



Uitspraak nr. 87 van de Verbondscommissie Samenloop inzake "Door wind voortgedreven mosselwagen"

Betreft: WA-motorrijtuigverzekering/ AVB-verzekering

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 is gerezen.

Feitelijke gegevens

Op 23 december 1991 vond een ongeval plaats waarbij een twee-assige aanhangwagen van de firma X, die voor het bedrijf stond geparkeerd, tijdens zware windstoten uit zichzelf ging rijden en tegen een personenauto tot stilstand kwam.

De aanhangwagen was een half jaar eerder losgekoppeld en aldaar geparkeerd.

Het wa-motorrijtuigrisico van de aanhangwagen is verzekerd bij verzekeraar A en het AVB-risico van de firma X is verzekerd bij verzekeraar B.

Partijen verschillen van mening over de vraag wie dekking dient te verlenen.

Het geschil

In hun gezamenlijk opgestelde memorie stellen partijen:

1. Op 23 december 1991 vond een aanrijding plaats tussen een losgekoppelde aanhanger en een personenauto.
2. Aanhanger en personenauto bevonden zich op een parkeerplaats buiten de bebouwde kom. Tijdens de stormachtige wind op voornoemde datum is de aanhanger gaan rijden en tot stilstand gekomen tegen de voornoemde personenauto. Erkend, althans door partijen niet betwist, ligt de directe oorzaak in de voormelde stormachtige wind. De betreffende aanhanger zou aldaar gedurende circa een half jaar stil hebben gestaan, alvorens vanzelf in beweging te komen (met behulp van de storm) en uiteindelijk tegen de personenauto tot stilstand zijn gekomen.
3. Vaststaat en erkend is, dat het WAM-risico is verzekerd bij verzekeraar A. Het AVB-risico is verzekerd bij verzekeraar B.
4. De AVB-polis biedt slechts en uitsluitend subsidiaire dekking waarvan de voorwaarden luiden:
 - a. Niet gedekt is de aansprakelijkheid voor schade, toegebracht met of door een motorrijtuig in de zin van artikel 1 van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM). Deze uitsluiting geldt niet voor:
 - Aanhangwagens/opleggers.
 De aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door aanhangwagens/ opleggers, die na van een motorrijtuig te zijn losgekoppeld of losgeraakt, buiten het verkeer tot stilstand zijn gekomen:

b. Andere verzekeringen.

De in dit artikel omschreven dekking geldt niet, indien en voor zover de hierboven genoemde risico's zijn gedekt krachtens een WAM-verzekering, ook al is deze van jongere datum. Van de verzekering blijft ook uitgesloten het eigen risico, dat krachtens een WAM-verzekering wordt gelopen.

5. Het WAM-risico op onderhavige polis beoogt onder sommige omstandigheden ook de risico's te dekken van aanhangers als onderhavige.
6. Verzekeraar B heeft onder cessie de schade aan de personenauto betaald. De schade wordt door partijen erkend, althans niet betwist. Verzekeraar B heeft verzekeraar A verzocht tot betaling van hetgeen zij onder cessie vergoedde inclusief wettelijke rente vanaf 28 december 1992.
7. Verzekeraar B stelt zich op het standpunt, dat de betreffende schade-oorzaak binnen het WAM-risico valt en meent, omdat zijn polis slechts subsidiaire dekking verleent, dat de schade gedragen dient te worden door de WAM-verzekeraar in casu verzekeraar A.

Hiertoe voert zij het navolgende aan:

