

UITSpraak no. 44 van de Verbondscommissie Samenloop inzake "Afgebroken autolaadkraan"

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

Partijen: Verzekeraar A

en

Verzekeraar B

Verzekeraar A en Verzekeraar B hebben zich ter verkrijging van een (op verzoek van partijen: niet bindende) uitspraak van de Verbondscommissie Samenloop tot deze commissie gewend ter beslechting van een geschil dat tussen partijen gerezen is.

Feitelijke gegevens

De firma X heeft bij Verzekeraar A een AVB gesloten en bij Verzekeraar B een aansprakelijkheidsverzekering voor een vrachtauto met opgebouwde kraan.

Op 22 juni 1982 deed zich het volgende ongeval voor. Tijdens het met de autolaadkraan lossen van een glascontainer brak de kraan af. Deze viel op een werknemer van X, die de kraan bediende. Het slachtoffer kwam te overlijden.

Partijen verschillen van mening over de vraag wie dekking dient te verlenen. Beide partijen ontkennen de aansprakelijkheid van X.

Het geschil

In de memorie van eis stelt de advocaat van Verzekeraar A:

"Mijn cliënt, Verzekeraar A, verzocht mij de volgende samenloopkwestie aan u voor te leggen. Mijns inziens is hier sprake van een geval als bedoeld in artikel 2 lid 4. Cliënt zou gaarne zien dat u een niet-bindend advies over deze kwestie uitbrengt. De zaak betreft het volgende.

De firma X heeft bij cliënt een aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven afgesloten. Hetzelfde bedrijf heeft bij Verzekeraar B een motorrijtuigpolis afgesloten. Op de verdere polisgegevens zal ik hieronder nader ingaan.

Op 22 juni 1982 deed zich met een autolaadkraan tijdens loswerkzaamheden van een glascontainer een ongeval voor, waarbij de chauffeur van de kraan om het leven kwam. Het ongeval geschiedde doordat de twee bevestigingen van de hefarm, waaraan de knikarm is bevestigd, afbraken. De schade is vermoedelijk niet ontstaan door overbelasting, omdat de last binnen het toegestane maximum gewicht viel, doch door een gebrek in het voertuig. Geconstateerd is dat sprake was van een gedeeltelijk oude breuk.

Het slachtoffer is niet onder de glascontainer, maar onder de kraan zelf terechtgekomen.

Ingevolge artikel p van de verzekeringsvoorwaarden zijn van de verzekering uitgesloten de aansprakelijkheid voor schade met of door motorrijtuigen in de zin van WAM of luchtvaartuigen, of enig ander op eigen kracht, mechanisch voortgedreven voertuig, behoudens het bepaalde in artikel q. In artikel q is bepaald dat in afwijking van het gestelde in artikel p (uitsluiting van schade met of door motorrijtuigen) de verzekering mede dekt: de aansprakelijkheid voor schade aan derden, toegebracht met of door goederen, terwijl deze worden geladen op of gelost van een motorrijtuig. In het polisaanhangsel wordt deze dekking nog eens herhaald in andere bewoordingen: "...dekt mede het laad- en losrisico van op vrachtauto's/aanhangwagens/opliggers gemonteerde hydraulische laad- loskraantjes. "Per kraantje wordt een extra premie in rekening gebracht.

Naar mijn mening is de schade niet onder de AVB-polis gedekt. Artikel p bedoelt immers de aansprakelijkheid voor schade met of door motorrijtuigen uit te sluiten, welke uitsluiting bedoeld is in algemene zin en niet beperkt tot het WAM-risico. Zulks blijkt uit het feit dat de woorden "in de zin van de WAM" direct volgen op het woord "motorrijtuigen", terwijl in artikel q de uitsluiting eveneens in algemene zin is samengevat. De insluiting in artikel q is naar mijn mening niet van toepassing omdat de schade niet is toegebracht met of door de last, maar door het motorrijtuig. De dekking die in het polisaanhangsel wordt geboden heeft uitsluitend tot doel de premie vast te stellen. Het is immers begrijpelijk dat voor een bedrijf als X, dat vrachtauto's met kranen in exploitatie heeft, het laad- en losrisico hoger is dan gewoonlijk het geval is.

Nu er sprake is van schade veroorzaakt door het motorrijtuig zou naar mijn mening de motorrijtuigpolis dekking moeten bieden.

