

NEDERLANDSE VERENIGING VAN WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERAARS (WAV)

Secretariaat:
J.W.Frisolaan 3,
's-Gravenhage

's-Gravenhage 28 december 1966

CIRCULAIRE NO. WAV. I-66/12

Aan de Leden van de Nederlandse Vereniging van
Wettelijke Aansprakelijkheids-Verzekeraars (WAV)

*Samenloop we /
10 dec. 1966*

Mijne Heren,

Normbesef Kinderen

De naar aanleiding van de discussie terzake in de Algemene Vergadering van
mei 1966 ingestelde Commissie heeft het Bestuur rapport uitgebracht.
Ingesloten biedt ik U het advies van het Bestuur aan.

Samenloop Transport/Algemene W.A.

De Commissie Samenloop heeft het Bestuur op de hoogte gesteld van haar
bevindingen aangaande de samenloop bij aanbouwverzekeringen.
Dat rapport moge ik U ingesloten aanbieden.

Met de meeste hoogachting,
Uw dv.;



(Mr. A. Hazewinkel)
Secretaris.

Samenloop bij aanbouwverzekeringen.

Na de onderwerpen samenloop van binnenvaart-cascoverzekering met algemene w.a.-verzekering en de samenloop bij watervervuilingschade waarover de Commissie U rapporteerde op 8 Juni en 1 November 1965 heeft de Commissie als volgende onderwerp de samenloop van aanbouwverzekeringen met algemene w.a.-verzekeringen aan een onderzoek onderworpen.

Daarbij is gebleken dat in de objecten, waarop een aanbouwverzekering wordt gesloten, twee grote groepen te onderscheiden zijn n.l. de scheepsbouw - daaronder te verstaan de conventionele scheepsbouw en de andere door de scheepswerven geëntameerde constructies - enerzijds en de bouw van vaste werken te land anderzijds.

In de eerste groep kan worden gesproken van een toch wel algemeen aanvaarde praktijk dat door de bouwwerf per bouwnummer een aanbouw-verzekering wordt gesloten ter dekking van de aansprakelijkheid, zowel de contractuele als de wettelijke; in de tweede groep is men pas de laatste jaren er toe overgegaan naast de algemene bedrijfs w.a. polis, per onderhanden werk een aanbouwverzekering, de zogenaamde Contractors All Risks polis, te sluiten, ~~zowel in de aanbouwverzekering voor schade aan de aanbouw~~ ~~als in de algemene bedrijfspolis voor wat betreft de dekking.~~

Vertoont dus voor beide groepen de dekking veel punten van overeenkomst, de hantering van de verzekering is totaal verschillend.

In de scheepsbouw zal de bouwwerf zoveel mogelijk proberen, indien de veroorzaker niet behoort tot het eigen personeel, voor schade aan derden de bedrijver te laten opkomen; de benadeerde zal worden verwezen naar de schuldige of - indien deze, zoals in de meeste gevallen, in dienst van een onderaannemer werkzaam is - diens werkgever.

Deze wijze van handelen wordt de bouwwerf door economische motieven ingegeven. Bij de premiestelling voor verzekeringen betreffende toekomstige bouwnummers zal immers zeker rekening worden gehouden met de resultaten op reeds afgeleverde bouwnummers.

In de bouw van vaste objecten te land daarentegen kan een tegengesteld gedragspatroon worden geconstateerd. Misschien is de moeilijkheid de veroorzaker op te sporen de reden geweest dat de hoofdaannemer c.q. de bouwdirectie bereid is medewerking te verlenen tot het leiden van de claims naar de aanbouwpolis, misschien is ook de instelling van de aannemers op dit terrein anders dan in de scheepsbouw. De Commissie is geneigd de verklaring te zoeken in de omstandigheid dat de dekking van de CAR-polis nu eenmaal veel ruimer is dan die welke verleend wordt op de gebruikelijke W.A.B.-polissen, terwijl bovendien enerzijds door een verschil in historische achtergrond, anderzijds wellicht meer nog door een te kort aan ervaring in deze nieuwe verzekeringsvorm W.A.-verzekeraars bij de premiestelling nog weinig rekening (kunnen) houden met het schadeverloop. Daarbij komt dat, zo W.A.-assuradeuren al ervaringen hebben opgedaan, deze niet zonder meer kunnen doorwerken, aangezien de te bouwen werken naar aard en outillage veelal zeer uiteenlopend zijn.

- 2 -

Nochtans acht de Commissie het heel wel denkbaar dat in de toekomst zich ontwikkelingen zullen voordoen, leidende tot een gedragspatroon als in de scheepsbouw.

Samenloop-problemen zijn echter naar het inzicht van de Commissie in de huidige fase noch in de scheepsbouw noch in de droge bouw te land zo veelvuldig te verwachten dat het noodzakelijk is voorrangswaardig te ontwerpen. De hierboven geschetste praktijk in de beide sectoren heeft in feite al geleid tot kennelijk bruikbare en aanvaarde gedragsregels.

Wel zal het feit dat vooralsnog het risico voor onderaannemers in de scheepsbouw anders ligt dan voor onderaannemers in de bouw van vaste werken te land, die af en toe wel eens op schepen werken, consequenties meebrengen voor deze laatsten en hun verzekeraars. Voor de onderaannemers omdat - zeker wanneer hun bedrijf van beperkte omvang is - de w.a.-verzekering in vele gevallen aan een bepaald (te) laag maximum is gebonden en verder geen sluitende dekking geeft; voor de betreffende w.a.-assuradeuren, omdat zij bij de premiestelling uitgaan van de praktijk in de bouw te land en daardoor wel eens tot hun schade kunnen ervaren dat in de scheepsbouw een afwijkende gedragslijn wordt gevolgd.