

# 181. De motorrijtuigenuitsluiting in de AVB; een schaap in wolfskleren?

MR. P.R. VAN DER VORST

Een van de standaarduitsluitingen op aansprakelijkheidsverzekeringen voor bedrijven (hierna: de AVB) betreft de motorrijtuigenuitsluiting. Deze uitsluiting lijkt zich door eenvoud te kenmerken. Aansprakelijkheid voor 'schade die is veroorzaakt met of door een motorrijtuig' is onder de AVB niet gedekt. Op basis van een letterlijke lezing van deze tekst is iedere schade van dekking uitgesloten als er een motorrijtuig in het spel is. Dat lijkt kristalhelder. Toch leidt het vaststellen van de reikwijdte van deze uitsluiting in de praktijk tot onduidelijkheden en complicaties. Het gaat dan met name om schades waarbij motorrijtuigen zijn betrokken die een 'dubbele' functie vervullen, een rij- en werkfunctie. Voorbeelden daarvan zijn vorkheftrucks, mobiele kranen en graafmachines.

## 1. Inleiding

Gelet op de reeds enige tijd geleden gevormde jurisprudentie over de motorrijtuigenuitsluiting lijkt de tekstuele formulering van de uitsluiting niet synchroon te lopen met de (kennelijke) bedoeling daarvan. Voor de partijen die daarmee in de praktijk te maken hebben, is die bedoeling niet altijd even evident en leidt dit tot verwarring over de exacte betekenis van de motorrijtuigenuitsluiting. Maar ook de mogelijkheid om voor zelfrijdend werkmaterieel, zoals een mobiele kraan, een separate polis af te sluiten, maakt dat de afwikkeling van schades waarbij motorrijtuigen met een dubbele functie zijn betrokken niet altijd even soepel verloopt. In dit artikel ga ik in op de reikwijdte van de motorrijtuigenuitsluiting, waarbij ik in het bijzonder zal ingaan op de betekenis van de mogelijkheid om een werkmaterieelpolis af te sluiten.

## 2. De reikwijdte van de motorrijtuigenuitsluiting

In artikel 3.2 van de Nederlandse Beurspolis voor Aansprakelijkheid 2014 (hierna: NBA 2014) is de motorrijtuigenuitsluiting als volgt geformuleerd: "*Niet gedekt zijn aanspraken tot vergoeding van schade veroorzaakt met of door een motorrijtuig in de zin van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) (...)*". Andere formuleringen, waarin bijvoorbeeld niet naar de WAM wordt verwezen, zijn ook gangbaar. De meeste varianten van de uitsluiting bevatten daarnaast dekkingsinsluitingen voor schadecategorieën waarvoor de AVB wel dekking biedt. Zo is volgens artikel 3.2.1 NBA 2014 de door een motorrijtuig veroorzaakte schade toch gedekt in het geval

sprake is van schade: "*(...) veroorzaakt met of door aanhangwagens, die na van een motorrijtuig te zijn losgemaakt of losgeraakt, veilig buiten het verkeer tot stilstand zijn gekomen.*".

Andere insluitingen zien op het laad- en losrisico en schade veroorzaakt door een verzekerde in hoedanigheid van passagier van het motorrijtuig. Ook wordt wel de aansprakelijkheid ingesloten van de verzekerde in hoedanigheid van werkgever voor motorrijtuigen waarvan hij geen eigenaar is. In de NBA 2014 zijn deze insluitingen (of dekkingsuitbreidingen genoemd) opgenomen in artikel 3.2.1-3.2.5 NBA 2014. Dit systeem van een 'in beginsel-uitsluiting' van alle door motorrijtuigen veroorzaakte schade, met categorieën van insluitingen die vervolgens alleen onder bepaalde condities weer gelden, maakt het er niet makkelijker op. Het gaat het bestek van dit artikel te buiten om uitgebreid in te gaan op dit complexe systeem van uit- en insluitingen. Ten behoeve van dit artikel zal worden volstaan met een analyse van de kern van de motorrijtuigenuitsluiting, inhoudende dat aanspraken tot vergoeding van schade veroorzaakt 'met of door een motorrijtuig' niet zijn gedekt.

