



Uitspraak no. 135 van de Geschillencommissie Schadeverzekeraars inzake samenloopgeskil

Partijen:

Partij A, AVB-verzekeraar van partij X,

en

Partij B, motorrijtuigverzekeraar van een vrachtwagen, eigendom van partij X;

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

Feitelijke gegevens

In 2010 heeft een bij partij B verzekerde vrachtwagen met oplegger een lading buizen geladen op het bedrijventerrein van partij X. De buizen lagen tot aan het dak van de vrachtwagen opgestapeld en waren niet afgebonden of op een andere wijze gezekerd. De lading kwam boven de zogenaamde rongen uit. De bundel buizen boven de rongen lag niet stabiel. De chauffeur is met de vrachtwagen met lading naar een ander deel van het terrein gereden om aldaar nog andere lading toe te voegen. Nadat de vrachtwagen tot stilstand was gekomen op het andere gedeelte van het bedrijventerrein, opende de werknemer van partij X de zijwand van zeil van de vrachtwagen. Op dat moment viel een bundel buizen van de stapel af en belandde achterop de enkel/voet van de werknemer waardoor hij letsel opliep.

Geschil

Partij A is van mening dat de schade door partij B dient te worden vergoed op basis van de met partij X gesloten motorrijtuigverzekering. In de AVB-verzekering van partij A is een "excedent dekking" opgenomen. Die bepaling houdt in dat de AVB-verzekering van partij A alleen dan dekking biedt als het verzekerde bedrag van de andere verzekering (in casu de motorrijtuigverzekering van partij B) wordt overschreden. Oftewel, het is alleen een aanvullende verzekering voor het geval de schade van de werknemer het verzekerd bedrag onder de motorrijtuigverzekering van partij B zou overschrijden. Hiervan is geen sprake. Voorts bevat de motorrijtuigverzekering van partij B niet dergelijke bepalingen of overige na-u clausules. Dit betekent dat de motorrijtuigverzekering van partij B, bij gebleken dekking, primair dient te presteren.

Partij A is dan ook van mening dat de schade gedekt is onder de motorrijtuigverzekering van partij B. Dit volgt uit artikel 2.1 van de voorwaarden van deze verzekering, waarin onder het hoofdstuk dekking is bepaald:

2.1 Aansprakelijkheidsverzekering

a De verzekering dekt de aansprakelijkheid van verzekerden tot ten hoogste het op het polisblad genoemde verzekerde bedrag per gebeurtenis voor alle verzekerden tezamen, en met voorbijgaan aan hetgeen anders in deze verzekering mocht zijn bepaald volgens de bij of krachtens W.A.M. gestelde eisen en de dienovereenkomstig geldende wettelijke bepalingen en wettelijk voorgeschreven bedragen binnen het verzekeringsgebied, wegens toegebrachte personenschade en-of schade aan zaken – met inbegrip van daaruit voortvloeiende schade veroorzaakt met of door:



- 1 het motorrijtuig;*
 - 2 zaken, anders dan tijdens laden en lossen, die zich op of in het motorrijtuig en de aanhanger bevinden, dan wel daarvan/daaruit vallen of zijn gevallen;*
 - 3 een gevaarlijke stof, uitsluitend indien en voor zover deze aansprakelijkheid gegrond is op artikel 3.a van de W.A.M.*
- (...)

Partij B stelt dat er geen dekking is op de afgesloten WAM-polis. De schade is ontstaan tijdens laden en lossen en haar polis biedt hiervoor op grond van art. 3.2.2 geen dekking.

3.2.2 Laden/Lossen.

Schade veroorzaakt met of door lading bij het laden of lossen van een motorrijtuig.

De lading is niet tijdens het rijden van de oplegger gevallen, maar op het moment dat het laden voortgezet zou worden waartoe het zeil van de zijwand geopend werd. Tevens staat vast dat de lading boven de rongen geladen was en niet was vastgezet. De oorzaak van de schade ligt derhalve in de wijze van beladen. Het laden was nog niet afgerond, de vrachtwagen gaat van hal naar hal en van deur tot deur tot de oplegger vol is.

Overwegingen van de commissie

De commissie stelt vast dat er tussen partijen geen discussie bestaat over de toedracht en de daaruit voortvloeiende aansprakelijkheid. Met name zijn partijen het erover eens dat:

- een bundel buizen op enigerlei wijze instabiel op de vrachtauto is komen te liggen,
- die bundel van de vrachtauto is afgevallen terwijl de werknemer het zeil van de zijwand openschoof,
- die bundel de werknemer heeft geraakt, waardoor de werknemer gewond is geraakt.

