

# De CAR-verzekering

Mr. T.J. Dorhout Mees  
Met medewerking van Mr. A.P.E. de Ruiter

Tweede druk

 Wolters Kluwer

Deventer – 2019

## Voorwoord

Onderwerp van dit boek is de CAR-verzekering. Hoofddlijn is een weergave van de verschijningsvormen waarin deze verzekeringsvorm zich voordoet en van de wijze waarop deze in de praktijk functioneert. Daarbij zal met name aandacht worden besteed aan een aantal kwesties, dat blijkt uit literatuur en jurisprudentie aanleiding geeft tot discussies. Zoals wij zullen zien is de CAR-verzekering een complexe vorm van verzekering. In 1988 kon Kamp in zijn boek over de CAR-verzekering putten uit circa 30 uitspraken.

Ten behoeve van dit boek bestudeerde ik inmiddels circa 250 CAR-uitspraken waaronder circa 70 arbitrale vonnissen, waarvan de latere vonnissen in geanonimiseerde vorm zullen worden opgenomen in een separate uitgave van prof. mr. J.H. Wansink, prof. mr. N. Van Tiggele-van der Velde, mr. A.P.E. de Ruiter en ondergetekende. Uit dit relatief grote aantal uitspraken (over een periode van circa 25 jaar) kan men afleiden dat CAR-polissen veelvuldig aanleiding geven tot (soms hoog oplopende) discussies. Er mag immers van worden uitgegaan dat zaken die uiteindelijk tot een uitspraak komen, het topje van de ijsberg vormen.<sup>1</sup>

De kopij is per 1 januari 2019 afgesloten, met dien verstande dat een enkele ontwikkeling van na die datum is meegenomen.

De CAR-verzekering wordt uiteraard niet alleen in Nederland gebruikt. Deze verzekeringsvorm komt men in vele landen tegen. Omdat de oorsprong van de CAR-verzekering in Engeland moet worden gezocht, bestudeerde ik ten behoeve van mijn dissertatie, de eerste druk van dit boek, hoe deze verzekeringsvorm onder meer in Engeland functioneert.

In deze 2<sup>e</sup> herziene druk laat ik de vergelijking met het buitenlandse recht grotendeels achterwege behoudens wat de oorsprong van de CAR-verzekering in Engeland betreft, omdat de meerwaarde daarvan mijns inziens niet opweegt tegen de grote hoeveelheid werk om ook dit deel verantwoord te actualiseren.

Het actualiseren naar Nederlands recht was overigens al bewerkelijk genoeg omdat ten tijde van het schrijven van mijn dissertatie het Wetboek van Koophandel nog geldend recht was.

---

<sup>1</sup> In ieder geval is dat voor de CAR-verzekeringsbranche te hopen.

Ik heb ervoor gekozen om de bespreking van het oude recht te handhaven omdat anders de uitspraken van vóór 1 januari 2006 met name voor de jongere lezers niet goed te begrijpen zouden zijn, terwijl deze veelal ook naar huidig recht nog betekenis hebben. Ik heb in deze druk dus de bespreking naar huidig recht toegevoegd.

Ik heb sinds de vorige druk niet stil gezeten en ben als advocaat en als arbiter betrokken geweest bij een aantal uitspraken. Omdat dit boek inmiddels als handboek voor de CAR-praktijk is gaan fungeren, zou ik de lezers er niet behulpzaam mee zijn, als ik de uitspraken waarbij ik op een of andere manier zelf betrokken ben geweest, onvermeld zou laten. Ik heb deze dus wel opgenomen, maar zoveel mogelijk zonder daarop toegespitst commentaar.

Met name ten behoeve van het gebruik in de praktijk ben ik ervan uitgegaan dat behoefte bestaat aan het toegankelijk maken van de beschikbare rechtspraak. Voorts ben ik ervan uitgegaan dat de lezer niet steeds een juridische bibliotheek bij de hand zal hebben, zodat ik ook uitgebreid relevante passages uit gepubliceerde rechtspraak heb geciteerd. Ik heb ten behoeve van de leesbaarheid zo min mogelijk verwijzingen naar citaten in andere hoofdstukken van dit boek opgenomen. Dit betekent dat op een aantal plaatsen wel eens een (gedeeltelijk) dubbel citaat kan voorkomen. Voorts kan het voorkomen dat ik bij een voor een onderwerp belangrijke uitspraak nogmaals de casus schets, die in een eerder hoofdstuk ook al was weergegeven. Dit boek is met medewerking van mr. Anita de Ruiters tot stand gekomen, die ook een belangrijke rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van titel 7b in deze serie: De CAR-verzekering, besloten CAR-rechtspraak geopenbaard, de vindplaats voor een groot aantal arbitrale vonnissen en een aantal bindend adviezen waarnaar in dit boek wordt verwezen.

