

BENELUX - GERECHTSHOF

REGENTSCHAPSSTRAAT 39  
1000 BRUSSEL  
TEL. 519.38.61

COUR DE JUSTICE BENELUX

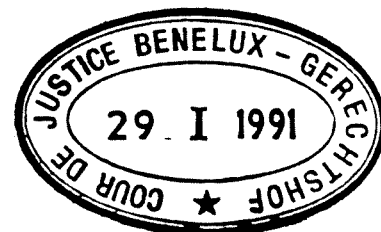
39, RUE DE LA RÉGENCE  
1000 BRUXELLES  
TÉL. 519.38.61

EERSTE ADVOCaat-GENERAAL  
HOOFD VAN HET PARKET

LE PREMIER AVOCAT GÉNÉRAL  
CHEF DU PARQUET

EL

Nr. A89/7



A 90/7/4

BENELUX-GERECHTSHOF

Conclusie van de Eerste Advocaat-Generaal  
Th.B. ten Kate

inzake:

NATIONALE NEDERLANDEN SCHADEVERZEKERING  
MAATSCHAPPIJ N.V.

tegen:

WAARBORGFONDS MOTORVERKEER

1. De Rechtbank te 's-Gravenhage heeft in het voor haar hangende geding van Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, als gecubrogeerd in de rechten van Breunissen ingevolge art. 284 K., tegen het rechtspersoonlijkheid bezittende Waarborgfonds Motorverkeer bij vonnis van 11 juli 1990, rolnr. 89. 5097, vragen van uitleg aan Uw Hof gesteld met betrekking tot artikel 2, paragraaf 1 eerste lid en artikel 3 Gemeenschappelijke Bepalingen (GB) behorende bij de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen van 24 mei 1966, Tb. 1966, 178 en art. 7 van die Overeenkomst zelf. Partijen hadden dit reeds aan de Rechtbank gesuggereerd.
2. Zoals de Rechtbank overweegt, is de inhoud van genoemde bepalingen opgenomen in de Nederlandse Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM), art. 2 lid 1, art. 3 en art. 25 lid 1 onder c.
3. Ingevolge art. 1 lid 1 van het op 26 september 1968 te Brussel tot stand gekomen Aanvullend Protocol bij genoemde Benelux-Overeenkomst (Tb. 1968, 184) gelden de onder 1 hierboven genoemde bepalingen als gemeenschappelijke rechtregels voor de toepassing van onder meer Hoofdstuk III van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof van 31 maart 1965 (Tb. 1965, 71 en 196, Tb. 1966, 243). Vgl. art. 1 lid 2 onder a van dit laatste Verdrag.

4. Aangezien de vragen van uitleg door een nationaal rechtscollege in de zin van art. 6 lid 2 van laatstgenoemd Verdrag zijn gesteld, is Uw Hof derhalve tot beantwoording daarvan in beginsel bevoegd.
5. Voor de omschrijving van de feiten (als vereist in art. 6 lid 5 van laatsvermeld Verdrag) mag ik verwijzen naar het vonnis.
6. De gestelde vragen luiden als volgt:

"1. Wanneer de bestuurder van een door deze gestolen motorrijtuig rijdende over een openbare weg de gevel van een direkt aan die weg gelegen pand opzettelijk ramt, teneinde zich in het kader van een inbraak toegang tot dat pand te verschaffen, is de aansprakelijkheid van de bestuurder voor de schade aan het pand toegebracht dan een aansprakelijkheid, welke krachtens artikel 2 paragraaf 1, eerste lid en artikel 3 van de Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij de Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen moet zijn gedekt, en dient die schade door het Waarborgfonds in de zin van artikel 7 van voornoemde overeenkomst te worden vergoed?

2. Is bij de beantwoording van vraag 1 de omstandigheid van belang of, al dan niet onmiddellijk volgend op dit rammen van de gevel, door de in de gevel ontstane opening goederen uit dat pand wederrechtelijk zijn ontvreemd?"

