam 1916, p. 69.

27. HR 27 februari 1942, *AR* 280, 1942, 49 e.v.

28. HR 24 december 1920, *W*10695, *NJ* 1921, 217 e.v.

waarden is als een opoffering aan te merken, welke onder het begrip bereddingskosten is te brengen.

Hetzelfde kan worden gezegd wanneer de verzekerde afstand doet van zijn recht op vergoeding van kosten teneinde de geconfisqueerde goederen vrij te krijgen, tenzij, zoals in de zaak *Koffie per ss Alwaki*,²⁹ de kans op verhaal van de kosten nihil zou zijn geweest. In dat laatste geval kan niet worden gesproken van een opoffering. Opofferingen in de vorm van vermindering van opbrengst of in het algemeen waardevermindering en het afstand doen van een recht op vergoeding van schade zijn onder IIA.1 van de Clausule oorlogsisico en stakersrisico te rubriceren als kosten gemaakt om de vrijlating van de goederen te verkrijgen. Zij worden volledig vergoed, mits onder goedkeuring van de verzekeraars gemaakt, ook al wordt de verzekerde som daardoor overschreden.

Voor andere bereddingskosten geldt dat zij tezamen met een eventuele bijdrage in averij-grosse, worden vergoed tot het beloop van de verzekerde som. Aangenomen mag worden dat, zo de verzekerde zonder toestemming overgegaan is tot het nemen van maatregelen om de goederen vrij te krijgen, deze laatste regeling eveneens geldt voor de daarmee gemoeide kosten.

12.2. Neming en aanhouding op last van hogerhand

Dorhout Mees neemt in zijn boek *Schadeverzekeringsrecht*³⁰ voor Nederland nog het standpunt in dat in overheidsmaatregelen, willen het daden van molest genoemd kunnen worden, 'allicht iets van daden van een oorlogvoerend land of tenminste daden ingegeven door het landbelang ten opzichte van de buitenlandse politiek' aanwezig moeten zijn. Een visie die ook Ritter voor het Duitse recht verdedigt. Het lijkt erop dat Dorhout Mees in zijn boek *Nederlands handels- en faillissementsrecht deel III*³¹ deze beperking heeft laten vallen. In dit laatste boek stelt hij zonder meer dat onder neming en aanhouding op last van hogerhand ook inbeslagneming wegens *invoerbepalingen en dergelijke* (curatief: auteurs) (executive acts) zijn begrepen. Dorhout Mees onderscheidt drie categorieën van molestisico:

1. oorlog, oorlogshandelingen en de uitwerkingen van oorlogstuig;
2. neming en aanhouding op last van hogerhand;
3. het stakersmolest.

Overigens is aannemelijk dat Dorhout Mees neming en aanhouding op last van hogerhand mede doet uitstrekken tot wat hij in zijn *Schadeverzekeringsrecht* noemt 'daden ingegeven door het landbelang ten opzichte van de buitenlandse politiek', anders gezegd hetgeen in artikel 10 van de Rules for Construction is aangeduid met 'political acts'. Hierbij moet worden aangetekend dat dit drieluik reeds voorkomt in zijn boek *Schadeverzekeringsrecht*, met dien verstande dat hij in dit boek, zoals gezegd, kennelijk nog vasthoudt aan de hierboven weergegeven beperking van onder categorie 2 vermelde molestisico's tot political acts en daarmee tot uitsluiting van executive acts, welke hij in zijn

latere boek heeft losgelaten. Daarmee neemt hij een standpunt in dat nauw verwantschap vertoont met de Engelse opvatting over aanhouding op last van hogerhand, waaronder begrepen restraint en detainment, welke evenzo zien op political acts als executive acts.

Hierbij zij wel aangetekend dat in de Institute War Clauses, anders dan in de Clausule Oorlogsisico behorende bij de Beurs-Goederenpolis, het ingrijpen van hogerhand (onder meer restraint en detainment) moet zijn veroorzaakt door een oorlog of een andere met oorlog in artikel 1.1 gelijkgestelde situatie. Deze koppeling wordt in de Nederlandse Clausule Oorlogsisico niet gemaakt.

Naar wij menen betekent dit dat overheidsingrijpen in vredetijd gedekt is onder de Clausule Oorlogsisico. Een andere opvatting zou inhouden dat overheidsingrijpen in vredetijd als risico nog steeds in de reguliere transportdekking is ingesloten.

13. Rejection verzekering; Nederlandse markt

Vooropgesteld zij dat de maritieme verzekeringsmarkt in Nederland in de regel de Londense markt volgt en wat betreft de goederenverzekering in de dekkingsclausule eenop-een de Institute cargo clause A van toepassing worden verklaard alsook de daarbij behorende War and Strike clauses.