Hieronder zal ik allereerst kort ingaan op de uitleg van verzekeringspolissen in het algemeen en de uitleg van een uitsluiting in het bijzonder. Vervolgens ga ik in op de wordingsgeschiedenis van de motorrijtuigenuitsluiting om ten slotte vast te (kunnen) stellen wat de exacte betekenis is die aan de motorrijtuigenuitsluiting dient te worden gegeven. Ik beperk mij in dit artikel tot de situatie op de grootzakelijke verzekeringsmarkt, waarbij de polissen tot stand komen tussen (beurs)verzekeraars enerzijds en professionele verzekeringnemers, daarbij bijgestaan door een (beurs)

makelaar anderzijds en ga er daarbij vanuit dat niet specifiek over de tekst van de motorrijtuigenuitsluiting is onderhandeld c.q. over de betekenis daarvan is gesproken.

### 3. Uitleg van de verzekeringsovereenkomst en polisuitsluitingen

Net als iedere andere overeenkomst, dient een verzekeringsovereenkomst aan de hand van de welbekende Haviltex-maatstaf te worden uitgelegd. Dat houdt in dat het voor de uitleg aankomt op de zin die partijen in de gegeven omstandigheden over en weer redelijkerwijs op het moment van het sluiten van de overeenkomst aan de clausule mochten toekennen en op hetgeen zij te dien aanzien redelijkerwijs van elkaar mochten verwachten. De bedoelingen van partijen spelen daarbij een belangrijke rol. Die bedoelingen zijn echter niet altijd doorslaggevend. Als een contract bijvoorbeeld tussen professionele partijen is afgesloten, dan dient het contract in beginsel objectief te worden uitgelegd. Het gaat dan met name om een grammaticale uitleg van de letterlijke tekst van de polis, bezien in het licht van de aard en structuur van de polis als geheel. In zijn conclusie voor het arrest van de Hoge Raad van 9 juni 2017<sup>1</sup> inzake de gecorrodeerde inductieoven heeft A-G Hartlief in dit verband een aantal gezichtspunten geschetst:

1. de betekenis van het gebruikte begrip in het algemeen spraakgebruik;
2. de betekenis van het gebruikte begrip in een specifieke setting;
3. het samenstel van polisvoorwaarden en de eventuele toelichting;
4. het met de bepaling beoogde doel en de functie van de verzekering.<sup>2</sup>

Ter zake het onder (2) genoemde gezichtspunt kunnen de ter beurze bestaande gebruiken, alsook de gangbare betekenis van een bepaling ter beurze een rol spelen. Dit kan samenvallen met het door de bepaling beoogde doel (door Hartlief als gezichtspunt (4) aangemerkt). Hartlief noemt verder nog het gezichtspunt van de *contra proferentem*. Op basis daarvan kan een bepaling in een verzekeringsovereenkomst worden uitgelegd *ten nadele van* de opsteller van die bepaling. In de context van verzekeringsovereenkomsten die ter beurze worden afgesloten, is er mijns inziens, gelet op de professionaliteit van partijen, geen rol weggelegd voor dit gezichtspunt. Vergelijk in dit kader ook het arrest van de Hoge Raad van 4 januari 1991<sup>3</sup>, op basis waarvan pleitbaar is dat een onduidelijkheid niet ten nadele van de opsteller kan werken, daar de andere partij voldoende professioneel geacht moet worden te zijn om navraag te doen over de betekenis van het gehanteerde begrip c.q. de gebruikte clausule.