7. Met betrekking tot de vraagstelling mag ik vooropstellen dat de taak van Uw Hof niet is vast te stellen, waartoe toepassing van de gemeenschappelijke regels in een gegeven geval leidt. De taak van Uw Hof is de eenheid te bevorderen van de uitleg van rechtsregels, die in een bepaald geval moeten worden toegepast. Art. 1 lid 2, genoemd

onder 3 hierboven, spreekt in dit verband in de Nederlandse tekst over het bevorderen van "gelijkheid".

8. Nu niet blijkt dat in het gegeven geval de uitleg van art. 7 van de Benelux-Overeenkomst tot een interpretatie-geschil als vorenbedoeld aanleiding heeft gegeven naast de uitleg van de in de eerste vraag eerst genoemde artt. 2 en 3 G.B. (vgl. r.o. 4.5 van het vonnis van de Rechtbank), zal de desbetreffende slotzinsnede uit vraag 1 mitsdien niet door Uw Hof kunnen worden beantwoord. Vgl. bijv. BenGH 10 december 1990, A89/10, onder 9.
9. Overigens is tussen partijen niet omstreden, dat indien er aansprakelijkheid ingevolge de WAM zou bestaan, in dit geval het Waarborgfonds aansprakelijk is. Vgl. van de processtukken voor de Rechtbank bijv. dagv. onder 2 en 12, c.v.a. onder 3 en 4 en antwoord-akte tevens c.v. dupl. onder 2 en 3.
10. Ook voor de hoofdvraag, betreffende de artt. 2 en 3 GB, geldt dat deze in de gekozen formulering wellicht meer aan de orde stelt de waardering van de in het onderhavige geval vaststaande en in de vraagstelling genoemde feiten in het licht van de hier geldende regels, dan een geschil dat de interpretatie van de genoemde artikelen aangaat, welke naar vaste rechtspraak van Uw Hof zoveel mogelijk verdrags-autonoom plaatsvindt. Vgl. verder 28 en 29 hieronder.

11. Voor wat betreft deze regels, zal in de eerste plaats van belang zijn de uitspraak van Uw Hof van 23 oktober 1984, A83/2, BenGH Jurisprudentie 5 (1984), p. 30 e.v., NJ 1986, 458 (m.nt.G. onder 459), RW 1984-1985, p. 1010, VR 1985, 1, p. 13, BR 1985, p. 314 (Kamphuisen). Voor gegevens verwijs ik naar de voorafgaande conclusie en de arresten van de Hoge Raad van 8 april 1983, NJ 1986, 457, VR 1984, 28, p. 65 en van 7 februari 1986, NJ 1986, 459 (G.), VR 1986, 115, p. 249 (v.W.v.C.), die de te beantwoorden vragen stelden resp. na het gegeven antwoord op het cassatieberoep beslisten, met de daaraan voorafgaande conclusies.
12. Het ging in dat geval om een ongeluk bij het stapelen van balen rijst op pallets door een vorkheftruck in een loods. De balen zijn gaan schuiven en omgevallen. Een aan de andere zijde werkzame inpakster werd ernstig verwond, doordat zij onder de stapel kwam.
13. De vraag was, of dit ongeluk gebeurde terwijl er sprake was van deelneming door de vorkheftruck aan het verkeer. Zonder dat, zo verklaarde Uw Hof in vermeld arrest onder 1 voor recht, is er geen aansprakelijkheid welke krachtens art. 3 paragraaf 1 GB moet zijn gedekt. In de thans geldende tekst van het Nederlandse art. 3 lid 1 WAM is dat intussen ook door invoeging van de woorden "in het verkeer" tot uitdrukking gebracht. Vgl. M.v.T. bij de Wijzigingswet van 30 november 1983, Stb. 614, Zitting Tweede Kamer 1976-1977-14.281, stuk nr. 3, p. 16,17 onder "C, onder a". Vgl. hier-

over ook mijn conclusie (p. 1759 l.k.) voorafgaand aan HR 8 april 1983, hierboven onder 11 aangehaald.