Kern van het geschil is de vraag of hier sprake is van schade door lading tijdens het laden van de vrachtauto. Is de schade niet ontstaan tijdens het laden, dan biedt volgens artikel 2.1.a.2 – andere polisbepalingen buiten beschouwing gelaten – de motorrijtuigverzekering van partij B dekking. Is de schade ontstaan tijdens het laden, dan biedt volgens artikel 3.2.2 – andere polisbepalingen buiten beschouwing gelaten – de AVB-verzekering van partij A dekking.

Deze bepalingen zijn in overeenstemming met Samenloopregeling 3a. In die regeling hebben motorrijtuigen- en aansprakelijkheidsverzekeraars vastgelegd dat aansprakelijkheid voor schade door lading primair gedekt is op de motorrijtuigenverzekering, terwijl aansprakelijkheid voor schade door laden en lossen primair gedekt is op de algemene aansprakelijkheidsverzekering. Hiervoor zijn in de regeling aanbevolen clausuleteksten opgenomen. De bedoeling van die regeling is dat beide verzekeringen elkaar aanvullen zodat een zogenaamde spiegelbeelddekking ontstaat.

Anders dan partij A is de commissie van mening dat hier niet kan worden gesproken van een excedentdekking. Volgens de tekst van beide bepalingen is immers het laad- en losrisico niet gelijktijdig op beide verzekeringen gedekt. Schade door lading tijdens laden of lossen is primair gedekt op de AVB-verzekering en uitgesloten op de motorrijtuigverzekering.

Partij A stelt dat laden en lossen zo beperkt mogelijk uitgelegd moet worden: laden en lossen omvat alleen de daadwerkelijk laad- en loshandelingen. De commissie begrijpt hieruit dat partij A hieronder alleen verstaat het opnemen, verplaatsen en neerzetten/-leggen van lading. Partij B gaat uit van een ruime uitleg: laden (en lossen) omvat het hele proces van laden (en lossen). Dus alle handelingen vanaf het openen van het vrachtgedeelte totdat het motorrijtuig gereed is de lading te gaan afleveren.



De commissie is van mening dat laden en lossen meer omvat dan alleen het opnemen, verplaatsen en neerzetten/-leggen van lading. Het openen/sluiten van de laadruimte, het verwijderen/vastmaken van bevestigingsmaterialen, het tussentijds manoeuvreren/rijden met de vrachtauto of aanhanger, en dergelijke handelingen kunnen onderdeel zijn van “laden en lossen”. De precieze afbakening van “laden en lossen” is situatieafhankelijk en zal steeds aan de hand van de concrete omstandigheden van het geval moeten worden vastgesteld. Daarbij geldt wel, dat wanneer met de vrachtauto of aanhanger als onderdeel van het laad- of losproces wordt gemanoeuvreed/gereden, vastgesteld moet worden of de wijze van manoeuvreren/rijden oorzaak is voor het afvallen van de lading. En zo zal ook vastgesteld moeten worden of het afvallen van lading zijn oorzaak vindt in een gebrek van het motorrijtuig.

De afdeling KAM-beheer (KAM = Kwaliteit, Arbeidsomstandigheden en Milieu) van het betreffende bedrijf heeft een analyserapport over dit ongeval opgemaakt. De conclusie luidt:

“Het niet stabiel plaatsen van de betreffende bundel is de directe aanleiding voor het ongeval geweest. Het verrijden van de vrachtwagen van hal naar hal kan aan deze instabiliteit hebben bijgedragen.”

Hieruit concludeert de commissie dat de initiële oorzaak voor het afvallen van de lading ligt in het niet stabiel plaatsen van de bundel buizen op de vrachtauto. Vervolgens is niet met voldoende mate van zekerheid vastgesteld dat het rijden van de vrachtauto naar een volgend laadpunt daadwerkelijk de instabiliteit van die bundel buizen heeft verergerd.

Daarmee komt de commissie tot de conclusie dat een deel van de lading foutief is geladen en, nog voordat het laadproces was afgerond, van de vrachtauto is gevallen waardoor letselschade is ontstaan. De commissie beslist dat hier sprake is van schade door lading tijdens het laden.

Bespreking overige punten

Partij A is van mening dat de volgende 2 vragen wezenlijk zijn voor de beoordeling van de samenloop en zij verzoekt de commissie expliciet deze vragen in haar oordeel te betrekken.

1. Ingeval de werknemer direct een vordering tegen de WAM-verzekeraar had ingediend, zou de WAM-verzekeraar zich dan jegens de werknemer terecht op de uitsluiting in haar polisvoorwaarden hebben kunnen beroepen?
2. Ingeval de verzekeringnemer van de WAM-verzekering, partij X, zich tot haar WAM-verzekeraar had gewend (in plaats van tot haar AVB-verzekeraar), zou de WAM-verzekeraar zich dan jegens partij X terecht op de in de polis geformuleerde uitsluiting kunnen beroepen?