T.J. Dorhout Mees

30 juli 2019

# Inhoudsopgave

VOORWOORD		V
LIJST VAN VERKORT AANGEHAALDE WERKEN		VII
LIJST VAN AFKORTINGEN		XIII
<b>1</b>	<b>KARAKTER EN OORSPRONG VAN DE CAR-VERZEKERING</b>	<b>1</b>
1.1	Algemeen	1
1.2	Hoofdkenmerken van de CAR-verzekering	4
1.3	Oorsprong van de CAR-polis	5
1.3.1	Oorsprong van de Engelse CAR-polis	5
1.3.1.1	Verschijningsvormen in Engeland	6
1.3.1.2	Contractor's All Risks polis	7
1.3.1.3	Overige verschijningsvormen in Engeland	7
1.3.2	De verschijningsvormen in Nederland	8
1.4	Dekking van het post-bouwriscico	8
<b>2</b>	<b>TOTSTANDKOMING, VERLENGING EN EINDE VAN DE CAR-VERZEKERING</b>	<b>11</b>
2.1	Totstandkoming van de CAR-verzekering	11
2.1.1	Totstandkoming op de beurs	12
2.1.1.1	De gevolmachtigde agent/assuradeur	13
2.1.1.2	De verzekeringsmakelaar	18
2.2	Voorlopige dekking	19
2.2.1	Dekkingsomvang en voorwaarden van verzekering bij voorlopige dekking	20
2.2.2	Voorlopige dekking via de beurs	21
2.3	Verlenging van de CAR-verzekering	22
2.3.1	Aflopende CAR-polis	22
2.3.2	Doorlopende CAR-verzekering	26
2.4	Einde van de overeenkomst	26
2.4.1	De aflopende CAR-polis	27
2.4.2	De doorlopende CAR-polis	27
2.5	Wie sluit de verzekering?	28
2.5.1	Verplichting CAR-verzekering te sluiten in het bestek	29
2.6	De uitleg van de CAR-polis	33

2.7.1	Toepasselijkheid	37
2.7.2	Vernietigbaarheid	38
2.7.3	De CAR-polis en de particuliere opdrachtgever	39
2.7.4	Kernbedingen Algemeen	41
2.7.4.1	De omschrijving van de dekking	41
2.7.4.2	Uitsluitingsclausules	42
2.7.4.3	Warranties	46
2.7.4.4	Dekkingstermijnen	46
2.7.4.5	Primaire en secundaire dekking	47
2.7.4.6	Wijze vaststellen premie	47
2.7.4.7	Definities van begrippen uit kernbedingen	47
2.7.5	Zwarte/grijze lijst	48
2.7.6	De CAR-verzekering en algemene voorwaarden in andere overeenkomsten	49
<b>3</b>	<b>VERZWIJGING EN RISICOVERZWARING</b>	<b>53</b>
3.1	Algemeen	53
3.2	Verzwijging en schending mededelingsplicht en de CAR-verzekering	54
3.2.1	Verzwijging en schending mededelingsplicht door verzekeringnemer	54
3.2.2	Verzwijging door de makelaar	58
3.2.3	Medeverzekerden en artikel 7:928 BW	61
3.2.3.1	Ad a: vragen(formulier)	63
3.2.3.2	Ad b: verschoonbaarheid	63
3.3	Rechtsgevolgen	65
3.4	Wijzigingen vóór het sluiten van de verzekeringsovereenkomst	65
3.4.1	Voorlopige dekking	66
3.5	Bekendheidsclausule	67
3.6	Risicoverzwarend	67
3.6.1	Artikel 293 WvK (oud) zelden van toepassing	68
3.6.2	Regelingen in de polis	69
3.6.2.1	Ad 1. Meldingsplicht met verval van recht	70
3.6.2.2	Ad 2. Warranties	74
3.6.2.3	Ad 3. Dekkingsuitsluiting	80
3.6.2.4	Ad 4. Dekkingsomschrijving	81
<b>4</b>	<b>KRING VAN VERZEKERDEN</b>	<b>83</b>
4.1	Algemeen	83
4.2	De verplichting bij de bouw betrokkenen mee te verzekeren	83
4.2.1	Wie worden meeverzekerd?	85
4.3	Verzekerde hoedanigheid	88
4.3.1	Hoedanigheid in relatie tot Het Werk	90
4.3.2	De hoedanigheid van de verzekeringnemer en andere, met name genoemde verzekerden	91
4.3.2.1	Dekking van de leverancier	92
4.3.3	Verzekerde hoedanigheid in de rubriek aansprakelijkheid	98

4.4	De CAR-verzekering als meerpartijenovereenkomst	100
4.4.1	Verzekeringsrechtelijk derdenbeding	100
4.4.1.1	De geldigheid van het beding	102
4.4.1.2	De aanvaarding	103
4.4.2	Kenbaarheid van de overeenkomst	110
4.5	Toelatingsclausule en vergelijkbare voorwaarden	111
4.6	Regres	116
4.6.1	Regres tussen de verzekerden onderling	122
<b>5</b>	<b>HET VERZEKERBAAR BELANG</b>	<b>125</b>
5.1	Definitie van verzekeraar belang	126
5.2	Het belang bij de CAR-verzekering	129
5.2.1	De cascorubrieken	129
5.2.1.1	Het verzekeraar belang in de CAR-rechtspraak	131
5.2.2	Tijdstip waarop het belang moet bestaan.	136
5.3	Wie komt recht op schadevergoeding toe?	137
5.4	De CAR-verzekering en overgang van het belang	142
5.5	De rubriek ‘Aansprakelijkheid’	143
<b>6</b>	<b>HET VERZEKERDE EVENEMENT EN ONZEKER VOORVAL</b>	<b>145</b>
6.1	Onzeker voorval	145
6.1.1	Onzeker ten tijde van het sluiten van de verzekeringsovereenkomst	146
6.1.2	Subjectieve onzekerheid	155
6.1.3	Gevolgen van het honoreren van een beroep op het ontbreken van de vereiste onzekerheid	156
6.1.4	Onzeker voorval bij CAR-verzekeringen	157
6.1.5	Onzeker voorval en doorlopende CAR-polis	161
6.1.6	Onafwendbaarheidsclausules	163
6.2	Het evenement	164
6.2.1	Het evenement in de cascorubrieken	164
6.2.2	Omschrijving van het evenement in de polis	165
6.2.3	Het evenement tijdens de onderhoudstermijn	169
6.2.4	Evenement bij de WA-dekking	170
6.2.4.1	Opzichtclausule	171
<b>7</b>	<b>BESCHADIGING, Vernietiging en Verlies</b>	<b>175</b>
7.1	Beschadiging	175
7.1.1	Ad a: beschadiging en schade	178
7.1.2	Ad b: nooit goed geweest	179
7.2	Beschadiging in de CAR-rechtspraak	179
7.2.1	Wijziging in de stoffelijke structuur en aantasting	180
7.2.2	Vervuiling en verontreiniging	197
7.2.3	Subjectieve eisen en verwachtingen zijn onvoldoende	201
7.2.4	‘Aantasting’ nader beschouwd	204