Evenzo is het niet ongebruikelijk voor de rejection verzekering aansluiting te zoeken bij de op de Londense markt gebruikelijke rejection verzekeringen en te onderwerpen aan Engels recht, hetgeen mogelijk verklaart waarom het niet ongebruikelijk is de dekking van het rejection risico te beperken tot political acts door impliciet het risico van rejection als gevolg van executive acts uit te sluiten.

Onderstaande rejection clause is hiervan een voorbeeld, welke clause is ontleend aan Verzekering ter beurze. Co assurantie in theorie en praktijk:³²

'Rejection clause

1. This company will be liable for rejection and/or condemnation at the port of entry by the government of the country of import or its relevant authorities and will indemnify the insured value of the goods so rejected.
2. In the event of any embargo or prohibition being declared by importing country after the insured goods have left the port of shipment named in the policy, this Company is only to pay the cost of return freight to the country of export or the additional freight to other destination, but such return freight or additional freight or an additional freight shall not exceed the insured value of the goods so rejected,
3. This insurance shall terminate at the warehouse of the port of discharge after landing from the seagoing vessel or:
 - (1) On the expiry of 30 days after discharge of the goods from the seagoing vessel;
 - (2) When the goods have been passed by government of the country of import or its relevant Authorities. Whichever shall first occur.
4. It is warranted by the insured:

29. Scheidsgerecht Zee- en Luchtvaartverzekeringwet 23 december 1941, AR 279, 1942, 42.

30. T.J. Dorhout Mees, *Schadeverzekeringsrecht*, vierde druk, Zwolle: Tjeenk Willink 1967.

31. T.J. Dorhout Mees, *Het nieuwe verzekeringsrecht*, Arnhem: Gouda Quint 1987, nr. 886. Zie ook A.F. Zwaardemaker, *De verzekering tegen molest in het zeerecht*, Utrecht 1916, p. 11.

32. XIV. 9 Rejection van Lauxtermann en R. de Haan.

- (1) that the production, quality, packing, and inspection and testing of the insured goods shall comply with the relevant regulations of the country of origin and the importing country and
- (2) that all necessary valid permits and licenses of the insured goods must be obtained.
5. This insurance does not cover any loss arising from.
 - (1) Breach of any conditions stipulated in clauses 4;
 - (2) Loss of market;
 - (3) Misbranding, faulty labels, misdescription of the insured goods or any error or omission in the contract of sale or other document;
 - (4) Non compliance with any regulations on exported goods;
 - (5) Embargo or prohibition has already been declared by the importing country before the insured goods leave the port of shipment named in the policy;
 - (6) In the event of loss within the scope of cover, the Insured shall notify this company immediately and take all possible measures as required by this company. All measures so taken by the Insured or by the company on the goods rejected or condemned shall not be, respectively, as a waiver or an acceptance of claim.

Met clause 4 (warranty) wordt bewerkstelligd dat de dekking onder deze rejection verzekering in feite beperkt is tot rejection als gevolg van een political act van de overheid van het land van import. Immers, er moet voldaan zijn aan de 'relevant regulations of the country of origin and the importing country'. En daarmee is rejection door de bevoegde autoriteit van het land van import wegens schending van de (sanitaire en/of douane-)regelgeving uitgesloten van de dekking.

Dit laatste laat vanzelfsprekend onverlet dat de reguliere transportverzekering voor de fysieke schade aan de lading die tot rejection heeft geleid, uitkomst biedt voor zover deze schade is veroorzaakt door een onder de reguliere transportverzekering gedekt evenement en de verkoper een verzekerd belang heeft onder de reguliere dekking mits de verkoper het transportrisico draagt.

14. Rejection verzekering die zowel 'executive acts' als 'political acts' dekt

De hierna volgende zaak³³ ziet op een rejection verzekering die overheidsingrijpen dekt ongeacht de aard van het overheidsingrijpen. De Egyptische autoriteiten hebben aan HE op 26 november 2000 voor twee partijen rundvlees twee invoervergunningen afgegeven. Vanaf 27 november hebben de Egyptische autoriteiten geen invoervergunningen voor rundvlees meer afgegeven naar aanleiding van in diverse landen geconstateerde gevallen van de ziekte BSE bij runderen. Op de facturen van HE aan Noble Hope van 15 en 20 december 2000 staat onder meer het volgende, voor zover van belang:

'Delivery/Betaling: cash against documents at sight after health release of goods'.