Ad 1. Wat als de werknemer de WAM-verzekeraar rechtstreeks aanspreekt?

Allereerst stelt de commissie vast dat de werknemer de WAM-verzekeraar niet rechtstreeks heeft aangesproken. Zou dit wel zijn gebeurd, dan zou dit niet van invloed zijn geweest op de beslissing hierboven.

Gegeven dat de schade is veroorzaakt door afvallende lading, dat de gebeurtenis zich op een WAM-terrein voordoet en een verzekerde daarvoor aansprakelijk is, kan de WAM-verzekeraar de uitsluiting “tijdens laden of lossen” niet aan de benadeelde tegenwerpen. Daartegenover staat dat volgens artikel 4.7 sub a van de voorwaarden de verzekeraar een verhaalsrecht heeft op verzekerden als voor die verzekerde een uitsluiting of beperking van toepassing is en de verzekeraar op grond van de WAM een verplichting tot schadevergoeding heeft. De verzekeraar zal daarbij de toepasselijkheid van de uitsluiting “schade door lading tijdens laden of lossen” moeten aantonen. De commissie gaat ervan uit dat – als de verzekeraar dit met succes kan aantonen – de verzekerde alsnog een beroep doet op de AVB-verzekering, die immers schade door lading tijdens laden of lossen dekt.

Een tweede aspect in dit kader is de uitdrukkelijk door partij B genoemde uitsluiting “schade aan de bestuurder”. Hoewel dit uit de stukken niet duidelijk blijkt, gaan partijen ervan uit dat de



lader en de chauffeur dezelfde persoon zijn. De commissie onthoudt zich van enig oordeel over de vraag of de werknemer tijdens het veroorzaken van de schade handelde in zijn kwaliteit van lader of van chauffeur. Zou komen vast te staan dat de werknemer handelde in de hoedanigheid van chauffeur, dan hoeft de verzekeraar op grond van de uitsluiting "schade aan de bestuurder" geen dekking te verlenen. Deze uitsluiting kan ingevolge de WAM direct aan de benadeelde worden tegengeworpen. Waarschijnlijk zou dan de AVB-verzekering worden aangesproken.

Een derde aspect in dit kader is de vraag of er in deze casus überhaupt een verzekerde op de motorrijtuigenverzekering is. De commissie onthoudt zich van enig oordeel over aansprakelijkheid, doch wijst op het volgende. Als de werknemer zowel schadeveroorzaker als slachtoffer is, dan ontbreekt aansprakelijkheid ex artikel 6:162 BW en is er ook geen aansprakelijkheid ex artikel 6:170 BW voor de werkgever. Alsdan is er volgens artikel 1.12 van de voorwaarden van de motorrijtuigenverzekering geen verzekerde die een beroep op deze verzekering kan doen. De motorrijtuigenverzekering blijft dan volledig buiten beschouwing.

Ad 2. Wat als de verzekeringnemer zich direct tot haar WAM-verzekeraar had gewend?

Ook hier stelt de commissie vast dat deze situatie zich niet heeft voorgedaan. Zou dit wel zijn gebeurd, dan zou dit niet van invloed zijn geweest op de beslissing hierboven.

De verzekeringnemer is in deze casus geen benadeelde in de zin van de WAM. Daardoor kan de verzekeraar iedere uitsluiting of beperking aan hem tegenwerpen. De verzekeraar zal daarbij de toepasselijkheid van de uitsluiting "schade door lading tijdens laden of lossen" moeten aantonen. De commissie gaat ervan uit dat – als de verzekeraar dit met succes kan aantonen – de verzekerde alsnog een beroep doet op de AVB-verzekering, die immers schade door lading tijdens laden of lossen dekt.

Daarnaast zou dan ook hier de vraag aan de orde zijn of er een verzekerde volgens artikel 1.12 van de voorwaarden van de motorrijtuigverzekering is.

Bindend advies

Partijen hebben zich tot de commissie gewend ter verkrijging van een bindend advies. De commissie geeft als bindend advies dat er sprake is van dekking op de AVB-verzekering van partij A en dat geen sprake is van dekking op de motorrijtuigverzekering van partij B.

Aldus beslist op 9 januari 2017 door mr. P.E.F.M. de Bont, mr. G. Klink en mr. M. Leliveld, leden van de Geschillencommissie Schadeverzekeraars, in tegenwoordigheid van mr. M. Beugel, secretaris.

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

mr. M. Beugel

voorzitter

secretaris