7.2.5	‘Nooit goed geweest’	208
7.2.5.1	Rechtspraak over de gaafheid van de zaak	208
7.2.5.2	De hoge raad: gaaf is niet zonder gebrek	209
7.2.5.3	Zaakvorming en vermenging	242
7.2.5.4	Conclusie	247
7.3	Vernietiging	248
7.4	Verlies en Diefstal	248
<b>8</b>	<b>EIGEN GEBREK, OPZET EN GROVE SCHULD</b>	<b>251</b>
8.1	Eigen gebrek	251
8.1.1	Eigen gebrek en de aansprakelijkheidsverzekering	254
8.1.2	Het eigen gebrek in de CAR-polis	256
8.1.2.1	De 7:951 BW-min polis	258
8.1.3	7:951-plus polis	265
8.1.3.1	Kosten herlevering	269
8.1.3.2	Kosten van verbetering	272
8.2	Eigen (grove) schuld	281
8.2.1	‘Normale zorgvuldigheid’ en ‘nodige voorzorgsmaatregelen’	290
8.2.2	‘De verzekerde die de schade lijdt’	296
8.2.2.1	Wie is de verzekerde die schade lijdt	297
8.2.3	Opzet	297
<b>9</b>	<b>CAUSALITEIT</b>	<b>301</b>
9.1	Causaal verband in het verzekeringsrecht	302
9.2	Causaliteit in de CAR-verzekering	304
9.2.1	Causaliteit met betrekking tot de primaire dekkingsvraag: schade door beschadiging	305
9.2.2	Causaliteit met betrekking tot (deels) wettelijk of contractueel uitgesloten oorzaken	312
9.2.2.1	Uitsluitingen	313
9.2.2.2	Direct door een eigen gebrek getroffen onderdeel	318
9.2.2.3	Schade door opzet of schuld	326
9.2.3	Onderhoudstermijn	327
9.2.4	Schade door ingebruikname	328
<b>10</b>	<b>BEGRENZINGEN NAAR TIJD, PLAATS, BEDRAG EN WERK</b>	<b>335</b>
10.1	Algemeen	335
10.2	Aanvang en einde van de dekkingstermijnen	336
10.2.1	De bouwtermijn	337
10.2.1.1	Aanvang bouwtermijn	337
10.2.1.2	Einde van de bouwtermijn	341
10.2.2	Onderhoudstermijn	351
10.2.2.1	Aanvang van de onderhoudstermijn	354
10.2.2.2	Einde onderhoudstermijn	355

10.3	Dekking gedurende bouw- en onderhoudstermijn	356
10.3.1	Het schadeproces	356
10.3.1.1	Inloop en Uitloop	359
10.3.2	Rubriek Het werk	362
10.3.2.1	De bouwtermijn	362
10.3.2.2	De onderhoudstermijn	375
10.3.3	Voortschrijdende schade	382
10.3.4	Rubriek aansprakelijkheid	385
10.3.4.1	Inloop	386
10.3.4.2	Uitloop	388
10.3.5	Rubriek bestaande eigendommen	391
10.3.6	Overige rubrieken	395
10.4	Begrenzing naar plaats	396
10.5	Begrenzing naar bedrag	398
10.5.1	De verzekerde som en eigen risico	398
10.5.1.1	De aflopende CAR-polis	399
10.5.1.2	De doorlopende CAR-polis	399
10.5.2	Serieschadeclausule	399
10.5.2.1	Rechtspraak	400
10.6	Het Werk	410
10.6.1	Rechtspraak	411
<b>11</b>	<b>SAMENLOOP</b>	<b>417</b>
11.1	Algemeen	417
11.1.1	Samenloop bij aansprakelijkheidsverzekeringen	419
11.1.2	Het pseudo-cascobelang	421
11.1.3	Het pseudo-cascobelang en samenloop in de CAR-verzekering	423
11.2	De polis kent geen eigen samenloopregeling	427
11.2.1	Ad 1. Samenloop CAR WA-/WA-verzekering	427
11.2.2	Rechtspraak	428
11.2.3	Ad 2. Samenloop CAR-casco of pseudo-WA/WA-verzekering	428
11.2.3.1	Ad a: de cascobelanghebbende vordert de schade	429
11.2.3.2	Ad b: De niet cascobelanghebbende vordert	433
11.2.4	Ad 3. Samenloop CAR-casco/cascoverzekering	434
11.2.4.1	Pseudo-casco/pseudo-casco	438
11.2.5	Artikel 266 WvK en de CAR	438
11.2.5.1	Rechtspraak	440
11.3	Samenloopregelingen in de polis	441
11.3.1	Geen samenloop wegens aard van de verzekering/primaire dekking	442
11.3.2	Primaire dekkingsclausules	443
11.3.2.1	Botsing tussen primaire dekkingsclausules	444
11.3.3	Secundaire dekking	445
11.3.3.1	Harde en zachte 'na-u' clausules	446
11.3.3.2	Rechtspraak	449
11.3.4	Spiegelbeeldclausule	455
11.3.4.1	Rechtspraak	456
11.4	Verjaring van de regresvordering	460