14. De moeilijkheid bestond destijds daarin dat een vorkheftruck - anders dan de jeep waarover het in het onderhavige geval gaat - een motorrijtuig is, dat niet of niet alleen is ingericht voor het verplaatsen van personen of goederen over wegen of terreinen, maar uitsluitend of mede om te dienen als werktuig voor andere verrichtingen dan het bewerkstelligen van zodanig vervoer, zoals een en ander werd weergegeven in de verklaring voor recht onder 2a. Zie ook 23 hieronder.
15. Uw Hof besliste toen onder 2a, dat het enkele feit dat het motorrijtuig aldus als werktuig werd gebruikt, er niet aan in de weg staat dat het op dat moment deelnam aan het verkeer.
16. "Met name zou", ik citeer thans, "wanneer het motorrijtuig bij het zich verplaatsen op een openbare weg of op terreinen als bedoeld in art. 2 paragraaf 1 schade veroorzaakt op een wijze die karakteristiek is voor schadeveroorzaking door een motorrijtuig in het verkeer, het feit dat het motorrijtuig tegelijkertijd als werktuig in de hiervoor bedoelde zin (zie 14 en 15 hierboven; t.K.) werd gebezigd, niet er aan in de weg staan dat de schade zou moeten worden aangemerkt als in het verkeer veroorzaakt." Ik mag in dit verband (en dat van het aangetekende onder 17) ook verwijzen

naar een Belgische zaak betreffende schade veroorzaakt door een schuivende lading, vervoerd bij het werk op een kaai door een vorkheftruck: Hof van Cassatie 12 juni 1989, RW 1989-1990, p. 229.

17. Voor het onderhavige geval is mede van belang de tegenhangende uitwerking van deze regel in de verklaring voor recht onder 2b dat enkele verplaatsing met behulp van de wielen bij het werk nog niet meebrengt dat de schadeveroorzaking in het verkeer plaatsvond, "zulks zal met name niet het geval zijn, als het zich verplaatsen van het motorrijtuig redelijkerwijs slechts gezien kan worden als een onderdeel van de manoeuvre waarbij het motorrijtuig als 'werktuig' wordt gebezigd en als de schade niet is veroorzaakt op een wijze die overigens karakteristiek is voor schade veroorzaking door een motorrijtuig in het verkeer."
  
18. Het uitgangspunt, hierboven onder 13 weergegeven, heeft Uw Hof met verwijzing naar voormeld arrest herhaald bij de beantwoording van de tweede vraag onder 11 en 17 in zijn arrest van 10 december 1990, A89/10, nl. dat er eerst een schadevergoedingsplicht uit de GB is, "indien deze schadevergoeding verband houdt met deelneming van het motorrijtuig aan het verkeer als bedoeld in artikel 2, §1, eerte zin GB."
  
19. In dat geval was er schade aan het pand van de privé garage, door brand, ontstaan doordat onder een auto - de moeilijkheid vermeld onder 14 hierboven m.b.t. het eerder

besproken arrest, deed zich in dit geval dus niet voor - een oude knalpot werd verwijderd door gebruik te maken van een snijbrander.

20. Overeenkomstig hetgeen in het eerder vermelde arrest voor recht verklaard werd, zoals weergegeven onder 15-17 hierboven, kon ook in dat geval aansprakelijkheid uit de GB bestaan: nl. "... dat schade veroorzaakt terwijl het tot stilstand gebrachte motorrijtuig wordt gerepareerd in een garage die, naar de rechtbank kennelijk als uitgangspunt neemt, toegankelijk is voor het publiek of althans voor een beperkt aantal personen die het recht hebben er te komen, door de verzekeraar allèen dan behoeft te worden vergoed indien op grond van de bijzonderheden van het geval dient te worden aangenomen dat de schadeveroorzaking desondanks verband houdt met deelneming van het motorrijtuig aan het verkeer als bedoeld in artikel 2, §1, eerste zin, GB."
21. Ook stilstaand en door de bestuurder verlaten, kan een motorrijtuig aan het verkeer deelnemen. Ik verwijs voor gegevens korthedshalve naar de conclusie van de A-G Lenaerts, voorafgaand aan laatst vermeld arrest.
22. Uit dit een en ander volgt dat voor aansprakelijkheid o.g.v. de GB (in Nederland de WAM) vereist is, dat de schade veroorzaakt is op een wijze die karakteristiek is voor de schadeveroorzaking door een motorrijtuig in het verkeer, dan wel - met de woorden van het laatst besproken arrest - zelfs