- 7.1 Op grond van artikel 1 WAM maakt de aanhanger geen deel meer uit van het trekkend WAM-plichtig motorvoertuig slechts dan zodra het losgekoppelde deel veilig buiten het verkeer is gehouden (VR 1987/19).
- 7.2 De oplegger werd zonder blokken (!) geparkeerd op een terrein buiten de bebouwde kom waarvan (althans bij verzekerde) bekend was, dat ter plaatse de wind vrij spel had (NJ 1972/49). Zo de oplegger op de rem is gezet, hetgeen bij gebrek aan wetenschap tijdens verzekeraar B uitdrukkelijk wordt bewist, dan toch kon met deze maatregel niet worden volstaan gezien de plaats van parkeren alsmede de te verwachten stilstandsduur. Bekend is dat de druk op de remmen door het tijdsverloop afneemt waardoor ook de remfunctie afneemt. In de rapportage van de expert van/namens verzekeraar A wordt ook door verzekerde zelf gesteld: dat aanhangwagens na het afkoppelen tegen weggrollen worden beschermd door ze af te keggen of stophout voor de wielen te leggen. Nu verzekerde dit in casu heeft nagelaten is de aanhanger niet "veilig" buiten het verkeer tot stilstand gekomen conform ook de vigerende jurisprudentie.
- 7.3 De aanhangwagen dient niet alleen veilig buiten het verkeer stil te staan (NJ 1980/76) doch zelfs veilig buiten het verkeer worden gehouden (VR 1983/4 alsmede VR 1987/19).
- 7.4 In casu bleek er geen sprake van "veilig buiten het verkeer tot stilstand komen" nu het een feit van algemene bekendheid is, dat gaandeweg de remkracht van een losstaande aanhanger met de tijd afneemt. In het rapport van de buitendienst van verzekeraar A wordt aangegeven, dat indien er z.g. keggen o.i.d. tegen de wielen waren gezet de aanhanger niet was gaan rijden. Juist omdat het vaker voorkwam dat aanhangers voor langere tijd werden weggezet had betrokkene zorgvuldiger moeten handelen en vanaf het begin, bij het wegzetten, keggen moet plaatsen. Vroeger of later voor de wegzetter op onbekend tijdstip, zou de aanhanger uit zichzelf gaan rijden, indien niet **vanaf het begin** deugdelijk verankerd.
8. Verzekeraar A stelt zich op het standpunt dat er in casu geen sprake is van een motorrijtuig in de zin van de WAM nu de aanhanger veilig buiten het verkeer tot stilstand is gekomen.



Hiertoe voert zij het volgende aan:

- 8.1 Verzekeraar A acht verwijzing door verzekeraar B naar de onder 7.1 en 7.2 genoemde jurisprudentie in principe op zijn plaats, maar uitsluitend met het doel het inzicht in de onderhavige problematiek te vergroten. Naar de mening van verzekeraar A heeft de problematiek echter een te casuïstisch karakter om de uitspraken waarnaar wordt verwezen zonder meer analoog van toepassing te verklaren op de zaak die partijen thans verdeeld houdt.

Wel verwijst verzekeraar A gaarne naar de overwegingen in de conclusie van advocaat-generaal mr. Berger in NJ 1980 nr. 76; blz. 238 e.v. mr. Berger refereert onder andere aan de wetsgeschiedenis en merkt op dat slachtoffers van ongevallen waarbij een losse aanhanger betrokken is zeer zeker wel eens schadevergoeding zullen kunnen verkrijgen krachtens de WAM, namelijk in die gevallen dat er een zodanig nauw verband met het door de verzekering gedekte motorrijtuigrisico bestaat, dat de rechter de verzekeraar van het motorrijtuig tot schadevergoeding jegens de benadeelde gehouden kan achten. Te denken valt hier aan ongevallen direct verband houdend met het koppelen of ontkoppelen van de aanhangwagen of met het maken van een manoeuvre met de zojuist losgekoppelde aanhanger (NJ 1980, 76 blz. 40, 2e kolom). Ook in zijn verdere betoog herhaalt mr. Berger voortdurend het criterium dat er sprake moet zijn van een nauw verband tussen de fout die heeft geleid tot het ontstaan van de schade en het gebruik van het trekkende motorvoertuig.

Als voorbeelden voor een zodanig nauw verband wordt verwezen naar de over zijn bromfiets gebogen, op het fietspad staande bromfietser, op zoek naar een spijker in de achterband (VR 1976 nr. 59), alsmede het voorbeeld van de onverlichte i.v.m. een lekke band op de vluchtstrook van een snelweg geplaatste aanhanger. In beide gevallen ligt het nauw verband met het motorrijtuig in evidente gedragingen van de bestuurder van het motorvoertuig. In het 2e voorbeeld is er zelfs sprake van daadwerkelijke overtredingen (het op de vluchtstrook parkeren, het niet aanbrengen van verlichting en reflectoren, terwijl dit wettelijk verplicht was met name nu de duisternis naderend was en het niet aannemelijk was dat de aanhanger voor die tijd zou zijn weggehaald).