<b>12</b>	<b>SCHADEVERGOEDING</b>	<b>463</b>
12.1	Algemeen	463
12.2	Verplichtingen verzekerde	463
12.2.1	Schademelding	463
12.2.1.1	Rechtspraak	466
12.2.2	Medewerking bij vaststellen van de schade	481
12.2.2.1	Verbod erkennen aansprakelijkheid/de verplichting mee te werken aan gerechtelijke procedures	484
12.2.3	Bereddingsplicht	487
12.2.3.1	Rechtspraak	491
12.3	Vormen van schade	498
12.3.1	Algemeen	498
12.3.1.1	Kosten van herstel	498
12.3.1.2	Uitsluitend kosten van herstel	501
12.3.2	Bedrijfsschade	501
12.3.2.1	Compensatoire interesten en wettelijke rente	507
12.3.3	Overige schade	510
12.3.3.1	Kosten rechtsbijstand	510
12.3.4	BTW	513
12.3.5	Geen of alternatief herstel	515
12.4	Verjarings- en vervaltermijnen	516
12.5	Betaaladresclausule	521
	JURISPRUDENTIEREGISTER	529
	TREFWOORDENREGISTER	539

# 1 | Karakter en oorsprong van de CAR-verzekering

## 1.1 Algemeen

Centraal staat de CAR-verzekering. Een eerste algemene opmerking dient echter te zijn, dat ‘de’ CAR-verzekering niet bestaat. Het begrip ‘CAR-verzekering’ is een verzamelnaam voor verschillende soorten van constructieverzekeringen. Veel van wat in dit boek wordt beschreven is ook relevant voor vergelijkbare verzekeringsvormen op All Risks basis, zoals montagepolis, machinebreukverzekeringen en transportverzekeringen.

Zoals wij verderop in dit hoofdstuk<sup>1</sup> zullen zien, vindt de CAR-verzekering – en daarmee het begrip ‘CAR’ – zijn oorsprong in de Engelse Contractor’s All Risks verzekering, een polis die door aannemers placht en pleegt te worden gesloten ten behoeve van een werk, gedurende de periode dat dat werk voor hun risico komt.

In Nederland is de hoofdvorm van de CAR-verzekering de ‘Constructions All Risks verzekering’ of de ‘Constructie All Risk verzekering’. Dit is een ruimere vorm van dekking dan de contractor’s polis, omdat niet meer primair het belang van de aannemer wordt gedekt, maar de belangen van – in beginsel – alle bij de bouw betrokkenen worden verzekerd.<sup>2</sup>

In Nederland is destijds getracht om enige vorm van standaardisering toe te passen. In dat kader hadden verzekeraars de ‘Beursubriekenpolis Constructieverzekering voor Bouwwerken’ vervaardigd, die in de wandelgangen de ‘Beurs CAR-polis’ wordt genoemd. Inmiddels heeft de markt een opvolger van de Beurs CAR-polis ontwikkeld in het kader van de Vereniging Nederlandse Assurantie Beurs (VNAB): de Nederlandse Beurspolis voor Bouw- en Montagewerken (NBBM 2013).<sup>3</sup> Omdat deze polis met voorwaarden publiekelijk kan worden geraadpleegd op en naar de site van de VNAB,<sup>4</sup> zal ik onder meer naar clausules uit de NBBM 2013 en naar de Beurs CAR-polis verwijzen.<sup>5</sup>

---

1 § 1.2.

2 Vgl. ook Kamp 1988, p. 1 e.v.

3 Zie over de voorwaarden ter Beurze en de positie van de VNAB Van Tiggele-van der Velde e.a. (red.), *Verzekering ter beurze (O&R nr. 67)* 2017, V.

4 [www.vnab.nl](http://www.vnab.nl)

5 De tekst van de Beursubriekenpolis Constructieverzekeringen voor Bouwwerken 1992 (BCB 1992) kan worden aangevraagd bij het Verbond van Verzekeraars te 's-Gravenhage. Overigens moet bij de BCB 1992 de kanttekening worden geplaatst dat met name de beursmakelaars tegen deze polis grote bezwaren hebben.

Weliswaar kan, wegens de verschillende verschijningsvormen en verschillende polisbewoordingen, in wezen dus niet van ‘de’ CAR-polis worden gesproken; de constructieverzekeringen hebben toch zoveel gemeenschappelijk, dat wel degelijk – in zijn algemeenheid – van het karakter van ‘de CAR-verzekering’ kan worden gesproken.<sup>6</sup>

Catz<sup>7</sup> omschreef het karakter van de CAR-verzekering als volgt:

‘Bij elke schade is de eerste vraag die de moderne mens zich stelt: “wie is daarvoor aansprakelijk?” Wanneer er geen C.A.R.-verzekering bestaat en vooral wanneer de schade aanzienlijk is, zullen partijen dikwijls eerst een antwoord op die vraag wensen alvorens het herstel ter hand wordt genomen. Wanneer een C.A.R.-polis bestaat, is er zekerheid dat de verzekeraars de schade zullen vergoeden en men behoeft zich er niet het hoofd over te breken aan wie deze vergoeding juridisch gesproken ten goede komt. Voldoende is het te constateren dat de schadepenningen worden gebruikt voor herstel dat zonder oponthoud kan voortgaan. Op zichzelf is dit reeds een zeer belangrijk voordeel van deze vorm van verzekering.’

