

Bijl. 1 LV-87/94

UITSPRAAK no. 41 van de Verbondscommissie Samenloop inzake "geslipte bussen"

Betreft: aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven en beroepen/w.a.- motorrijtuigverzekering

Partijen: Verzekeraar A

en

Verzekeraar B

Verzekeraar A en Verzekeraar B hebben zich ter verkrijging van een uitspraak van de Verbondscommissie Samenloop tot deze commissie gewend ter beslechting van een geschil dat tussen partijen gerezen is.

#### Feitelijke gegevens

Aannemingsbedrijf X heeft in april 1983 in opdracht van de gemeente Amsterdam voetbalvelden ontgraven. De af te graven grond moest door X worden afgevoerd. Nadat de weg bevuild was geraakt door modder, afkomstig van de wielen en de bandprofielen van de vrachtauto van X en de drie vrachtauto's van door haar ingeschakelde onderaannemers, ontstond een slippartij waarbij een tweetal bussen, een personenauto en een motorfiets betrokken waren. X heeft voor de door haar ingezette vrachtauto een w.a.-motorrijtuigverzekering lopen bij Verzekeraar A en heeft bij Verzekeraar A een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering lopen. Partijen verschillen van mening over de vraag wie dekking moet verlenen voor de veroorzaakte schade, voorzover X hiervoor aansprakelijk kan worden gesteld.

#### Het geschil

In zijn memorie van eis stelt Verzekeraar A:

"1.1 Aannemingsbedrijf X heeft in april 1983 in opdracht van de Gemeente Amsterdam de voetbalvelden van de N.D.S.M. en de A.D.M. aan de Klaprozenweg te Amsterdam ontgraven. De af te graven grond moest door X worden afgevoerd. Zij maakte daartoe gebruik van een eigen zandauto en twee onderaannemers, waarvan er één twee zandauto's inzette en de ander één zandauto.

1.2 X en de onderaannemers zijn in de vroege ochtend van 25 april 1983 met het afvoeren van grond begonnen. Zij maakten daartoe gebruik van een uitrit aan de Klaprozenweg, alwaar de zandauto's rechtsaf de Klaprozenweg opreden in de richting van de Meteorenweg en de Coentunnel.

1.3 Alhoewel de vier zandauto's tot het tijdstip van het hieronder te omschrijven ongeval, ieder slechts één rit hebben uitgevoerd, leidde de aard en samenstelling van de mee te voeren grond, in combinatie met het regenachtige weer, tot vervuiling van de Klaprozenweg op het stuk gelegen tussen meergenoemde uitrit en een bocht naar rechts.

" Vast staat dat de zandauto's, in verband met de slechte terreingesteldheid op de voetbalvelden, niet volgeladen waren, dat geen lading van de zandauto's is afgevallen, doch dat de weg besmeurd raakte doordat natte grond tussen de wielen en de profielen uit op de weg terecht kwam.