HE heeft de eerste partij rundvlees op uiterlijk 18 december 2000 verzonden uit Neede en de tweede partij op 22 decem-

ber 2000. De partijen rundvlees zijn onder cognosseminten van 20 december 2000 en 31 december 2000 per schip vervoerd van Rotterdam naar Egypte. Een vertaling van een brief van 31 december van het Egyptische Ministerie van Landbouw en landontginning aan de bond van vleesimporteurs in Egypte houdt onder meer het volgende in:

'(...)

Wij stellen u op de hoogte van het feit dat voor bedrijven die eerder een veterinaire gezondheidsgoedkeuring ontvingen, het toegestaan is om de verzonden bevroren rundvlees en rundvleesproducten te ontvangen indien dit verscheept is (sic) voor 20-12-2000 t/m 4-1-2001, met dien verstande dat vanaf 5-10-2001 het niet langer toegestaan is om zendingen toe te laten ongeacht de verzendingsdatum daarvan.

'(...)

De invoer van de partijen rundvlees is op of omstreeks 2 respectievelijk 6 januari 2001 te Alexandrië verboden door de Egyptische autoriteiten. Als gevolg hiervan zijn partijen rundvlees niet in handen van Noble Hope geraakt. HE heeft de partij rundvlees retour laten zenden naar Antwerpen. De partij van 1055 kartons is uiteindelijk verkocht aan France Trading Internationale en de partij van 938 kartons aan Sham Inc., beide te Monrovia, Liberia.

HE spreekt verzekeraars aan tot uitkering van schade bestaande uit mindere opbrengst en extra vracht als gevolg van het invoerverbod. Verzekeraars weigeren de schade te vergoeden. Voor zover relevant luidt de dekkingsomschrijving als volgt:

'Extra kosten Clause Rubriek C

De verzekering dekt onder deze rubriek het risico dat de in de polis genoemde verzekerde zaken ten invoer worden toegelaten in het land van bestemming en/of aldaar wordt afgekeurd, indien dit het directe gevolg is van:

'(...)

2) Algemene verbodsbepalingen of invoerverboden uitgaande van genoemde overheid, al dan niet uit politieke overwegingen.

'(...)

Tussen partijen staat niet ter discussie dat het invoerverbod als zodanig valt binnen de dekkingsomschrijving. Immers, zowel political acts als executive acts kwalificeren als rejection onder de polis. Eén van de door verzekeraars aangevoerde verweren was dat de lading niet voor risico van HE/de verkoper reisde omdat er sprake was van een cif verkoop. De rechtbank wijst erop dat er voor invoer onder andere afgifte van een veterinair certificaat vereist was. Noble Hope kreeg pas de beschikking over de partijen rundvlees na 'health release of goods'. Uit een en ander in onderlinge samenhang bezien volgt dat HE, ook indien het vlees niet reisde voor haar risico, een verzekerd belang had onder de rejection verzekering totdat de partijen rundvlees aan Noble Hope ter beschikking werden gesteld, aldus de rechtbank.

15. Arbitrary Act/willekeurig handelen

De volgende zaak betreft ook maatregelen genomen door de Egyptische autoriteit naar aanleiding van de in 1996 in

33. Rb. Amsterdam 23 oktober 2002, *S&S* 2004/71.

EU-staten geconstateerde BSE-ziekte.³⁴ Op 18 april 1996 heeft Weyl het ms. *Green Lily* gecharterd voor vervoer van een partij vlees naar Alexandrië. De Egyptische autoriteiten hebben een aantal partijen uit de *Green Lily* afgekeurd. Nadat op verzoek van Weyl een herkeuring heeft plaatsgevonden, is een gedeelte alsnog goedgekeurd. Een ander deel blijft afgekeurd wegens schending van de Egyptische labelingvoorschriften.

Weyl claimt onder de door hem afgesloten rejection verzekering de hierdoor geleden schade. Hierbij gaat het om de reeds eerder besproken 1975 Rejection Insurance, ook wel aangehaald met May 1975 Wording. Voor zover hier relevant luiden de bepalingen van deze Rejection Insurance als volgt:

'rejection Insurance

(...)

C In particular this insurance does not cover claims arising from:

(...)

5. Non-compliance with labelling regulations in force in country of destination at time interest attaches hereto. (...)

In eerste aanleg heeft de rechtbank op grond van deze bepaling de afkeuringsschade afgewezen. Weyl gaat onder meer tegen deze beslissing in hoger beroep. Ter toelichting op de grief tegen deze beslissing voert hij het volgende aan:

'Handelaren worden in landen als Egypte geconfronteerd met autoriteiten die, al dan niet beïnvloed door importeurs ter plaatse, de regels van het ene op het andere moment anders interpreteren. De Rejection Insurance dient juist ter bescherming van exportbedrijven tegen onvoorspelbare autoriteiten in landen als Egypte. Ook al is een deel van de zendingen geweigerd op grond van labels op die partijen, daarmee is allerminst gezegd dat Weyl heeft gehandeld in strijd met in Egypte geldende labelling voorschriften. Wil een beroep van de assuradeuren op C5 van de Rejection Insurance slagen, dient bovendien vast te staan dat de labels niet voldeden aan de ten tijde van het ingaan van de dekking geldende regelgeving. Weyl heeft bij het labelen gehandeld naar instructies van haar agent.