Vgl. ook Groot:<sup>8</sup>

‘Eén van de criteria van de C.A.R.-polis is om onder één polis zoveel mogelijk alle partijen te dekken, die bij een bouwwerk betrokken zijn, zodat wanneer er een schade is voorgevallen - die binnen het raam van de polis valt - geen schuldvraag kwesties meer aan de orde komen om uit te zoeken wie van de partijen eigenlijk wel verantwoordelijk is.’

Kamp<sup>9</sup> karakteriseert de CAR-verzekering als volgt:

‘De CAR-verzekering heeft het karakter van wat men een *projectverzekering* zou kunnen noemen.

Daaronder valt te verstaan een verzekering die binnen het kader van haar dekking de realisering van een project in zijn geheel en ten aanzien van alle betrokkenen begeleidt, maar ook strikt tot dat project beperkt blijft.

---

Omdat op deze polis een aantal maatschappijvoorwaarden is gebaseerd dat in de praktijk nog wel voorkomt, heb ik deze verwijzingen gehandhaafd.

6 Ik kwam echter recent een ‘CAR-polis’ tegen die feitelijk het allriskkarakter heeft verlaten door gebeurtenissen te verzekeren:

**‘DEKKING RUBRIEK HET WERK**

**Artikel 2.1 Omvang van de dekking**

Gedekt is.

- a. Schade als gevolg van beschadiging tijdens de bouwtermijn door een gebeurtenis zoals vermeld onder ‘Gedekte gebeurtenissen bouwtermijn’.
- b. Schade als gevolg van beschadiging tijdens de onderhoudstermijn door een gebeurtenis zoals vermeld onder ‘Gedekte gebeurtenissen onderhoudstermijn’.

Deze Dekking geldt alleen indien sprake is van alle hierna genoemde omstandigheden.

- c. De gebeurtenis vindt plaats nadat deze Dekking is ingegaan.
- d. Bij het aangaan van deze Dekking was onzeker dat de gebeurtenis zou plaatsvinden.
- e. De gebeurtenis vindt plaats binnen het dekkingsgebied.
- f. De gebeurtenis vindt plaats tijdens de bouwtermijn of de onderhoudstermijn.
- g. De bouwcomponenten zijn voor rekening en risico van verzekerde aanwezig op het bouwterrein.
- h. Er is sprake van een verzekerd werk zoals vermeld in Hoofdstuk Nadere Omschrijvingen.

Deze Dekking geldt per gebeurtenis tot maximaal de verzekerde som voor deze Dekking.’

7 Catz BR 1969, p. 383-388.

8 H.N. Groot, ‘De omvang van de dekking onder de c.a.r. verzekering’, in: SVV 1971.

9 Kamp 1988, p. 3.

*Dat het gaat om de realisering van een project impliceert een dynamiek die van grote invloed zal blijken te zijn op dekking van de CAR-polis, met name de uitwerking in de praktijk.’*

Op de typering door Kamp van de CAR-verzekering als projectverzekering, is dogmatische kritiek uitgeoefend. Met name Asser<sup>10</sup> wijst erop dat de CAR-verzekering naar zijn aard een schadeverzekering blijft betreffende een object (het casco), de bouwmaterialen (en eventueel aanvullend de aansprakelijkheid van degenen die bij de realisering van een project betrokken zijn). Asser karakteriseert de CAR-verzekering als volgt:

‘(...) doordat haar werking, vooral ten aanzien van het cascodeelte, m.i. mede wordt bepaald door het feit dat in wezen uiteenlopende belangen verzekerd zijn door middel van die cascodekking, dus als cascodebelang, zou men wel kunnen zeggen dat het karakter van de CAR-verzekering enigszins hybridisch is.’

Een schadeverzekering betreffende een object dus, waarvan het karakter nogal hybridisch is, omdat verschillende uiteenlopende belangen door middel van een ‘cascodekking’ zijn verzekerd.

Ik ben met Asser eens dat de juridische kwalificatie ‘projectverzekering’ niet zuiver is. Wat dat betreft sluit ik mij aan bij de juridische kwalificering die Asser aan de CAR-verzekering geeft.

Aan de andere kant slaat natuurlijk Kamp de spijker op de kop, als hij het meer algemene karakter – zo men wil de achterliggende economische gedachte – van de CAR-verzekering omschrijft als een projectverzekering waar het (bouw)project centraal staat en waarop de dynamiek van het bouwproces een belangrijke invloed heeft.

Mendel geeft het karakter van de CAR-verzekering in zijn noot onder dit arrest mijns inziens juridisch zuiver als volgt weer:

‘Anders dan het onderscheid tussen “Het Werk” en “wettelijke aansprakelijkheid” zou doen vermoeden, dekt het eerstgenoemde onderdeel niet slechts zuivere cascoschade.

Kenmerkend voor de CAR-verzekering is dat allerlei bij de bouw betrokkenen als verzekerden ten opzichte van het werk worden aangemerkt, al worden zij niet altijd met name genoemd. Gesproken wordt bijv. – zoals i.c. – van “opdrachtgevers”, “onderaannemers”, “architecten” en “adviseurs”. Genoemd “werk” staat hier centraal. Ontstaat daaraan een door de polis gedekte schade, dan keert de verzekeraar uit, ongeacht of een verzekerde de schade direct lijdt, nl. als de belanghebbende bij het casco, of indirect omdat hij voor de door hem toegebrachte schade aansprakelijk is (behoudens opzet of grove schuld). Voorzover de polis dit aansprakelijkheidsbelang onder het cascodebelang brengt (deel I Het werk), is er sprake van een (overigens heilzame) fictie. (...)’<sup>11</sup>

<sup>10</sup> A-G in zijn conclusie (nr. 2-18/20) bij HR 8 juli 1991, NJ 1991/778, m.nt. MMM.