- 1.4 Op diezelfde dag te ca. 8.30 uur reed een bus van de N.V. Enhabo over de Klaprozenweg in de richting van de Meteorenweg. Gekomen bij de meergenoemde flauwe bocht naar rechts raakte deze bus in een slip, waarna een aanrijding ontstond met een tegemoetkomende personenauto en een eveneens tegemoetkomende motorfiets.  
Een achter de Enhabo-bus rijdende G.V.B.-bus botste vervolgens, eveneens slippend, tegen de achterzijde van de Enhabo-bus.  
De chauffeurs van de bussen schrijven de aanrijdingen toe aan de gladheid welke is ontstaan door de op de weg geraakte modder.
- 1.5 De N.V. Verzekeringsbedrijf Gemeente Amsterdam heeft de schade aan de door de Enhabo-bus aangereden personenauto en motorfiets en de schade van de motorrijder en diens duopassagier vergoed en wenst thans voor die schadebedragen, alsmede overige door haar vergoede schadeposten, regres te nemen op X en de door haar ingeschakelde onderaannemers. Voornoemd verzekeringsbedrijf claimt een bedrag ad ca. f 70.000,--.
- 1.6 N.V. Verzekeringsbedrijf Gemeente Amsterdam heeft tegen X en haar onderaannemers een voorlopig getuigenverhoor geëntameerd, in welk verband 15 getuigen zijn gehoord. Tussen de N.V. Verzekeringsbedrijf Gemeente Amsterdam enerzijds en X en haar onderaannemers anderzijds, bestaat in ieder geval verschil van mening over de schuldverdeling, waartoe X en haar onderaannemers aanvoeren dat de buschauffeurs, onder de gegeven omstandigheden, te hard hebben gereden.
- 2.1 X heeft de door haar ingezette zandauto verzekerd bij Verzekeraar B. Bij Verzekeraar A heeft zij een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering lopen.
- 2.2 Verzekeraar A en Verzekeraar B verschillen van mening over de vraag of nu de W.A.M.-polis, danwel de A.V.B.-polis dekking dient te verlenen.
- 2.3 Een uitgebreide briefwisseling tussen (de advocaten van) Verzekeraar A en Verzekeraar B heeft niet tot een beslechting van dit geschil kunnen leiden. Verzekeraar A meent echter dat zij belang heeft bij een spoedige beslechting van het geschil, opdat alsdan vaststaat wie van deze verzekeraars met de Gemeente Amsterdam in overleg kan treden over de schuldverdeling ten aanzien van het onderhavige ongeval c.q. voor de verdediging van X zorg kan dragen.
- 2.4 Volledigheidshalve zij opgemerkt dat Verzekeraar A haar verzekerde heeft laten weten dat haars inziens de W.A.M.-verzekering dekking moet bieden, doch dat zij tegenover haar verzekerde geen definitief afwijzend standpunt heeft ingenomen.
- 3.1 Verzekeraar A meent primair, dat involge het bepaalde in art. 7 sub c van de verzekeringsvoorwaarden de bij haar lopende polis geen dekking behoeft te bieden. De schade is immers toegebracht door een motorrijtuig in de zin van de W.A.M. Een uitzondering op de uitsluiting bedoeld in die bepaling, doet zich ten deze niet voor.
- 3.2 Subsidiair, voor zover uw Commissie tot het oordeel komt dat deze uitsluiting niet van toepassing is, danwel het bepaalde in art. 8 sub d van de verzekeringsvoorwaarden een ten deze toepasselijk voorbehoud is, beroept " Verzekeraar A zich op de richtlijnen welke zijn vervat in de circulaire nr. A.A.V. L-82/10 (N.V.V.A. L-82/20) en op de uitspraak van uw Commissie nummer 2 d.d. 27 maart 1980.

Op grond van de afgelegde getuigenverklaringen staat vast, althans moet als vaststaand worden aangenomen, dat alle vier de zandauto's tot de besmeuring van de weg hebben bijgedragen. Alhoewel de mate van aansprakelijkheid nog niet vaststaat, doet zich hier een casus voor als omschreven onder hoofdletter A sub 1 van evengenoemde circulaire. Zo er van uit moet worden gegaan dat niet vaststaat welke van de vier zandauto's de weg besmeurd heeft, is hier sprake van een casus zoals omschreven onder A sub 3 van meergenoemde circulaire.

In beide gevallen dient de verzekeraar van het motorrijtuig dekking te verlenen.

Daarenboven is de onderhavige casus gelijk of gelijkkluidend aan de casus welke leidde tot de uitspraak nummer 2 van uw Commissie.

MITSDIEN CONLCUDERENDE: dat het uw Commissie behage uit te spreken dat terzake van het onderhavige schadegeval de W.A.M.-polis, door aannemersbedrijf X gesloten bij Verzekeraar B primair dekking dient te verlenen."

In zijn memorie van antwoord stelt Verzekeraar B:

"1.1 Gedaagde is van mening, dat de A.V.B.-assuradeuren miskennen de sinds 1 januari 1987 van kracht zijnde redactie van artikel 1 der overeenkomst inzake "samenloop", waarbij geanticipeerd werd op het nog niet ingevoerde artikel 7.17.2.24a N.B.W.