De hierboven gesignaleerde gezichtspunten zijn vanzelfsprekend ook relevant voor het vaststellen van de betekenis die aan een polisuitsluiting moet worden toegekend. In dat kader kunnen nog – op de uitleg van uitsluitingen toegepitste – nadere gezichtspunten worden geformuleerd. In het kader van dit artikel is dan vooral de vuistregel van belang dat uitsluitingen – bij onduidelijkheid over de reikwijdte daarvan – *restrictief* plegen te worden geïnterpreteerd.

### 4. De objectieve uitleg toegepast op de motorrijtuigenuitsluiting

Wanneer de hierboven beschreven grammaticale uitleg wordt toegepast, dan blijkt het volgende. De motorrijtuigenuitsluiting sluit die schade uit van dekking die is veroorzaakt met of door een motorrijtuig (in de zin van de WAM). Hieruit volgt dat de uitsluiting, in beginsel, van toepassing is op het moment dat is voldaan aan de volgende vereisten: (i) er is sprake van een motorrijtuig in de zin van de WAM en (ii) de schade is veroorzaakt met of door dat motorrijtuig. Artikel 1 WAM geeft de volgende, ruime definitie van ‘motorrijtuigen’:

“alle rij- of voertuigen, bestemd om (...) over de grond te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders; als een deel daarvan wordt aangemerkt al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld of na koppeling daarvan is losgemaakt of losgeraakt, zolang het nog niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen;”.

Dit betekent dat als een object voorzien is van wielen (of rupsbanden), waarmee heen en weer gereden kan worden, reeds sprake is van een motorrijtuig in de zin van de WAM. Daarmee is relatief spoedig voldaan aan de hierboven onder (i) genoemde voorwaarde.<sup>4</sup> Aan de tweede eis, inhoudende dat de schade ‘met’ of ‘door’ het motorrijtuig is veroorzaakt, zal in de regel snel voldaan zijn. Dit veronderstelt dat het motorrijtuig (of daaraan gekoppelde objecten) enerzijds causaal was voor de veroorzaking van de schade (‘door’ het motorrijtuig veroorzaakte schade), dan wel dat de schade is veroorzaakt met gebruikmaking daarvan (‘met’ het motorrijtuig veroorzaakte schade). Niettemin kan dit criterium in de weerbarstige praktijk tot discussie leiden. Het voorgaande betekent dat de uitsluiting – naar de letter daarvan – relatief snel van toepassing is, hetgeen maakt dat een brede categorie van schadegevallen in beginsel van dekking wordt uitgezonderd. Voor de goede orde: als een object kwalificeert als een motorrijtuig in de zin van de WAM, is een WAM-verzekering, in beginsel, verplicht. Deze verplichting tot het afsluiten en in stand houden van een verzekering, waarbij de aansprakelijkheid in verband

1 ECLI:NL:HR:2017:1055.

2 ECLI:NL:PHR:2017:185.

3 ECLI:NL:HR:1991:ZC0203, NJ 1991, 254 (Avery/VRG).

4 Op het moment dat aan het motorrijtuig bepaalde objecten worden gekoppeld, worden die als onderdeel van het motorrijtuig beschouwd (bijvoorbeeld een aan een tractor bevestigde sproeimachine).

met het verkeersrisico dient te worden afgedekt, wordt uitsluitend opgelegd voor motorrijtuigen die bestemd zijn om deel te nemen aan het verkeer op (a) een weg of (b) een voor personen toegankelijk terrein (zie artikel 2 lid 1 WAM en artikel 3 lid 1 WAM).

