

Uitspraak van de Geschillencommissie Schadeverzekeraars inzake een OVS-geschil.

**Betreft**

Botsingsituaties 1 of 5 van de OVS

**Partijen**

Partij A, verzekeraar van de bestuurder van de bestelauto WA + Casco verzekerd

en

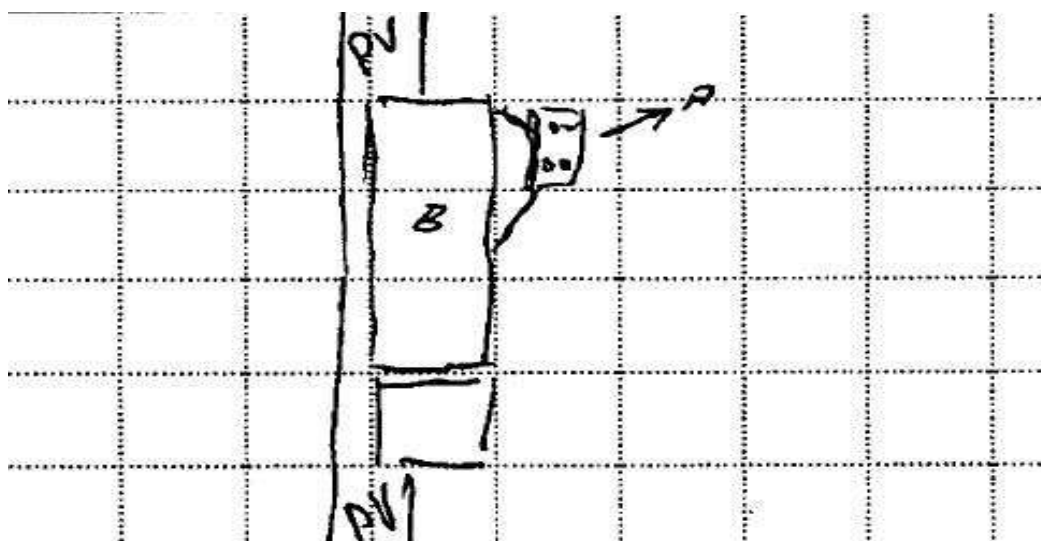
Partij B, verzekeraar van de bestuurder van de vrachtauto, WA verzekerd

Partijen hebben zich ter verkrijging van een uitspraak van de Geschillencommissie Schadeverzekeraars tot deze commissie gewend ter beslechting van een geschil dat tussen hen is gerezen.

**Feitelijke gegevens**

Op 18 mei 2009 heeft een botsing tussen beide motorrijtuigen plaatsgevonden.

De vrachtauto verzekerd bij partij B stond geparkeerd langs de weg en werd voorbij gereden door de bestelauto verzekerd bij partij A. Tijdens het voorbij rijden waaide een niet goed vastgezet zeildoek zijwaarts en raakte de passerende bestelauto.



Deze situatieschets is afkomstig van het door beide partijen ingevulde en ondertekende aanrijdingsformulier.

**Stellingname van partijen inzake de toepasselijkheid van de OVS**

Partij A is van mening dat een aan de vrachtauto bevestigd zeil een onderdeel vormt van die vrachtauto en dat het daaraan klevende gevaar van opwaaien gelijk te stellen is met het portier-, laadklep- en laaddeurrisico van OVS 1. Immers bij het niet goed vastzetten van zo'n zeil vormt het opwaaien van het zeil een zodanige plotselinge verbreding of verlenging van het motorrijtuig, dat het voor andere weggebruikers een onverwachte gevaarsituatie oplevert.

Partij B is van mening dat een schade als gevolg van een wapperend zeildoek niet in verband te brengen is met een portier, (laad)klep of (laad)deur zoals bedoeld in OVS 1. Omdat de vrachtauto geparkeerd stond is OVS 5 op deze botsing van toepassing.

**Overwegingen van de commissie**

Kern van het geschil is de vraag of de bijzondere verrichting het "openen dan wel open laten staan van een portier, een (laad)klep of een (laad)deur" van OVS 1 beperkt is tot portieren, kleppen en

deuren, of dat hieronder ook begrepen moet worden ieder onderdeel van het motorrijtuig, waardoor een (al dan niet plotselinge) verbreding of verlenging van het motorrijtuig ontstaat.

Bij de totstandkoming van de huidige OVS zijn – omwille van eenvoud en standaardisatie – keuzes gemaakt. Daarbij was het uitgangspunt, dat het gemene recht zoveel mogelijk werd gehandhaafd. Tegelijkertijd werd, om de botsingsituaties zoveel mogelijk te kunnen standaardiseren, van veel facetten van het gemene recht geabstraheerd. Dit betreft vooral facetten die betrekking hebben op de schuldvraag.

Een van de gemaakte keuzes was het uitbreiden van het portierisico (OVS VII oud) naar (laad)kleppen en (laad)deuren van het motorrijtuig. Bij het maken van die keuze ging men echter niet zover dat iedere (al dan niet plotselinge) verbreding of verlenging van het motorrijtuig onder het portierisico werd geschaard.

Naar het oordeel van de commissie is de keuze om de uitbreiding van het portierisico te beperken tot (laad)kleppen en (laad)deuren van het motorrijtuig, nog steeds begrijpelijk. Het dient een eenvoudige en eenduidige toepassing van de OVS.

De commissie realiseert zich dat de gevolgen van deze keuze niet altijd in overeenstemming zijn met de uitkomsten van het gemene recht. Maar ook dit is een keuze die omwille van een vereenvoudigde schaderegeling is gemaakt.

#### **Bindend advies**

De commissie is van oordeel dat deze schade valt onder OVS 5.

Aldus beslist op 12 april 2010 door mr. P.O.G. van den Berg, mr. P.E.F.M. de Bont, mr. R.H.D. van Dam, en mr. L.G. Stiekema, leden van de Geschillencommissie Schadeverzekeraars, in tegenwoordigheid van drs. J.A. Schaffers, secretaris.

mr. P.E.F.M. de Bont  
vicevoorzitter

drs. J.A. Schaffers  
secretaris