<sup>11</sup> Vgl. ook Wansink BR 1993, p. 343 over het karakter van de CAR-verzekering.

## 1.2 Hoofdkenmerken van de CAR-verzekering

Kenmerkend voor de CAR-verzekering is dat in het algemeen onder een ‘paraplupolis’ verschillende rubrieken zijn gedekt, of ten minste kunnen worden gedekt. In dit boek bespreek ik met name de drie belangrijkste rubrieken die in het algemeen als volgt worden aangeduid:

- rubriek I ‘Het Werk’;
- rubriek II ‘Aansprakelijkheid’;
- rubriek III ‘Bestaande eigendommen van de opdrachtgever’.

Naast deze rubrieken komen nog andere rubrieken voor, zoals de rubrieken ‘Hulpmateriaal’ en ‘Eigendommen bouwdirectie en personeel’. Deze laatste rubrieken functioneren op dezelfde wijze als de rubriek ‘Bestaande eigendommen van de opdrachtgever’, zodat ik van een afzonderlijke bespreking afzie.

Kern van de dekking is rubriek I, ‘Het Werk’. Onder deze rubriek is in het algemeen gedekt beschadiging, vernietiging of verlies van het werk, ongeacht de achterliggende oorzaak.

Het feit dat de oorzaak in beginsel<sup>12</sup> niet ter zake doet, bepaalt het ‘allrisk’ karakter van de polis. Men doet er echter goed aan te bedenken dat de term ‘allriskverzekering’ voor de leek op het gebied van het verzekeringsrecht versluisend is; beslist niet alle risico’s zijn gedekt.

Om te beginnen is de dekking beperkt tot het werk en – in het algemeen – tot de plaats waar het werk wordt uitgevoerd, alsmede beperkt in de tijd.

De belangrijkste beperking van de dekking is gelegen in het vereiste van een beschadiging, vernietiging of verlies. Deze beperking heeft tot gevolg dat in beginsel allerlei vormen van zogenaamde ‘bedrijfsschade’ niet zijn gedekt.

De beperking naar tijd heeft tot gevolg dat slechts gedekt is schade die gedurende de bouwperiode is ontstaan. Voorts wordt in het algemeen de mogelijkheid geboden om ook dekking te verkrijgen gedurende de onderhoudstermijn. Deze dekking is voor de rubriek ‘Het Werk’ in het algemeen beperkt ten opzichte van de dekking gedurende de bouwtermijn.

Onder ‘Het Werk’ wordt in het algemeen verstaan het werk dat op grond van een bepaald bestek door een aannemer op een bepaalde plaats wordt gerealiseerd.

Onder rubriek II, ‘Aansprakelijkheid’, is in het algemeen gedekt de aansprakelijkheid van bij de bouw betrokkenen ten opzichte van derden. Meestal wordt in de polis ook bepaald dat de verzekerden onderling als derden worden beschouwd. Onder deze rubriek wordt meestal in het algemeen gedekt aansprakelijkheid van een verzekerde voor schade die gedurende de bouw- en onderhoudstermijn in verband met het werk aan personen en<sup>13</sup> andere zaken dan het werk is ontstaan.

---

12 Op dit beginsel bestaan uitzonderingen, met name indien de schade zijn oorzaak vindt in een (soms) deels uitgesloten eigen gebrek en voorts voor de dekking gedurende de onderhoudstermijn.

13 Werkgeversaansprakelijkheid is in het algemeen daarin uitgesloten.

Onder de rubriek 'Bestaande Eigendommen van de Opdrachtgever' wordt schade aan de bestaande eigendommen van de opdrachtgever gedekt, die verband houdt met het werk. Net als de rubriek 'Het Werk' is dit dus een cascorubriek.

De CAR-polis komt voorts in twee hoofdgedaanten voor: de 'aflopende polis' en de 'doorlopende polis'.<sup>14</sup>

De aflopende CAR-polis wordt per bouwwerk gesloten en heeft uitsluitend op dat bouwwerk betrekking.

De doorlopende CAR-polis wordt in het algemeen door aannemers en opdrachtgevers die veel (laten) bouwen gesloten. Onder een doorlopende CAR-polis zijn gedekt (automatisch of na aanmelding) de in opdracht van of door de verzekeringnemer uitgevoerde bouwwerken. Meestal worden in deze polissen aan de te dekken bouwwerken wel nadere eisen gesteld. Indien een bouwwerk niet aan die eisen voldoet, kan het in algemeen alleen na aanmelding en acceptatie onder de polis worden gedekt; vaak echter tegen van de standaardpolis afwijkende voorwaarden en premies. Werken die niet aan de nadere eisen voldoen en niet zijn aangemeld, zijn dus niet verzekerd.

### 1.3 Oorsprong van de CAR-polis

De Nederlandse CAR-polis is afkomstig van de Engelse aanbouwverzekering voor schepen in de zogenaamde 'Marine sector'.<sup>15</sup> Na de Tweede Wereldoorlog is deze verzekeringsvorm naar Nederland 'overgewaaid', met name door de behoefte aan risicospreiding in de bouw tijdens de wederopbouw.<sup>16</sup> Voor de oorsprong van de CAR-verzekering moeten wij dus eerst terug naar de Engelse polis.