Ik doe U hierbij de fotocopie van de toepasselijke verzekeringsvoorwaarden van Verzekeraar B toekomen. Verzekeraar B beroept zich erop dat van de verzekering is uitgesloten schade toegebracht aan de bestuurder. Daarentegen is aan te voeren dat de chauffeur geen bestuurder was op het moment dat het ongeval gebeurde.

De weduwe van het slachtoffer heeft zich gewend tot een rechtsbijstandverzekeraar. De aansprakelijkheid voor de schade is niet erkend, maar op verzoek van de rechtsbijstandverzekeraar leggen wij deze zaak aan de Verbondscommissie Samenloop voor om een beslissing te krijgen over de dekkingsvraag. Uw verdere berichten zie ik gaarne tegemoet"

In zijn memorie van antwoord stelt Verzekeraar B:

"Op 22. 06. 1982 overlijdt chauffeur Y. Het HIAB-kraantje op zijn auto breekt af als gevolg van mogelijk enerzijds een fabricagefout (Arbeidsinspectie) en mogelijk anderzijds onvoldoende controle bij reparatie.

De weduwe, c.q. de Rechtsbijstandverzekeraar voor haar, kan in theorie vorderen ex

- 1638 X op X
- 1401 BW op de garage)
- 1407 BW op de dealer) productenaansprakelijkheid op de fabriek HIAB)

De polis van de auto waarop het door Y bediende kraantje gemonteerd was, dekt niet 1638 X. Verzekeraar B heeft hier dus buiten de ongevallenuitkering aan de weduwe op de ongevallenpolis (bruto f 44.058,44) geen taak, tenzij wij ons vergissen.

Er is actie geweest uit de productenaansprakelijkheid in de richting van HIAB. Daarvoor is New Hampshire in actie gekomen, die afwees omdat onderhoud en controle niet door de officiële HIAB-dealer verricht werd, maar door de garage, die niet de door de HIAB voorgeschreven belastingsproeven heeft genomen.

De fabrieksfout en de niet afdoende onderhoudscontrole leveren overmacht op voor X. De dekkingen van X bij Verzekeraar A of Verzekeraar B komen dus niet in aanmerking tenzij er foutjes gemaakt zijn in het onderzoek door de Arbeidsinspectie. Voor het overige is niet precies na te gaan hoe het ligt. De garage is vermoedelijk niet aansprakelijk gesteld, maar dat zou nog kunnen.

De dealer is failliet.

De onzerzijds genoteerde gronden voor aansprakelijkheid laten geen samenloopmogelijkheden zien.

HIAB zelf, c.q. New Hampshire, wees af en als de garage inderdaad belastingproeven had moeten doen, waardoor de zwakke las onder gecontroleerde omstandigheden bezwaken zou zijn, zou de garage de enige aansprakelijke zijn.

De arbeidsinspectie heeft sedert 21.03.1983 niets meer gedaan.

Alles wat bekend werd wijst niet in de richting van een WAM-aansprakelijkheid (dus onze autopolis), wel naar een ongeval (onze ongevallenpolis) en dat is afgewerkt tot en met betaling, en overigens als vermeld de dekking bij Verzekeraar A indien het om 1638 X zou gaan, en elders als het om productenaansprakelijkheid zou gaan.

Wat hier voor ligt is dus het vraagstuk wat er aan dekking dient te zijn waar Verzekeraar B van mening is dat noch Verzekeraar A noch Verzekeraar B dient te dekken, doch de garage c.q. diens verzekeraar.

Het is merkwaardig dat deze nog steeds niet benaderd blijkt te zijn, zodat de discussie tussen twee niet betrokken verzekeraars maar voortduurt."

Overwegingen van de commissie

Dit geschil is als samenloopgeschil aan de commissie voorgelegd overeenkomstig art. 2 sub 2 van haar reglement ter verkrijging van een uitspraak welke op verzoek van partijen bindende kracht mist. Overeenkomstig dit verzoek neemt de commissie dit geschil in behandeling.

De commissie is van mening dat er geen sprake is van een WAM-risico; in art. 3 van de WAM is sinds de wetwijziging in 1984 nadrukkelijk opgenomen dat sprake moet zijn van burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven; deze wetwijziging kan naar het oordeel van de commissie beschouwd worden als een codificatie van een opvatting welke ook voor 1984 in de bedrijfstak in brede kring steun vond. Van een "verkeers"situatie is hier geen sprake: gelet op de aard der handelingen moet in het onderhavige geval worden gesproken van "een werkschade". Omdat de WAM niet van toepassing is, moeten de polisvoorwaarden van Verzekeraar B los daarvan worden beoordeeld.