In NJ 1980, 76 baseert mr. Berger de aansprakelijkheid hierop, dat met het motorrijtuig (vrachtauto en aanhangwagen) die aan het verkeer is deelgenomen en dat vervolgens degene die dit deed, zonder zelf opgehouden te zijn aan het verkeer deel te nemen, bij het loskoppelen van de aanhangwagen en door het ter plaatse op de vluchtstrook achterlaten van de aanhangwagen, is tekort geschoten in de terwille van de veiligheid van het verkeer op hem rustende plicht ... etc. (blz. 242, 1e kolom). Verder betoogt mr. Berger dat een dergelijk gedrag van een bestuurder van een vrachtauto met aanhangwagen in zodanig nauw verband staat met het met een dergelijke combinatie aan het verkeer deelnemen en de daaraan verbonden risico's dat een uit dit gedrag voortvloeiende schade valt aan te merken als te merken als te zijn veroorzaakt door het motorrijtuig in de zin van artikel 3 lid 4 WAM (blz. 242, 2e kolom).

- 8.2 Verzekeraar A stelt zich op het standpunt dat na bestudering van de overwegingen in de aangehaalde jurisprudentie moet worden geconcludeerd dat deze in de onderhavige casus niet leiden tot het besluit dat de motorrijtuigverzekering dekking moet verlenen. Ter ondersteuning van dit standpunt verwijst verzekeraar A naar een aan de Commissie overgelegd buitendienstrapport en van het K.N.M.I. afkomstige tabellen. Uit het buitendienstrapport blijkt, dat de aanhangwagen pas een half jaar na het door de bestuurder loskoppelen en op een veilige, toegestane plaats wegzetten, is gaan rijden.

Er is geen aanleiding te vermoeden dat de bestuurder van de trekkers de aanhanger na het wegzetten niet heeft afgeremd middel de op de aanhanger zelf aanwezige reminstallatie en heeft vastgezet met blokken, integendeel.

Volgens één van de directeuren van de firma X staat op het bedrijfsterrein vaak een stormachtige wind (Zeeland). Ook op de schadedatum stond er een harde wind. Aangezien de aanhangwagen gedurende 6 maanden, daaronder begrepen de herfst, op het terrein heeft stilgestaan, kan als vaststaand worden aangenomen dat de aanhangwagen verscheidene keren eerder dan 23 december 1991 aan harde wind heeft blootgestaan. Verzekeraar A acht hiermee afdoende bewezen dat de chauffeur alle voorgeschreven rem- en blokkeermaatregelen heeft genomen. Zou dit niet het geval geweest zijn, dan zou de aanhanger beslist al bij een eerdere stormachtige gelegenheid zijn gaan rollen, bijvoorbeeld op 17-10-1991.

De bestuurder die in juni 1993 de aanhanger wegzette, treft geen enkel verwijt. Aldus wordt dan ook niet voldaan aan het in de heersende jurisprudentie vereiste criterium "nauw verband" met het motorrijtuigrisico.

Uit het onderzoeksrapport blijkt dat de aanhangwagen mogelijk is gaan rollen door het afnemen van de remkracht van het op de aanhangwagen zelf aanwezige remsysteem. bij insiders moet het een feit van algemene bekendheid zijn dat het remsysteem van aanhangwagens van het onderhavige type deze omstandigheid vertoont. Het betreft hier een "gebrek" dat specifiek bij de aanhangwagen hoort en in geen enkel verband staat met de motorrijtuigen die de betreffende aanhangwagen op enig moment voorttrokken. de firma X behoorde hiermee op de hoogte te zijn en op de firma X rustte de plicht van tijd tot tijd te controleren of de aanhangwagen nog veilig afgeremd en geblokkeerd stilstond. Het betreft hier een uit de algemene bedrijfsuitvoering voortvloeiende zorgplicht, niet anders dan die voor andere eigendommen van verzekerde, zoals gebouwen, machines, vuilcontainers enz..