#### 1.3.1 Oorsprong van de Engelse CAR-polis

De Engelse CAR-polis is ontstaan als een 'aannemers'polis: een 'Contractor's All Risks form of cover'. Eén van de eerst bekende 'Contractor's All Risks' polissen dateert uit 1929 en was gesloten in verband met de bouw van de Lambeth Bridge over de Thames.<sup>17</sup>

Een belangrijke aanleiding voor het ontstaan van Contractor's All Risks polissen, was de opname in bestekbepalingen van een op de aannemer rustende verzekeringsplicht het werk tegen bepaalde risico's te verzekeren.

De eerste grondslagen voor standaard algemene voorwaarden met een verzekeringsplicht werden gelegd in 1930 door de 'Federation of Civil Engineering Contractors' en de 'Association of Consulting Engineers'. In januari 1950 bereikten de organisaties die de Civil Engineers en Contractors vertegenwoordigden, overeenstemming over een tweede editie, vanaf dat moment bekend als de 'ICE ('Institution of Civil Engineers') Conditions'. De ICE conditions of contract zijn in de

---

14 Vgl. ook Kamp 1988, p. 3 e.v.

15 Vgl. Kamp 1988, p. 2 e.v. en Catz BR 1969, p. 383 e.v.

16 Vgl. Kamp 1988, p. 3.

17 Vgl. Piper 1981, p. 1.

loop der tijd bijgewerkt en uitgebreid.<sup>18</sup> De ICE conditions hebben voorts ten grondslag gelegen aan de 'Fidic International Conditions of Contract'.<sup>19</sup> Met name van belang zijn voorts de 'Standard Form of Building Contract' van de 'Joint Contracts Tribunal (JCT)'.<sup>20</sup> In de meest recente Engelse literatuur wordt met name aandacht besteed aan de JCT Standard Forms.

### 1.3.1.1 VERSCHIJNINGSVORMEN IN ENGELAND

Wat de verschillende Engelse standaardvoorwaarden gemeen hebben, is dat zij vrijwel allemaal min of meer uitgebreide verzekeringsparagrafen bevatten, waarin wordt geregeld wat voor verzekering moet worden gesloten, door welke bouwpartij en wie voor welke risico's onder die verzekering gedekt moeten zijn.

De Engelse verzekeringsmarkt heeft hierop ingespeeld en biedt een grote variëteit aan polissen aan, toegesneden op de verschillende contractvereisten.

Vergeleken met de Nederlandse situatie, geeft de Engelse verzekeringsmarkt een veel uitgebreider 'confectieassortiment', dat vrij naadloos past bij de verschillende standaard bouwcontracten.

In Nederland kan bijvoorbeeld niet worden gesproken van een 'UAV-CAR-polis'. Wel bestaat een 'DNR-polis', maar dat is een beroepsaansprakelijkheidsverzekering en geen CAR-verzekering.

Wel worden uiteraard (meestal makelaars)polissen gesloten die zijn afgestemd op een specifieke verzekeringsparagraaf in een bestek. In de praktijk ziet men echter ook nogal eens dat een 'standaard' CAR-polis wordt gesloten, zonder dat minutieus is bezien of deze ook datgene dekt wat in het bestek wordt vereist.

Het feit dat in de Engelse verzekeringspraktijk veel consistentier naar het onderliggende bouwcontract wordt gekeken, brengt met zich dat minder dan in een Nederlandse situatie kan worden gesproken van 'de' CAR-polis.

De in Nederland bestaande gewoonte om onder een CAR-polis een breed arsenaal betrokkenen bij de bouw als verzekerden aan te merken, is in Engeland minder verbreid. In Engeland worden nogal eens uitsluitend die betrokkenen als medeverzekerden aangemerkt, die daarop op grond van het bestek aanspraak kunnen maken.<sup>21</sup>

<sup>18</sup> Eaglestone 1993, p. 159 e.v. bespreekt de zesde editie.

<sup>19</sup> FIDIC International Conditions of Contract – For works of civil engineering construction – Third Edition March 1977, issued by Federation International des Ingenieurs (Conseils FIDIC), Federation International Europeene de la Construction, International Federation of Asian and Western Pacific Contractors Associations, la Federacion Interamericana Industria de la Construction and the Associated General Contractors of America, (zie Advanced Study Group number 208a, 1985, p. 230 e.v.); vgl. ook Piper 1981, p. 2; Levine/Wood 1991, hoofdstuk 13; Wright 1991, hoofdstuk 4.

<sup>20</sup> Ook van deze voorwaarden bestaan verschillende versies; het basiscontract is de 'Standard Form of Building Contract' (JCT) 1980 – amendement 1986; vgl. Eaglestone 1993 hoofdstuk 4, 5 en 6; Levine/Wood 1991, hoofdstuk 8, 9 en 10; Advanced Study Group 208a 1985, § 7.1; Wright 1991, hoofdstuk 3. De huidige versie is de JCT (2016). Zie verder de website van de JCT: [www.jctltd.co.uk](http://www.jctltd.co.uk).

<sup>21</sup> Zie verder hoofdstuk 4.