#### 4.1 Het doel van de bepaling

Zoals ik hierboven aanstipte, is de grammaticale betekenis van een bepaling niet het enige gezichtspunt in het kader van de objectieve uitleg. Steeds moeten bijvoorbeeld ook de gebruiken in de verzekeringsbranche alsook het *doel* dat met de bepaling wordt nagestreefd, worden betrokken bij het vaststellen van de betekenis. In dit verband is relevant dat verzekeraars reeds in 1964 een niet-bindende bedrijfsregeling hebben opgesteld (zie circulaire nr. L-64/12 en later circulaire MOT-L-97/15, AAA-97/06), waaruit kan worden afgeleid dat beoogd is een zogenaamde spiegelbeelddekking aan te brengen tussen enerzijds de AVB-polis en anderzijds de WAM-polis. De term spiegelbeelddekking houdt in dat de dekkingen onder twee polissen door middel van een systeem van in- en uitsluitingen zodanig op elkaar zijn afgestemd dat een bepaald risico dat onder de ene polis is gedekt onder de andere polis is uitgesloten (en *vice versa*). Wat bijvoorbeeld onder de WAM-polis is gedekt, is onder de AVB-polis uitgesloten. De polissen vormen daarmee elkaanders spiegelbeeld teneinde een samenloop tussen twee polissen zo veel als mogelijk te voorkomen.

In de praktijk kan het zo zijn dat de polissen – naar de letter beschouwd – niet het perfecte spiegelbeeld van elkaar vormen

In de praktijk kan het echter zo zijn dat de polissen – naar de letter beschouwd – niet het perfecte spiegelbeeld van elkaar vormen. De uitsluiting op de AVB-polis kan ruimer zijn (hetgeen tot een beperktere dekking leidt), dan hetgeen onder de andere polis is gedekt. De verzekerde kan daardoor tussen wal en schip komen te vallen. Deze problematiek heeft geleid tot het arrest van de Hoge Raad van 10 oktober 2003 (*NN/Dritty*).<sup>5</sup> Dat ging om een ongeval veroorzaakt door een onveilige constructie van een hoogwerker. De hoogwerker was gemonteerd op een vrachtwagen die WAM-plichtig was (een motorrijtuig in de zin van de WAM). Omdat het hier niet ging om het *verkeersrisico* (zijnde het risico verbonden aan deelname aan het verkeer) en op basis van de WAM geen verplichting bestaat het *werkrisico* te verzekeren, bood de WAM-verzekeraar geen dekking. De AVB-verzekering bood naar de letterlijke tekst van de uitsluiting geen dekking. Niettemin werd geoordeeld dat *Dritty* (de eigenaar/verhuurder van de hoogwerker) er redelijkerwijs op mocht vertrouwen dat de dekking onder

de AVB-verzekering aansloot bij de dekking van de WAM-polis. Aangezien de WAM-polis geen dekking bood, werd de motorrijtuigenuitsluiting restrictief geïnterpreteerd gelet op het doel van die uitsluiting.

Volgens de Hoge Raad lag het op de weg van de AVB-verzekeraar om de verzekerde te attenderen op het risico dat de AVB-polis niet perfect aansloot op de WAM-polis

Dat doel was erin gelegen dat een sluitende spiegelbeelddekking tussen de AVB-polis en de WAM-polis werd gerealiseerd. In de visie van de Hoge Raad was voor de (beperkte) uitleg van de uitsluiting niet relevant dat er ook WAM-polissen in omloop waren die een ruimere dekking boden dan die waartoe de WAM verplichtte. Volgens de Hoge Raad lag het (daarenboven) op de weg van de AVB-verzekeraar om de verzekerde (in de polisvoorwaarden) te attenderen op het risico dat de AVB-polis niet perfect aansloot op de WAM-polis, ook al werd/was de WAM-polis bij een andere verzekeraar afgesloten. De Hoge Raad zet deze lijn voort in het arrest *Excellent/AXA*<sup>6</sup>. De aansprakelijkheid van het uitzendbureau, Excellent, als formele werkgever hield verband met een door de materiële werkgever aan de uitzendkracht ter beschikking gestelde bromfiets. Naar de letter bood de AVB-verzekering geen dekking, maar werd de dekking toch verruimd omdat de schade niet op een WAM-polis was gedekt (er was geen WAM-verzekering voorhanden). In de lijn van *NN/Dritty* werd de dekking onder de AVB-polis opgerekt teneinde te voorkomen dat de verzekerde geen dekking had. Gezien deze arresten wordt de motorrijtuigenuitsluiting dus zeer restrictief uitgelegd en blijkt schade veroorzaakt met/door een motorrijtuig toch vaak gedekt te zijn onder de AVB-polis. AVB-verzekeraars lijken er bekaaid vanaf te komen.