Eerdere zendingen die op dezelfde wijze waren gelabeld, zijn door de autoriteiten steeds toegelaten. Het moet er behoudens door de verzekeraars te leveren bewijs van het tegendeel dan ook voor worden gehouden dat de weigering onder de noemer "verkeerde labels" het gevolg was van willekeurig handelen van autoriteiten in Egypte.'

Het hof oordeelt dat Weyl niet aan zijn stelplicht heeft voldaan en derhalve deze grief faalt. In zoverre is deze zaak niet echt interessant. Het gaat om de hiervoor weergegeven toelichting waarin Weyl zich beroept op het fenomeen 'willekeurig handelen' van de autoriteiten van het land van import. In het Verenigd Koninkrijk aangeduid met 'arbitrary act'.

Interessant is dat in een reeks van US case law de verzekeraars zich juist beriepen op arbitrary acts van de autoriteiten

van het land van import ter afwijzing van de claim onder een rejection insurance.³⁵

Refererende aan deze uitspraak, waarin de rechter tot het oordeel komt dat voor dekking onder een rejection insurance geen sprake hoeft te zijn dat de conditie van de lading de rejection dient te rechtvaardigen, concludeert Dunt:³⁶

'Rejection risk insurance therefore includes arbitrary rejection that may occur where the government of the country of import applies regulations to protect domestic markets and condemns foodstuffs that are entirely sound.'

En vervolgt:

'Insurance against arbitrary government action is a significant extension of cover but is consistent with the origins of rejection insurance.'

Dunt doelt daarbij op de zaak *Miller v. Law accident*.³⁷

16. Samenvattend

De binnen het Britse wettelijke transportsysteem geldende doctrine dat een loss of voyage/loss of market een beroep op een constructive total loss van de lading rechtvaardigt, werd door de Britse transportverzekeringsmarkt niet met enthousiasme ontvangen en middels uitsluitingen en warranties/conditions de deur gewezen. Overigens bleven capture, restraint en detainment als oorlogsrisico onder de War clauses verzekerd, waarbij dan expliciet de dekking is beperkt tot oorlogssituaties of daarmee samenhangend. Dit laatste om te voorkomen dat overheidsingrijpen in vredes-tijd onder de dekking zou vallen.

Daargelaten dat het Nederlandse transportrechtelijk systeem ingebed in het Wetboek van Koophandel (oud) het fenomeen loss of voyage niet kent en in beginsel gericht is op dekking van materiële schade/verlies van de goederen wordt in de bij de Nederlandse Beurs-Goederenpolis³⁸ behorende clause oorlogsrisico en stakersrisico neming en aanhouding op last van hogerhand niet beperkt tot oorlogssituaties of daarmee samenhangend. De insluiting van de risico's neming en aanhouding van hogerhand in de clause oorlogsrisico spiegelt perfect met de uitsluiting onder de reguliere transportverzekering.

Dit betekent, naar wij menen, dat neming en aanhouding op last van hogerhand in vredes-tijd als molestisico onder de clause oorlogsrisico zijn meeverzekerd. In een andere uitleg zou dit impliceren, juist doordat de uitsluiting van molestisico's onder de reguliere dekking perfect is gespiegeld met de in de Clause oorlogsrisico ingesloten molestisico's, neming en aanhouding op last van hogerhand in vredes-tijd (overheidsingrijpen van politieke aard c.q. wegens schending van sanitaire voorschriften) gedekt zijn onder de bij de Nederlandse Beurs-Goederenpolis behorende all risk dekking.

In beide gevallen, menen wij, is een rejection verzekering overbodig.

34. Hof 's-Gravenhage 14 augustus 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BE8799.

35. *Berns v. Koppstein Inc.* (1959) AMC 2455; in hoger beroep bekrachtigd; *Red Top Brewing Co v. Mazzotti* 1953 AMC 311, United States Court of Appeal; *Schwartz & Co v. Hepburn* 302 F 2d 5576 (1962) United States Court of Appeals seventh Circuit.

36. Dunt 2015, p. 255-256.

37. [1903] 1 KB 712, p. 713.

38. Laatste versie is van 2021.