1.2 Terecht wordt in de toelichting op deze wijziging gesteld, dat met name de ad hoc Commissie bij haar voorbereiding tot de overtuiging was gekomen, dat de reacties op het arrest van de HR 12/4/85/867 de verwachting rechtvaardigen, dat de civiele rechter op voornoemd artikel van het N.B.W. zal anticiperen, terwijl voorkomen moet worden dat dit door "forumshopping" bij uw Commissie wordt gefrustreerd.

1.3 Toepassing van voornoemd artikel N.B.W. is bepleit door prof. Van der Grinten in diens annotatie onder voornoemd arrest en ook de Advocaat-Generaal bij de H.R. was in haar conclusie voor voornoemd arrest uitvoerig op voornoemd artikel (destijds nog genummerd 7.17.2.24 lid 3 in een iets gewijzigde redactie) ingegaan.

1.4 Overigens is juist bedoelde redactiewijziging een aanwijzing, dat het de wetgever ernst is, om het onderling verhaal van assuradeuren bij oneigenlijke samenloop te bevorderen; immers in lid 1 werd alsnog ingevoegd:  
"de verzekeraar is daarbij bevoegd de nakoming van zijn verplichting tot schadevergoeding op te schorten, totdat de verzekerde de andere verzekeringen heeft genoemd" - in de toelichting op het oorspronkelijke ontwerp stond daarentegen juist: "Er is echter van afgezien dit laatste dwingend voor te schrijven, omdat de praktijk gevallen kent, waarin de verzekerde er een redelijk belang bij heeft, de andere verzekeringen niet te noemen".

"1.5 Gedaagde moge nog verwijzen naar het hierbij overgelegde, vermoedelijk nog niet gepubliceerde vonnis van de kantonrechter te Nijmegen d.d. 12-9-'86, waarbij bij een samenloop van een W.A.M.-verzekering op een auto en een garageverzekering eveneens voornoemd artikel (in de oude nummering) werd toegepast.

- 2.1 Er is om navolgende redenen voorts in het onderhavige geval a fortiori alle aanleiding om in overeenstemming met voornoemd artikel te beslissen, dat, voorzoverre X aansprakelijk is (de aansprakelijkheid van de beide eigenaren van de andere vrachtauto's, P en Q, kan niet worden getoetst, daar hun verzekeringmaatschappijen ten onrechte door eiseres niet in het geding zijn betrokken), zowel op de W.A.M.-polis als op de A.V.B.-polis in gelijke mate dekking dient te worden verleend. Immers:
- 2.2 Waar uw Commissie dient te oordelen als "goede mannen naar billijkheid" (art. 3 lid 5), kan gemakkelijker dan de civiele rechter door uw Commissie bij wege van anticipatie een nog niet ingevoerd wetsartikel worden toegepast, nu dit in het rechtsbewustzijn weerklank heeft gevonden. In dit verband is het opmerkelijk, dat deze reacties in het leven zijn geroepen, terwijl het arrest zelf uitsluitend de toepassing van art. 277 K betrof.
- 2.3 In het onderhavige geval was er voorts een risico-aansprakelijkheid ex art. 31 W.V.W. voor de vier vrachtauto's, enerzijds, terwijl er anderzijds sprake was van een ernstige tekortkoming van de uitvoerder van X, Y, die dan ook terecht blijkens het p.v. der politie als eerste verdachte is aangemerkt, terwijl de bestuurders van de vrachtauto's niet als mede-verdachten zijn geregistreerd, slechts de bestuurders van de geslipte bussen.
- 2.4 X was toch zeker als werkgeefster van Y aansprakelijk voor P en Q voor het verwaarlozen van de rijbaan, en indien Verzekeraar B primair aansprakelijk zou worden gesteld en dan harerzijds regres zou nemen op P en Q, respectievelijk dier W.A.-assuradeuren, dan zal haar stellig worden tegengeworpen deze bijkomende aansprakelijkheid van X voor de uitvoerder en het is natuurlijk onjuist, dat de A.V.B.-assuradeuren bij voorbaat ook deze bijkomende aansprakelijkheid op Verzekeraar B trachten af te wentelen.
- 2.5 In dit opzicht verschilt het onderhavige geschil van de uitspraak van uw Commissie d.d. 27-3-'80, waarbij slechts betrokken was één vervoerder, die tevens op zich had genomen om de rijbaan schoon te houden.
- 2.6 Evenmin kan men thans stellen, gelijk in de circulaire d.d. 9-3-'82 werd gesteld, dat de schade primair veroorzaakt zou zijn door het gebruik van de motorrijtuigen, daarvoor is immers de verontreiniging te lang genegeerd.
- 2.7 Vermoedelijk heeft eiseres ten slotte niet overwogen de volgende consequentie van het door haar gehoopte welslagen van de onderhavige vordering: voorzoverre de vordering van de Gemeente Amsterdam door Verzekeraar B of door de W.A.M.-assuradeuren van P en Q tegen cessie zouden worden voldaan, zouden deze assuradeuren stellig een regresvordering hebben op Y, gezien diens ernstige tekortkoming.
- 2.8 Y was uiteraard niet verzekerd bij Verzekeraar B, maar ex art. 1 wel mede-verzekerd op grond van de A.V.B.-polis.
- 3.1 Omtrent de toedracht heeft Y ter zitting van 24 januari 1986 onder ede verklaard:  
 "ik was als uitvoerder verantwoordelijk voor de gang van zaken op het werk aan de Klaprozenweg (...). Onder die verantwoordelijkheid, die ik had, viel ook, dat ik belast was met het toezicht op het beladen en het rijden van die vrachtauto's".
- 3.2 Nochtans is Y geen toezicht blijven uitoefenen; immers hij heeft erkend:

- "toen één of twee van de eerste zandwagens die ochtend vroeg waren vertrokken, ben ik van het werk aan de Klaprozenweg weggegaan".
- 3.3 Y wist, dat er problemen konden volgen, immers hij heeft verklaard:  
"Er moesten namelijk maatregelen genomen worden, want het terrein was daar zo drassig, dat de vrachtauto's daar met hun wielen slipten".
- 3.4 Onnodig te betogen, dat in dergelijke omstandigheden veel aarde met de wielen wordt meegevoerd.
- 3.5 Het excuus van Y, dat het op de rijbaan te druk was om de rijbaan schoon te maken, is natuurlijk allerm minst bevrijdend, want juist dit drukke verkeer brengt met zich mee, dat aan de verkeersveiligheid hoge eisen moeten worden gesteld.
- 3.6 Y heeft verder verklaard, dat de laatste vrachtauto om half acht vertrok; blijkens het p.v. der Politie vond het ongeval eerst om half negen plaats, dus een uur later.
- 3.7 Hoe lang de verontreiniging ongemoeid was gelaten, blijkt ook uit de verklaring van de buschauffeur R, die ter zitting van 9-12-'85 heeft verklaard:  
"vanaf de aanvang van mijn dienst rond 7 uur 's-morgens was mij de modder op de weg opgevallen".
- 3.8 De vrachtautochauffeur R, die als bestuurder van de laatste vrachtauto om 7.20 uur het terrein heeft verlaten, heeft op de zitting van 5-3-'86 verklaard, dat zich toen reeds tegen de wegas "een rand van modder" had gevormd.
- 3.9 Ten slotte was er, naar R voornoemd op 9-12-'85 heeft verklaard een "dikke brij", die zich volgens T heeft uitgestrekt over een afstand van 80 à 90 meter.
- 3.10 Blijkens het rapport der Stadsreiniging bedroeg deze afstand zelfs 100 meter en volgens de politieambtenaar, was het "spekglad".