#### 4.2 Is de aan- of afwezigheid van een werkmaterieel- of landmaterieelverzekering relevant?

Ter afdekking van aansprakelijkheidsrisico's voor schade veroorzaakt met of door zelfrijdend werkmaterieel is in de markt een specifieke polis beschikbaar, de werkmaterieelpolis. Een dergelijke verzekering dekt in principe zowel het WAM- c.q. verkeersrisico als het *werkrisico* af. Voor de verzekerde kunnen zich complicaties voordoen als geen (adequate) werkmaterieelverzekering is afgesloten (waar dat wel mogelijk zou zijn geweest) en de verzekerde louter kan terugvallen op zijn AVB-polis. Immers, als wel een werkmaterieelverzekering is afgesloten, dan is bij een schade waarbij zich het 'werkrisico' heeft verwezenlijkt (hoogstens) sprake van een samenloop tussen de AVB-polis en de werkmaterieelverzekering. Bij een dergelijke samen-

5 ECLI:NL:HR:2003:AF9439.

6 ECLI:NL:HR:2007:BA7217.

loop zal de specifiekere polis, in dit geval de werkmaterieelverzekeraar, veelal tot uitkering moeten overgaan zonder dat die een bijdrage van de AVB-verzekeraar zal kunnen verlangen. Op het moment dat *geen* werkmaterieelverzekering is afgesloten, rijst de vraag of (a) de in de AVB-polis opgenomen motorrijtuigenuitsluiting tot gevolg heeft dat de met of door het werkmaterieel veroorzaakte schade integraal is uitgesloten dan wel (b) de jurisprudentie van de Hoge Raad over de spiegelbeelddekking met de WAM-polis (naar analogie) moet worden toegepast.

In de hierboven besproken arresten werd geoordeeld dat de verzekerde ervan mocht uitgaan dat de AVB-dekking ophield waar die onder de WAM-polis begon (de spiegelbeelddekking) en daarmee dat de schade onder de AVB-polis was gedekt. Volgens de Hoge Raad lag het op de weg van de AVB-verzekeraar om de verzekerde te informeren over een dekkingslacune en komt het voor rekening van de verzekeraar als dat niet gebeurt. Of dat argument van de spiegelbeelddekking ook geldt in het geval dekking onder een werkmaterieelverzekering kan worden verkregen, kwam in *NN/Dritty* zijdelings aan de orde. Zo had NN het verweer gevoerd dat geen sprake was van een spiegelbeelddekking en dat dat ook niet tot een onaanvaardbare situatie zou leiden voor de verzekerde, omdat het gat opgevuld had kunnen worden met een werkmaterieelverzekering. Dat verweer ketste volgens het hof af op zijn overweging dat *Dritty* – kort gezegd – mocht verwachten dat de uitsluiting alleen betrekking had op verkeersrisico's die onder de WAM waren gedekt. NN klaagde daartegen in cassatie, maar dat middelonderdeel faalde om cassatietechnische redenen. A-G Verkade heeft in zijn conclusie voor het arrest in dit verband overigens ten overvloede nog opgemerkt dat de uitsluiting in de polis van NN “*geen gewag [maakt] van een uitsluiting van werkmaterieel (al dan niet in verband met de beschikbaarheid van afzonderlijke desbetreffende polissen)*”. De advocaat-generaal lijkt daarmee de aanwezigheid van een werkmaterieelpolis, althans de mogelijkheid voor de verzekerde om die af te sluiten, niet van belang te achten in het kader van de beantwoording van de vraag of de motorrijtuigenuitsluiting ook onder de werkmaterieelpolis gedekte werkrisico's beoogt uit te sluiten. Aan de advocaat-generaal moet worden toegegeven dat de motorrijtuigenuitsluiting daar niet expliciet aan refereert. Dat is een argument ten voordele van het standpunt dat werkrisico's onder de AVB-polis zijn gedekt op het moment dat geen werkmaterieelpolis is afgesloten of daartoe geen mogelijkheid was. Daar staat tegenover dat het verweer van NN in de procedure niet ten volle tot wasdom lijkt te zijn gekomen en de toets in cassatie – of het oordeel van het hof door de beugel kan – slechts een marginale toets betreft. Zo gaat het er in cassatie om of het oordeel van het hof op het punt van de uitleg van de polis onbegrijpelijk was. Dat een andere uitleg ook had gekund of beter was, is in cassatie in principe niet relevant. Ook in *Excellent/AXA* is het argument van de mogelijkheid om een werkmaterieelpolis af te sluiten niet inhoudelijk door de Hoge Raad beoordeeld.