### 1.3.1.2 CONTRACTOR'S ALL RISKS POLIS

De eerste CAR-polissen waren zoals gezegd 'Contractor's All Risks' polissen. Centraal stond de contractuele aansprakelijkheid van de aannemer.<sup>22</sup> Op grond van de ICE conditions rustte van oudsher op de aannemer de verplichting een verzekering te sluiten:

- '(a) For his liability arising from injury to workmen;
- (b) For Third Party Liability for injury or damage to property arising out of the execution of the works;
- (c) In the joint names of the Employer and the Contractor against all loss or damage from whatever cause (with certain exceptions), the works and temporary works and also materials, construction plant and other things brought on to the site by the Contractor, for their full values.'<sup>23</sup>

Deze dekking diende gedurende de gehele bouwperiode en onderhoudstermijn voort te duren. De dekking gedurende de onderhoudstermijn was echter beperkt tot verlies of schade aan het werk:

- '(i) Arising from a cause occurring prior to the commencement of the maintenance period, that is to say, an occurrence during construction which shows itself during the maintenance period;
- (ii) Caused by the Contractors workmen whilst carrying out their maintenance obligations.'<sup>24</sup>

Omdat schade aan of verlies van het werk door van buiten komende oorzaken gedurende de onderhoudstermijn niet voor risico van de aannemer kwamen, hoefden deze oorzaken ook niet in de polis te worden gedekt. Het was uitdrukkelijk niet de bedoeling om een verdergaande dekking te bieden, dan tegen risico's waarvoor de aannemer aansprakelijk kan zijn. Met andere woorden, het was niet de bedoeling dat een volledige dekking aan de opdrachtgever zou worden gegeven voor risico's aan het werk gedurende de onderhoudstermijn.<sup>25</sup> Met name van belang is dat uitsluitend de aannemer en de opdrachtgever dekking hebben onder de contractor's polis en dus bijvoorbeeld niet de onderaannemers.

### 1.3.1.3 OVERIGE VERSCHIJNINGSVORMEN IN ENGELAND

Naast de Contractor's All Risks policy komt men tegenwoordig ook wel de zogenaamde 'Construction All Risks' en 'Erection All Risks' polissen tegen. Dergelijke polissen geven vaak een ruimere dekking dan de Contractor's All Risks polissen, met name

---

<sup>22</sup> Vgl. Piper 1981, p. 3.

<sup>23</sup> Vgl. Piper 1981, p. 3.

<sup>24</sup> Piper 1981, p. 4.

<sup>25</sup> Piper 1981, p. 4 en 5 wijst overigens nog op onduidelijkheden over de omvang van de aansprakelijkheid van de aannemer op grond van de ICE-conditions, met name clause 62 (3).

voor wat betreft de kring van verzekerden. Naast onderaannemers worden onder dergelijke polissen ook wel architecten, constructeurs en andere adviseurs als verzekerden aangemerkt. Deze polissen lijken dus het meest op de Nederlandse CAR-polis.

### 1.3.2 De verschijningsvormen in Nederland

De Nederlandse CAR-polis kenmerkt zich met name doordat – veel meer dan bij de echte ‘contractors’ polis, die nog steeds zijn invloed op de Engelse CAR-polissen heeft – van een verzekering sprake is waaronder alle betrokkenen bij de bouw in beginsel zijn gedekt. In de vorige druk merkte ik op dat de laatste tijd dit uitgangspunt in Nederland wat onder druk was komen te staan, omdat de Beurs CAR-polis aanvankelijk de mogelijkheid van regres op verzekerden weer in beeld bracht. De ‘opvolger’, de NBBM 2013 bevat in ieder geval een helder afstand van verhaal op (mede)verzekerden in artikel A.V.14.<sup>26</sup>

#### ‘A.V.14 AFSTAND VAN VERHAALSRECHT

De verzekeraar zal de uitgekeerde schadevergoedingen niet op een verzekerde verhalen, tenzij de schade is te wijten aan opzet, al dan niet bewuste roekeloosheid of merkelijke schuld van de betrokken verzekerde.’

Naast de traditionele ‘aflopende’ CAR-polis voor één werk, worden steeds meer ‘doorlopende’ CAR-verzekeringen gesloten, waaronder in beginsel automatisch alle bouwwerken van een bepaalde opdrachtgever of aannemer zijn verzekerd. Aan de hand van de gerealiseerde omzet van verzekerde bouwwerken wordt dan jaarlijks de definitieve premie bepaald. Zie verder over met name de doorlopende CAR-verzekering hoofdstuk 2 § 2.3.1-§ 2.4.2.

## 1.4 Dekking van het post-bouwisico

Zoals reeds gesteld, is de dekking van een CAR-polis in beginsel beperkt tot de dekking gedurende de bouw- en onderhoudstermijn. Indien na die tijd schade ontstaat die zijn oorzaak vindt in de bouwperiode, bestaat voor die schade onder de CAR-polis in beginsel geen dekking.

Toch blijkt aan verzekering van dat risico wel (enige) behoefte te bestaan. Met name worden met enige regelmaat garantieverzekeringen afgesloten. Deze verzekeringen zien echter slechts op bepaalde delen van het werk en niet op het werk als geheel.

In Frankrijk bestaat een verplichte verzekering van het narisico van de bouw. De verplichte Franse verzekering heeft met name te maken met het bijzondere aansprakelijkheidsregiem voor aannemers en eigenaren van bouwwerken.

---

<sup>26</sup> Dat was in de NBBM 2006 en 2009 ook al het geval.

Voor de Nederlandse situatie was tot voor kort die vorm van verzekering niet direct relevant. Met het project 'privaatrechtelijke kwaliteitsborging'<sup>27</sup> in de discussie over dergelijke vormen van verzekering actueel geworden omdat de Kamer in het kader van dit project om een verplichte verzekering heeft gevraagd; een verzoek waaraan de minister vooralsnog geen uitvoering heeft gegeven. Een bespreking hiervan gaat het kader van dit boek te buiten, behoudens de korte schets van de dekking van het risico na gereedkomen van de bouw in de volgende paragraaf.

---

27 De 'Wet kwaliteitsborging voor gebouwen' die op 14 mei 2019 door de 1<sup>e</sup> kamer is aangenomen. De wet geldt voorlopig alleen voor eenvoudige gebouwen, zoals woningen.

