

Bijlage bij circ. VL-82/5

Uitspraak no. 11 van de Verbondscommissie Samenloop inzake "Geparkeerde aanhangwagens".

Betreft : Aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven / 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 beide partijen gerezen is.

Feitelijke gegevens

X, directeur van Y. B.V., parkeerde en ontkoppelde omstreeks het middaguur een aanhangwagen aan de linkerkant van de weg, tegen de rijrichting in. 's Nachts, bij regenachtig weer, minderde een automobiliste vaart bij het zien van een tegenligger en de aan haar zijde van de weg geparkeerde aanhangwagen, maar zag de trekstang te laat, waardoor zij er tegenaan botste. De aanhangwagen was niet voorzien van brandende verlichting of reflectoren. De trekstang was slecht zichtbaar.

Y. B.V. had bij Verzekeraar A een aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven lopen en meldde daar de schade. Deze maatschappij was van oordeel dat de aanhangwagen niet buiten het verkeer tot stilstand was gekomen en dat derhalve sprake was van een w.a.-motorrijtuigrisico.

Daarna werd de schade bij Verzekeraar B gemeld. Daar had Y. B.V. een w.a.m.-verzekering gesloten voor het motorrijtuig waarmee de aanhangwagen 's middags was voorgereden die tevens dekking bood voor de aanhangwagen zelf. Deze maatschappij wees de vordering af omdat zij van oordeel was dat de aanhangwagen buiten het verkeer tot stilstand was gekomen en dat derhalve geen sprake was van een w.a.-motorrijtuigrisico.

Verzekeraar A vergoedde tegen cessione de schade en zocht verhaal bij Verzekeraar B.

Het geschil

In zijn Memorie van Eis stelt Verzekeraar A het volgende:

Met "buiten het verkeer tot stilstand gekomen" wordt bedoeld "veilig buiten ieder verkeer te zijn gehouden". Dit is de uitleg, die de Hoge Raad, de memorie van antwoord bij de WAM citerend, heeft gegeven in zijn arrest van 16 maart 1979, NJ 1980/76. In de noot onder dit arrest merkt Mijnsen op, dat de motivering van de H.R. erop wijst dat deze het geparkeerd zijn van een aanhangwagen niet meer, zoals in een arrest uit 1971, als criterium voor de vaststelling of een aanhangwagen buiten het verkeer tot stilstand is gekomen, zal gebruiken.

-2-

Niet het parkeren op een plaats waar dat geoorloofd is, maar het tot stilstand brengen en het veilig achterlaten is daarvoor nu beslissend. Welnu, in dit geval is het duidelijk, dat de wijze waarop de eigenaar de aanhangwagen achterliet, onveilig was voor het overige verkeer, zeker gelet op de komende duisternis. Een naderende automobiliste is dan ook op de trekstang gebotst, omdat die door haar te laat werd opgemerkt. Gezien deze gevaarzetting behoort, conform de bedoelingen van de wetgever en de rechtspraak van de H.R., de WAM-assuradeur dekking te bieden.

In zijn Memorie van Antwoord stelt Verzekeraar B:

Verzekeraar B deelt de mening van Verzekeraar A dat er van een WAM-risico gesproken dient te worden indien een aanhangwagen onveilig is achtergelaten. Doch hij bestrijdt de kennelijke opvatting van Verzekeraar A, dat schuld aanhangwagen betekent dat er onveilig achtergelaten is. Onder veilig achterlaten dient naar de mening van Verzekeraar B ook verstaan te worden het onder verantwoording achterlaten van derden. Immers, een aanvankelijk veilige situatie kan door allerlei oorzaken onveilig worden, bijvoorbeeld door het invallen van de duisternis wordt een veilige situatie onveilig indien er niet gewaarschuwd wordt. Wanneer een aanhangwagen onder verantwoording van een derde wordt achtergelaten en deze derde blijft in gebreke, dan gaat het niet aan de bestuurder hiervoor verantwoordelijk te achten. Immers, zou deze wel verantwoordelijk zijn, dan betekent dit, denk hierbij aan containers, dat de bestuurder de in de loop van de dag geleverde containers nog eens moet controleren om na te gaan of de afnemers wel aan hun waarschuwingsverplichting hebben voldaan. Nog afgezien van de vraag of dit in de praktijk wel realiseerbaar is, gaat een dergelijke eis aan de bestuurder iedere redelijkheid en billijkheid te boven.