Het hof had geoordeeld dat de AVB-verzekeraar een beroep toekwam op de uitsluiting en overwoog daarbij dat “naar uit de literatuur en jurisprudentie blijkt” aan de uitsluiting ten grondslag ligt dat voor het risico een zelfstandige polis is ontwikkeld, namelijk de werkmaterieelpolis. De tegen het oordeel van het hof gerichte cassatieklacht slaagde, mede omdat een verweer dat het risico op een aparte werkmaterieelpolis kon worden ondergebracht niet door de verzekeraar was gevoerd. Daarmee was het hof ten onrechte buiten de rechtsstrijd van partijen getreden en werd het oordeel van het hof door de Hoge Raad gecasseerd.

Kortom, de arresten van de Hoge Raad bieden onvoldoende handvatten. Ook de literatuur biedt geen richtinggevend houvast voor de praktijk.

Hieronder zal ik mijn visie, die erop neerkomt dat de spiegelbeeldgedachte niet een-op-een kan worden doorgetrokken naar risico's die op de grootzakelijke markt worden ondergebracht, onder verwijzing naar argumenten uiteenzetten. Dit geldt voor zowel verkeers- als werkrisico's, maar ik zal mij hieronder beperken tot een bespreking van de werkrisico's daar gevallen waarin het werkrisico zich voordoet voor de praktijk met name van belang zijn.

Een belangrijk element in de hierboven besproken rechtspraak van de Hoge Raad is dat de dekking onder de AVB-polis wordt opgerekt met het argument dat de AVB-verzekeraar de verzekerde had moeten wijzen op de (mogelijke) lacune. Dat geldt naar mijn oordeel niet voor de grootzakelijke markt. Aldaar wordt de verzekeringnemer immers bijgestaan door een professionele (beurs)makelaar, die – evenals de verzekeraar – op de hoogte is van de onder de AVB-polis en andere verzekeringen geboden dekkingen, zodat het niet voor de hand ligt dat de *verzekeraar* de verzekerde informeert over een dekkingslacune.

### De makelaar is bij uitstek de partij die weet waar zijn verzekerde behoefte aan heeft en welke risico's bij welke andere verzekeraars al dan niet zijn ondergebracht

Dat is, in beginsel, een van de taken van de makelaar. De informatieongelijkheid is kortom niet aanwezig bij polissen die ter beurze worden afgesloten. Sterker nog, de makelaar is bij uitstek de partij die weet waar zijn verzekerde behoefte aan heeft en welke risico's bij welke andere verzekeraars al dan niet zijn ondergebracht. Dat leidt tot de conclusie dat verdedigbaar is dat de letterlijke tekst van de motorrijtuigenuitsluiting in principe onverkort gelding heeft.