MITSDIEN het uw Commissie behage: bij wege van bindend advies te beslissen, dat voorzoverre X aansprakelijk kan worden gesteld voor de gevolgen van het in het geding zijnde ongeval d.d. 25 april 1983, gelijkelijk dekking dient te worden verleend op de W.A.M.-polis en de A.V.B.-polis, zulks kosten rechtens."

#### Overwegingen van de commissie

Dit geschil is als samenloopgeskil aan de commissie voorgelegd overeenkomstig artikel 2 sub 2 van haar reglement, op grond waarvan de commissie dit geschil in behandeling neemt.

De beantwoording van de vraag wie aansprakelijk is voor de besmeuring van de weg behoort niet tot de competentie van de commissie, doch nu X met anderen aansprakelijk wordt gesteld voor de ontstane schade en partijen enige mate van aansprakelijkheid van X niet ontkennen, kan de commissie in dit geval oordelen omtrent de vraag welke partij dekking moet geven.

De commissie is van oordeel dat in het onderhavige geval sprake is van schade aan weggebruikers toegebracht tengevolge van een op de weg gevallen goed, dat van een motorrijtuig - hieronder mede begrepen de wielen van dat motorrijtuig -

afkomstig is. Tussen partijen is niet bestreden dat alle vier de vrachtauto's, die de afgegraven grond hebben vervoerd, hebben bijgedragen aan de vervuiling van de weg.

De commissie constateert dat zich hier een situatie voordoet als omschreven in de richtlijnen betreffende "de samenloopproblematiek bij bevulde wegen" (circ. AAV L-82/10; NVVA L-82/20). Op grond van bovengenoemde richtlijnen behoeft de aansprakelijkheidsverzekeraar voor bedrijven geen dekking te verlenen.

De commissie verwerpt het beroep van Verzekeraar B op de tijdsduur die verstreken is tussen het afvallen van het goed en het ontstaan van de schade, aangezien dit een omstandigheid is die bij de toetsing aan genoemde richtlijnen op grond van die richtlijnen geen rol dient te spelen.

Ingevolge bovengenoemde richtlijnen dient de verzekeraar van het motorrijtuig in dergelijke gevallen dekking te verlenen. Daar de polis van Verzekeraar B de aansprakelijkheid van X dekt voor schade die met of door het motorrijtuig is veroorzaakt, inclusief schade veroorzaakt door goederen die zich bevinden op, danwel vallen of gevallen zijn van het motorrijtuig, biedt de polis van Verzekeraar B dekking voor de onderhavige schade,

Met betrekking tot de verwijzing van Verzekeraar B in de memorie van antwoord naar de Overeenkomst inzake samenloop aansprakelijkheidsverzekeringen wijst de commissie op de toelichting bij deze overeenkomst waarin verklaard wordt dat de bestaande regels en overeenkomsten van kracht blijven. Dit geldt derhalve ook voor de van 9 maart 1982 daterende regeling "samenloopproblematiek bij bevulde wegen".

Aangezien bovenbedoelde richtlijnen de vaststelling van de draagplicht tussen verzekeraars mede beogen te regelen zou het in strijd zijn met de strekking van deze richtlijnen indien Verzekeraar B nog een regresvordering op Y zou instellen, welke actie door Verzekeraar B in punt 2.7 van zijn memorie van antwoord in het vooruitzicht wordt gesteld.

### Conclusie

De commissie concludeert dat dit geschil geregeld dient te worden op basis van de regeling betreffende "de samenloopproblematiek bij bevulde wegen" en dat de in het geding zijnde aansprakelijkheid onder de dekking van de w.a.-motorrijtuigverzekering van Verzekeraar B valt.

**Bindend advies**

Partijen hebben zich tot de commissie gewend met het verzoek een bindend advies te geven ter beslechting van een geschil dat tussen partijen gerezen is. De commissie geeft als bindend advies dat Verzekeraar B primair dekking zal dienen te verlenen.

's-Gravenhage, 27 november 1987

De Verbondscommissie Samenloop

De voorzitter,

De secretaris,

mr. H.O.Th. Hugenholtz

mevr. mr. W.H. van der Velde - Meijer