in de bijzondere omstandigheden van dat geval de schadeveroorzaking desondanks verband houdt met deelneming van het motorrijtuig aan het verkeer.

23. Daaraan doet niet af dat het motorrijtuig wellicht tegelijkertijd als "werktuig" werd gebezigd. Zoals hierboven bleek, nam Uw Hof dit zelfs aan in het geval waarin het motorrijtuig (de vorkheftruck) op zichzelf meer functies in zich verenigde (zie 14 hierboven), anders dan in het onderhavige geval het geval is. Vooral bij dit soort voertuigen doen zich problemen voor, met name bij de afbakening tegen de verzekering BA exploitatie. Men zie bijv. S. Fredericq c.s., TPR 1981, p. 456 e.v., met name nr. 99 op p. 468-470. Vgl. voorts Kluwers losbladige "Onrechtmatige Daad" V, nr. 231 (Bouwman).

24. De samenvatting in de aan de Rechtbank gerichte c.v.a. onder 8 dat de verplichte WAM-verzekering - het gaat voor Uw Hof om de overeenkomstige bepalingen in de GB - slechts voor "verkeers"-risico's geldt en niet voor niet-verkeerrisico's, is dan ook als grensafbakening onzuiver, evenals de weergave in dezelfde c.v.a. onder 10 en memorie aan Uw Hof onder 8 door de tegenstelling "verkeersslachtoffer" en - in casu - "inbraakslachtoffer". Termen als "verkeersongeval" en "verkeersslachtoffer" - ook gebezigd in de onder 13 hierboven aangehaalde M.v.T. - zijn slechts geschikt om aan te geven om welk soort risico's het in de WAM in de eerste plaats of als normaal type gaat.

25. Bij het gebruik van termen als deze als grensafbakening wordt te zeer verwaarloosd, dat er geen scherpe afgrenzing bestaat. Onder omstandigheden kan weldegelijk van een schadeveroorzaking in verband met de deelneming aan het verkeer sprake zijn, ook al is het slachtoffer tevens te beschouwen als een slachtoffer van bijv. criminaliteit. Men denke bijv. aan de aanrijding van een bankloper op straat om hem van zijn koffer te beroven.
26. Aan verzekeraar komt jegens het slachtoffer ook niet de exceptie toe (art. 11 §1 GB) dat verzekerde de schade opzettelijk teweeg heeft gebracht. Zie BenGH 19 februari 1988, A 87/4, BenGH Jurisprudentie 9 (1988), p. 111, NJ 1988, 677, RW 1987-1988, p. 105; VR 1988, 141, p. 457 (H.Th.B.) en vooral de daaraan voorafgaande conclusie van de A-G Lenaerts. Het Hof van Cassatie besliste vervolgens op het cassatieberoep bij arrest van 10 mei 1988, RW 1988-1989, p. 609. Ook HR 12 januari 1979, NJ 1979, 291 (ARB) oordeelde het afhankelijk stellen van het bestaan van een verzekeringsplicht van de bedoelingen van de bestuurder (degeen die de bromfiets aan de hand meevoerde) niet verenigbaar met de strekking van art. 2, paragraaf 1 GB.
27. In het door het Hof van Cassatie berechte geval was de verzekerde veroordeeld wegens het in art. 521 Belgisch Sr. omschreven misdrijf, dat hij met het oogmerk om te schaden tien personenwagens opzettelijk aangereden had op een parkeerterrein.

