

Uitspraak nr. 10 van de Verbondscommissie Samenloop inzake 'Schade door laadbak'

Betreft : W.a.-motorrijtuigverzekering / Aansprakelijkheidsverzekering voor
bedrijven

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 moest op een fabrieksterrein een laadbak plaatsen. Deze laadbak is met automatische hydraulische bevestigingshaken aan het chassis van een motorrijtuig gekoppeld en kan door middel van een zogenaamde multilift aan de voorzijde worden geheven, waarna de bak kan afglijden langs twee door de multilift geheven 'glijbanen'. Tijdens het heffen van de laadbak is een daarboven hangende buis van een afzuiginstallatie beschadigd. X had bij Verzekeraar A een w.a.-verzekering gesloten voor het motorrijtuig waarmee deze en gelijksoortige bakken worden vervoerd en meldde daar de schade. Deze maatschappij wees de vordering af, omdat zij van oordeel was dat er sprake was van een laad- en loshandeling, welk risico van de polis was uitgesloten.

Daarna werd de schade bij Verzekeraar B gemeld. Daar had X een aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven lopen, in zijn hoedanigheid van onder andere 'verhuurbedrijf van containers'. Deze maatschappij wees de vordering eveneens af. Zij was van oordeel dat er sprake was van een aansprakelijkheid waartoe het besturen van een motorrijtuig aanleiding geeft.

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

Het geschil

Partijen konden niet tot overeenstemming komen welke verzekering dekking moest bieden en wendden zich ter beslechting van het geschil tot de Verbondscommissie Samenloop.

In zijn Memorie van Eis stelt Verzekeraar A het volgende:

Een laadbak als de onderhavige maakt geen deel uit van het desbetreffende motorrijtuig, maar dient beschouwd te worden als lading -als hij leeg is- respectievelijk als onderdeel van de lading -als hij gevuld is.

De laadbak is als een zelfstandige zaak te zien en wordt als zodanig ook los van het motorrijtuig gebruikt. Men kan de laadbak vergelijken met een doos waarin artikelen worden verpakt en vervoerd.

Gezien het feit dat de laadbak lading is, valt dit geval duidelijk onder het laad- en losrisico, in casu, schade toegebracht bij het lossen van lading.

-2-

In zijn Memorie van Antwoord stelt Verzekeraar B:

De onderhavige laadbak is een onderdeel van het motorrijtuig zoals omschreven in artikel 1 van de WAM, en kan niet beschouwd worden als lading in de zin van de betreffende artikelen in de polissen van Verzekeraar A en Verzekeraar B. Gezien de aard en de omvang betreft het hier een gewone, zij het demontabele, laadbak van een vrachtauto.

De opvatting van Verzekeraar A zou er toe leiden dat het demonteren van een onderdeel van het voertuig, bijvoorbeeld een wiel, gezien moet worden als een laad- en loshandeling, waarvan de aansprakelijkheid gedekt zou moeten zijn onder de AVB, terwijl hier toch duidelijk sprake is van een aansprakelijkheid waartoe het besturen van een motorrijtuig aanleiding geeft. De oorzaak van de schade is namelijk gelegen in het feit dat de chauffeur onder de afzuiginrichting is gereden om daarna de bak te heffen.

Zo er al sprake zou zijn van lading, wat Verzekeraar B ontkent, vangt het lossen daarvan pas aan op het moment dat de bak gaat afglijden. Het simpele heffen van de bak is geen loshandeling.

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.

Partijen verschillen van mening over de vraag of sprake is van een laad- en losrisico dan wel een motorrijtuigrisico.

Op deze vraag kan naar het oordeel van de commissie het antwoord worden gevonden in de samenloopregeling van NVVA en WAV die reeds dateert van 25 juli 1959 en die is aangepast aan de WAM op 22 april 1964 en sindsdien ongewijzigd heeft gegolden.

Wanneer het om het risico van laden of lossen gaat, dan moet blijkens de '1959 regeling' (Regeling bladzijde 5, punt 2) dit risico niet primair gedekt worden door de motorrijtuigverzekeraar.

De in 1964 aan de inmiddels ingegane WAM aangepaste clausulemodellen spreken van het laden en lossen van goederen, respectievelijk lading of andere goederen. De commissie is van mening dat hieruit volgt dat volstaan kan worden met het beantwoorden van de vraag of hier al dan niet sprake is van het laden of lossen van een goed.

De commissie is van oordeel dat het in het aan de orde zijnde geval inderdaad gaat om het lossen van een goed. Er is immers sprake van een door de mens geleide handeling van het lossen -te weten het van het motorrijtuig op de grond neerzetten- van een goed dat bestemd is om gelost te worden van of geladen op een motorrijtuig dat daarvoor is ingericht.

Deze handeling was vóór het moment waarop de schade ontstond al begonnen en had de schade aan de buis tot gevolg.

Nu aldus vastgesteld is dat de onderhavige schadetoebrengende handeling beschouwd moet worden als te behoren tot het laad- en losrisico, kan de vraag beantwoord worden welke verzekeraar dekking zal hebben te verlenen.

Artikel Y van de w.a.-motorrijtuigpolis van Verzekeraar A bepaalt dat schade bij laden en lossen tweegebracht, van dekking is uitgesloten.

In de polisvoorwaarden van de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven van Verzekeraar B wordt het laad- en losrisico niet genoemd. In dit verband citeert de commissie echter uit de bovengenoemde regeling van NVVA en WAV d.d. 25 juli 1959 (Regeling bladzijde 5, punt 2):

-3-

-3-

'De commissie (dus: de Commissie Samenloop NVVA en WAV) achtte het gewenst erop te wijzen dat ook in de w.a.-bedrijfspolissen waarin het risico van het laden en het lossen niet expliciet wordt genoemd, dit risico op deze polissen moet worden geacht te zijn gedekt, omdat immers de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde is gedekt en de verzekerde inderdaad kan worden aangesproken.'

Mede gelet op de hierboven vermelde opvatting uit de samenloopregeling 1959 wordt het risico van laden en lossen geacht gedekt te zijn op de aansprakelijkheidspolis voor bedrijven, indien dit risico niet is uitgesloten. De commissie stelt vast dat de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven van Verzekeraar B het risico van laden en lossen niet uitsluit.

Conclusie

De commissie concludeert dat de onderhavige schade als laad- en losrisico van een goed derhalve valt onder de dekking van de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven van Verzekeraar B.

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, 3 november 1981

Verbondscommissie Samenloop,

de voorzitter,

w.g. B.H. van Beem

B.H. van Beem

de secretaris,

w.g. S.N.W. Karreman

mr. S.N.W. Karreman