Aansprakelijkheid voortvloeiend uit een verzuim in die algemene zorgplicht, staat in geen enkel verband met het motorrijtuigrisico (laat staan in nauw verband) en dient naar de mening van verzekeraar A dan ook uitsluitend gedekt te zijn onder de AVB-verzekering.

Tenslotte wijst verzekeraar A erop dat verzekeraar B zich ten onrechte beroept op de uitbreiding van het begrip "buiten het verkeer tot stilstand gekomen" tot "veilig buiten het verkeer tot stilstand gekomen", aangezien dit uit artikel a van verzekeraar B de uitgebreide betekenis bedoeld had dan had hij deze in de voorwaarden moeten opnemen.

9. Partijen verschillen derhalve van mening over de vraag welke polis dekking moet bieden voor onderhavige schade zoals bedoeld in artikel 2.3 en van het reglement Verbondscommissie Samenloop. Partijen besluiten deze kwestie dan ook voor te leggen aan voornoemde commissie.
10. Partijen komen overeen dat zij zich niet zullen verzetten tegen de kracht van het bindend advies van de uitspraak van deze commissie.
11. Partijen komen overeen dat de kosten van deze procedure zullen worden gedragen door de (uiteindelijk) primaire dekking lenende partij. Nu verzekeraar B de schade aan de derde volledig heeft vergoed zal verzekeraar A ook dan voor de kosten moeten opkomen indien de commissie besluit tot een andere verdeelsleutel als voor de aanvang van het geding heeft plaatsgevonden."



Overwegingen van de commissie

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

Partijen houdt verdeeld het antwoord op de vraag of de aanhanger ten tijde van het evenement buiten het verkeer tot stilstand was gekomen.

De commissie stelt aan de hand van de door partijen aangevoerde feiten vast dat de aanhanger was neergezet op een vlakke, doodlopende weg naast een industrieterrein, zodat in dat opzicht sprake kon zijn van veilig buiten alle verkeer tot stilstand komen van de losgekoppelde aanhanger in de zin van de WAM.

Gezien het feit dat de bewuste aanhangwagen na ontkoppeling gedurende ongeveer een half jaar ter plaatse heeft gestaan zonder enige schade toe te brengen, dient redelijkerwijze te worden aangenomen dat de aanhanger, nadat deze van het trekkende gedeelte van de vrachtwagencombinatie werd losgemaakt en op een daartoe bestemde parkeerplaats werd achtergelaten, veilig buiten het verkeer tot stilstand is gekomen en mitsdien geen verkeersrisico meer vormde in de zin van artikel 1 van de WAM.

De mogelijkheid dat op enig moment sprake kon zijn van een onveilige situatie als gevolg van het opraken van lucht in het remsysteem van de aanhanger, doet niet af aan het oordeel van de commissie dat de aanhanger reeds eerder veilig buiten het verkeer tot stilstand is gekomen in de zin van de WAM.

De AVB-polis dekt conform artikel a de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door aanhangwagens/opleggers, die na van een motorrijtuig te zijn losgekoppeld of losgeraakt, buiten het verkeer tot stilstand zijn gekomen.

Conclusie

De commissie concludeert dat de schade is veroorzaakt met een veilig buiten het verkeer tot stilstand gekomen losgekoppelde aanhanger en dat verzekeraar B daarvoor dekking biedt. Op de WA-motorrijtuig-verzekering van verzekeraar A is deze schade niet gedekt.

Bindend advies

De commissie geeft als bindend advies dat verzekeraar B dekking dient te verlenen.

Den Haag, 5 maart 1996

De Verbondscommissie Samenloop

De voorzitter,

De secretaris,

mr. D.F. Richters

mw.mr. W.H. Quaadvlieg-Meijer

Leden:

mr. S.A.M. Brugman

mr. M.M.C.J.M. de Nerée tot Babberich

mr. P.P. Roerink

mr. M.I. Tolman