28. Zijn nu de in de eerste vraagstelling opgenomen feiten zo bijzonder dat niet meer gezegd kan worden, dat de schade, die door de gestolen auto is toegebracht aan de direct aan de openbare weg gelegen gevel van het pand waarin de juwelierswinkel van Breunissen is gevestigd, niet is veroorzaakt op een wijze die overigens karakteristiek is voor de schadeveroorzaking door een motorrijtuig in het verkeer?
29. De vraag is zo te stellen - en hierop komt de eerste vraag naar mijn inzien ook neer -, omdat bijv. de vastgestelde ligging aan de weg op zichzelf reeds het risico kan inhouden, dat een vergelijkbare schade aan de gevel zou ontstaan doordat een automobilist die gevel met zijn auto zou aanrijden na de macht over het stuur om een of andere reden te hebben verloren. En opzet van de bestuurder brengt daarin geen verandering (vgl. 26 en 27 hierboven).
30. Ik attendeer op de ligging direct aan de voor het openbaar verkeer openstaande weg, nu Uw Hof in zijn hierboven onder 11 aangehaalde arrest van 23 oktober 1984 ten aanzien van de tweede vraag overwoog "dat het voor het antwoord op de vraag of de schade is veroorzaakt op een wijze die karakteristiek is voor de schadeveroorzaking door een motorrijtuig in het verkeer, van belang kan zijn of de schade is veroorzaakt op een voor het openbaar verkeer bestemde weg, dan wel op een bedrijfsterrein (of privé-terrein; t.K.); dat immers in het eerste geval een schade-

veroorzaking door het motorrijtuig eerder als karakteristiek voor schadeveroorzaking door motorrijtuigen in het verkeer is te beschouwen dan in het tweede geval".

31. De stelling dat hier geen bescherming van slachtoffers van schade in verband met de deelneming aan het verkeer door auto's aan de orde is, is in dit licht dan ook niet zonder meer juist te noemen.
32. Dit spreekt temeer als bijv. de aanrijding van de gevel ook tot (niet-beoogd) letsel zou hebben geleid hetzij bij iemand die zich achter de muur bevond (vgl. het geval besproken onder 11-17 hierboven) hetzij bij een toevallige voorbijganger.
33. Ik meen derhalve dat de eerste vraag met inachtneming van het hierboven onder 8 aangetekende met toepassing van de hierboven vermelde rechtspraak van Uw Hof moet worden opgelost.
34. Het hangt van de bijzondere omstandigheden van het geval af en de waardering daarvan (zie ook onder 10 hierboven), of het opzet de gevel te beschadigen om in het kader van een inbraak toegang tot het pand te krijgen de onder 28 hierboven bedoelde karakteristiek aan de schadeveroorzaking ontnemt. Zonder meer zal dat in het licht van de rechtspraak van Uw Hof niet het geval zijn.

35. Ik meen niet dat in dit verband nog van belang is, of vervolgens inderdaad goederen zijn ontvreemd. Aan het karakter van de schadeveroorzaking, die vooraf gaat, draagt dit niet bij. In het onder 29 hierboven veronderstelde geval zou een dergelijk vervolg evenmin van betekenis kunnen zijn. Uit de enkele ontvreeming van goederen na de schade aan de gevel behoeft dan ook geen vermoeden te volgen, dat deze schade ook beoogd was; evenmin als uit het achterwege blijven daarvan op zichzelf volgt, dat er geen sprake van opzet was.
36. De tweede vraag is dus zonder meer ontkennend te beantwoorden.

De conclusie strekt ertoe de gestelde vragen van uitleg te beantwoorden in de zin, hierboven onder 8,28,34 en 36 uiteengezet.

's-Gravenhage, 24 januari 1991. De Eerste Advocaat-Generaal,