De totstandkomingsgeschiedenis van de motorrijtuigenuitsluiting biedt ook ondersteuning voor die conclusie. Zo heeft het Verbond van Verzekeraars in het kader van de discussie of een aanwijfsfout van de huurder van het werkmaterieel zou moeten worden gedekt door een werkmaterieel

eelpolis (zie in dit verband het arrest van de Hoge Raad van 16 februari 1996, *NJ* 1996, 1867) in haar op 11 maart 1996 gedateerde circulaire (nr. AAA 97/07) haar leden geadviseerd in de werkmaterieelpolis dekking te bieden voor dergelijke aanwijfsfouten. Dit leidt ertoe dat zowel aansprakelijkheid die voortvloeit uit een fout die ‘aan boord’ van het werkmaterieel is gemaakt, als die voortvloeit uit een fout die ‘buiten boord’ daarvan is gemaakt en waardoor met het werkmaterieel schade wordt veroorzaakt, in beginsel onder de dekking van de werkmaterieelpolis behoort te vallen. In diezelfde circulaire adviseerde het Verbond van Verzekeraars haar leden een modelclausule voor de dekking onder een werkmaterieel-/motorrijtuigpolis, alsmede een clausule die op de AVB-polis kon worden opgenomen. De circulaire schrijft in het kader van die laatste clausule het volgende voor:

“B. Clausulering AVB-polis

Onder de AVB-polis wordt een integrale uitsluiting motorrijtuigen opgenomen die als volgt luidt: ‘Uitgesloten is de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt met of door een motorrijtuig.’

Uiteraard kunnen de gebruikelijke insluitingen voor onder andere het passagiersrisico en het laadlosrisico gehandhaafd blijven.

Voorts kunt u in de AVB-polis een optie opnemen voor een subsidiaire dekking voor het werkmaterieelrisico (zie ook AVB 96 ‘harde’ na-u-clausule). (...)”.

Uit deze passage kan worden afgeleid dat de motorrijtuigenuitsluiting niet de bedoeling heeft als achtervang te functioneren op het moment dat er geen werkmaterieelpolis is die dekking biedt. Immers, de circulaire heeft het over een ‘integrale’ uitsluiting, die volledig los lijkt te staan van de vraag of een werkmaterieelpolis is afgesloten die dekking biedt. Het is de werkmaterieelpolis die (primair) dekking behoort te bieden voor de werkmaterieelrisico’s, niet de AVB-polis. Ik verwijs in dit verband ook naar een in 2013 gewezen uitspraak van de Geschillencommissie Schadeverzekeraars inzake Samenloop (nr. 128), alwaar het volgende werd overwogen:

“Bepalend is welke dekking de verzekeringnemer van de werkmaterieelpolis mag verwachten. Daarbij is primair van belang het bepaalde in de toepasselijke polisvoorwaarden, maar deze mogen worden gelezen in het licht van het gegeven dat in de verzekeringsbranche algemeen wordt aangenomen dat dit (juist) niet alleen het verkeersrisico is, maar – in het bijzonder – ook het werkrisico. In 1997 hebben de afdelingen Algemene Aansprakelijkheid, Motorrijtuigen en Transport van het Verbond van Verzekeraars dan ook aan hun leden geadviseerd alle risico’s (casco en aansprakelijkheid) verbonden aan het object werk- en landmaterieel voor

alle bij dit object betrokkenen te dekken door de specifieke polis van dit object (...)” (onderstrepingen PvdV).<sup>8</sup>

Indachtig het voorgaande ligt het niet voor de hand dat de motorrijtuigenuitsluiting in een AVB-polis aldus zou moeten worden uitgelegd dat die primair dekking biedt voor werkrisico’s. Integendeel, zoals uit de circulaire<sup>9</sup> kan worden afgeleid, zijn die risico’s door de motorrijtuigenuitsluiting integraal van dekking uitgesloten. Dat is in de lijn met de tekstuele betekenis daarvan. In deze visie is het aan de (beurs)makelaar van de verzekeringnemer om ervoor te zorgen dat de risico’s in overeenstemming met de wensen van de verzekeringnemer adequaat zijn afgedekt.<sup>10</sup>