Uit de algemene en bijzondere voorwaarden van Verzekeraar A, in onderlinge samenhang bezien, volgt dat de aansprakelijkheid voor schade toegebracht met of door goederen, terwijl deze worden geladen op of gelost van een motorrijtuig, ook gedekt is als dit laden of lossen geschiedt met behulp van de op vrachtauto's gemonteerde kranen of kraantjes.

Nu de schade door de kraan is veroorzaakt terwijl die kraan onderdeel uitmaakt van de vrachtauto en nu die vrachtauto een motorrijtuig is ter zake waarvan de uitsluiting van art. p van Verzekeraar A's voorwaarden van toepassing is, verleent de polis van Verzekeraar A derhalve geen dekking.

Verzekeraar B heeft aangevoerd dat er geen dekking bestaat voor aansprakelijkheid uit art. 1638 x BW. De commissie begrijpt dit zo, dat Verzekeraar B wil zeggen dat er geen dekking is, omdat een vordering ex art. 1638 x BW gestoeld is op een arbeidsovereenkomst, in welk geval er sprake zou zijn van zuiver contractuele aansprakelijkheid. De commissie constateert dat niet is gebleken dat de vordering van de weduwe zich beperkt tot een vordering ex art. 1638 x. Bovendien stelt de commissie vast dat boven art. q van Verzekeraar B's voorwaarden weliswaar het opschrift "Wettelijke aansprakelijkheid" staat, maar dat in het artikel zelf wordt aangegeven wat daaronder moet worden verstaan, nl. het op grond van wettelijke bepalingen verplicht zijn een schade te vergoeden. Welnu, zo een wettelijke bepaling is art. 1638 x. Een eventuele aansprakelijkheid op grond van art. 1638 x BW valt naar het oordeel van de commissie wel onder de onderhavige polisvoorwaarden van Verzekeraar B.

Uit de stukken blijkt voorts dat Verzekeraar B nog heeft aangevoerd dat het hier een schade aan de bestuurder betreft die krachtens art. b van de voorwaarden van Verzekeraar B is uitgesloten. Weliswaar heeft het slachtoffer de vrachtwagen bestuurd en zou hij dat na het laden en/of lossen ook weer zijn gaan doen indien het ongeval niet had

plaatsgevonden, maar de commissie is van oordeel dat uit de feitelijke gegevens (o.a. overgelegde foto's van een soortgelijke vrachtauto als die waarmee het ongeval plaatsvond) valt af te leiden, dat het bedienen van de kraan door de werknemer tijdens stilstand van het motorrijtuig met behulp van buiten de bestuurderscabine geplaatste handels geschiedde in een andere hoedanigheid dan die van bestuurder. De werknemer verrichtte immers op het moment van het ongeval geen handelingen die verband hielden met het berijden of besturen van de onderhavige vrachtauto. De uitsluiting in de polis van Verzekeraar B voor schade aan de bestuurder is op grond van bovenstaande overwegingen naar het oordeel van de commissie niet van toepassing op de onderhavige schade.

De commissie constateert ten overvloede dat de polis van Verzekeraar A in art. r een zogenaamde na-u-clausule bevat waardoor de eventuele dekking van de verzekering van Verzekeraar A slechts een excedentdekking is.

Conclusie

De commissie concludeert dat de in het geding zijnde aansprakelijkheid onder de dekking van de w.a.-motorrijtuigverzekering van Verzekeraar B valt en dat de dekking van deze aansprakelijkheid op de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven van Verzekeraar A is uitgesloten. Uit het voorgaande blijkt dat in het onderhavige geval geen sprake is van samenloop.

Advies

Partijen hebben zich tot de commissie gewend met het verzoek een (niet bindend) advies te geven ter beslechting van een geschil dat tussen partijen gerezen is.

De commissie geeft als advies dat Verzekeraar B dekking zal dienen te verlenen eventueel bestaande uit het verweer voeren tegen ongegronde aanspraken.

's-Gravenhage, 17 juni 1988

De Verbondscommissie Samenloop

De voorzitter,

De secretaris,

mr. H.O.Th. Hugenholtz

mevr. mr. W.H.v.d. Velde-Meijer