In onderhavige casus werd de aanhangwagen omstreeks het middaguur voor het pand van Y. B.V. achtergelaten. Daar de aanhangwagen voor de verkeersdeelnemers duidelijk waarneembaar was, werd de aanhangwagen veilig door de bestuurder onder de verdere hoede van Y. B.V. achtergelaten. Dat deze B.V. enige uren later (zon onder om 16.37 uur) verzuimde waarschuwingsmaatregelen te treffen, valt de chauffeur niet te verwijten, zodat naar de mening van Verzekeraar B hier sprake dient te zijn van een A.V.B.-risico.

#### Overwegingen van de commissie

Het onderhavige geschil is als samenloopgeschil aan de commissie voorgelegd. overeenkomstig artikel 2, sub 2, van haar reglement, als hoedanig de commissie het in behandeling neemt.

Verzekeraar B stelt dat de bestuurder de aanhangwagen omstreeks het middaguur veilig achterliet, namelijk onder de zorg van Y. B.V., en dat deze B.V., toen de duisternis viel en ook daarna, naliet waarschuwingsmaatregelen te nemen.

Het is de commissie, bij navraag bij Verzekeraar B, gebleken dat de bestuurder was X, directeur van genoemde B.V. Voorts bleek dezelfde X, die zoals Verzekeraar B stelt, de aanhangwagen onder de zorg van de B.V. achterliet, de B.V. in die zorgplicht te vertegenwoordigen.

De commissie stelt dan ook vast dat de feitelijke zorg voor de aanhangwagen vanaf het moment van parkeren tot dat van de aanrijding bij voortduring op X heeft gelegen.

De commissie constateert dat partijen eigen schuld van het slachtoffer niet hebben gesteld, maar klaarblijkelijk aansprakelijkheid aanwezig achten, hetzij bij X, hetzij bij Y. B.V.

-3-

-3-

Wat betreft de vraag welke polis dekking moet bieden merkt de commissie op dat de van toepassing zijnde w.a.-motorrijtuigpolis van Verzekeraar B de aansprakelijkheid dekt van onder andere de verzekeringnemer, de bestuurder alsmede de werkgever van genoemde personen ex artikel 1403, lid 3 B.W., voor schade veroorzaakt door onder andere een aanhangwagen die na koppeling aan een motorrijtuig daarvan is losgemaakt of losgeraakt en nog niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen.

Verzekeraar A dekt in de van toepassing zijnde voorwaarden van de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven schade met of door een aanhangwagen veroorzaakt, die na van een motorrijtuig te zijn losgeraakt of losgemaakt, buiten het verkeer tot stilstand is gekomen.

Rekening houdende met het arrest van de Hoge Raad van 16 maart 1979, NJ 1980/76, dient het begrip "buiten het verkeer tot stilstand komen" te worden uitgelegd als "veilig buiten ieder verkeer te zijn gehouden".

Gelet op de feitelijke toedracht van het ongeval, is de commissie van oordeel dat althans op het moment van ontstaan van de schade, de aanhangwagen niet veilig buiten ieder verkeer is gehouden. Dit oordeel sluit toepasselijkheid van de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven uit, die immers alleen in het tegengestelde geval dekking biedt.

#### Conclusie

De commissie concludeert dat de aanspraak op schadevergoeding, welke is voortgevloeid uit de hierboven genoemde feiten, onder de dekking van de w.a.-motorrijtuigverzekering gebracht moet worden.

#### Bindend advies

Partijen hebben zich tot de commissie gewend om een bindend advies. De commissie geeft als haar bindend advies dat Verzekeraar B dekking zal hebben te verlenen.

's Gravenhage, 7 januari 1982

De Verbondscommissie Samenloop,

de voorzitter,

de secretaris,

w.g. B.H. van Beem

w.g. S.N.W. Karreman

(B.H. van Beem)

(mr. S.N.W. Karreman)