## De op voorhand heldere, tekstuele betekenis van de motorrijtuigenuitsluiting dient te prevaleren

Als dat niet gebeurt, dan komt dat voor risico van de verzekeringnemer. Dat kan, mijns inziens, in ieder geval niet worden afgewenteld op AVB-verzekeraars door de dekking onder de AVB-polis op te rekken. De op voorhand heldere, tekstuele betekenis van de motorrijtuigenuitsluiting dient te prevaleren.

### 5. Aanwijzingen voor de praktijk

Alhoewel de letterlijke tekst van de motorrijtuigenuitsluiting helder lijkt te zijn in de risico’s die worden uitgesloten, kan de rechtspraak van de Hoge Raad over de uitleg van de uitsluiting suggereren dat de betekenis beperkter is. Naar ik meen, kan die conclusie evenwel niet in alle gevallen worden getrokken. Daar waar een professionele makelaar in het spel is betrokken, dient te worden vastgehouden aan de tekstuele betekenis van de uitsluiting. Die betekenis is bovendien in overeenstemming met de circulaire van het Verbond van Verzekeraars, waaruit kan worden afgeleid dat bedoeld is het werkmaterieelrisico volledig

7 ECLI:NL:HR:1996:ZC1994.

8 Overigens werd in dit geschil niet (verder) beoordeeld of de in de AVB-polis opgenomen motorrijtuigenuitsluiting van toepassing was, daar de Commissie uit de stellingen van partijen had afgeleid dat beide verzekeraars aansluiting hebben willen zoeken bij de spiegelbeeldgedachte en – nu de werkmaterieelpolis expliciet dekking diende te verlenen – niet meer beoordeeld hoefde te worden of de motorrijtuigenuitsluiting zo ruim is geformuleerd dat die mede omvat de onvoldoende zorgvuldige omgang met het werkmaterieel in kwestie. In dit geval werd de spiegelbeeldgedachte dus ten *nadele* van de werkmaterieelverzekeraar toegepast.

9 Zie het arrest van de Hoge Raad van 26 februari 2010, *NJ* 2011, 474 (*Van Kessel/NM*), waaruit kan worden afgeleid dat circulaire van belang kunnen zijn bij de uitleg van de verzekeringsovereenkomst.

10 Zie ook het arrest van het Hof Den Haag van 5 juli 2011, ECLI:NL:GHSGR:2011:BQ9953 (*Cluistra/Allianz*) waarin geen spreekplicht voor de verzekeraar werd aangenomen om de verzekerde, die door een assurantietussenpersoon werd bijgestaan, ervoor te waarschuwen dat de AVB-polis geen dekking bood en een werkmaterieelverzekering kon worden afgesloten.

onder de AVB-polis uit te sluiten en dat onder te brengen bij werkmaterieelverzekeraars. Om ervoor te zorgen dat de verwachtingen bij verzekeraars, makelaar en verzekerden synchroon lopen, verdient het niettemin aanbeveling de clause te herzien,<sup>11</sup> althans een toelichting daarop te ontwikkelen. De praktijk is immers gebaat bij duidelijkheid

over de exacte implicaties van een uitsluitingsclause als de motorrijtuigenuitsluiting.

### Over de auteur

#### **mr. P.R. van der Vorst**

Patrick van der Vorst is advocaat bij VanNiekercKieremans te Rotterdam en redacteur van het tijdschrift.

---

11 Daarbij kan niet onvermeld blijven dat in het kader van de Vereniging Nederlandse Assurantiebeurs (vnab) een modelclause is ontwikkeld (A16), waarin specifiek voor werk-/landmaterieel wordt afgeweken van de reguliere motorrijtuigenuitsluiting.