

Bewaarneming; diefstal; huur; opslag
S&S 2021/71,
Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden
18 mei 2021

Diefstal van partij huisraad uit container; bewaarneming of huur?

Sterenburg Transport Meeden (STM) heeft een zeecontainer verhuurd voor de opslag van huisraad. Deze container staat op het terrein van STM. De overeenkomst is gesloten in 2014 en twee jaar later, in december 2016, verneemt de huurder van STM dat de container al in augustus leeg is aangetroffen. Het heeft dus enige tijd geduurd voordat de huurder hierover werd geïnformeerd. De huurder laat het er niet bij zitten en start een procedure, waarbij hij schadevergoeding vordert van STM voor de verdwenen partij huisraad. STM stelt op zijn beurt een tegeneis in voor de niet voldane huurpenningen voor de huur van de zeecontainer.

Procedure voor het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden

De kantonrechter wijst de vordering van de huurder af. De huurder gaat daarop in hoger beroep. Daarbij stelt de huurder enerzijds dat er een bewaarnemingsovereenkomst tussen partijen is gesloten, terwijl STM anderzijds stelt dat de overeenkomst louter een overeenkomst tot huur van een zeecontainer is. Het verschil is van belang, omdat bij een bewaarnemingsovereenkomst (de wettelijke term voor een overeenkomst tot opslag) de bewaarnemer de verplichting heeft de aan hem in bewaring gegeven zaken terug te geven aan de bewaargever en dat hij in principe tekortschiet wanneer hij dat niet doet. Bij een huurovereenkomst is een dergelijke verplichting er niet.

Het hof duidt de overeenkomst. Allereerst overweegt het hof dat het bij bewaarneming erom gaat dat de zaken aan een bewaarnemer worden toevertrouwd en dat het er dus om gaat of de huisraad onder de hoede van de bewaarnemer is gebracht. Daarvoor is nodig, aldus het hof, dat de bewaarnemer de feitelijke macht over de zaak kan uitoefenen. Het hof overweegt vervolgens dat aanvankelijk alleen de huurder de sleutel van het slot op de container had en hij dus alleen toegang had tot de huisraad. Ook de facturen die voor de dienstverlening werden verzonden, droegen als opschrift 'huur container'. STM had volgens het hof geen feitelijke macht en zicht op de inhoud van de container en er is dus geen sprake van een overeenkomst tot bewaarneming, maar van een overeenkomst tot huur van de container. De omstandigheid dat het slot van de container is vervangen door een

zwaarder slot, waarvan alleen STM de sleutel had, maakt volgens het hof nog niet dat partijen een ander karakter aan de huurovereenkomst hebben willen geven. Vervolgens komt de vraag aan de orde of STM als verhuurder wellicht toch aansprakelijk is. De huurder uit daarbij forse verwijten. Allereerst stelt de huurder dat hij pas maanden nadat de huisraad uit de container is gehaald, geïnformeerd is over dit feit. Het hof overweegt dat dat inderdaad eerder gemeld had kunnen worden, maar dat dat niet in een causaal verband staat met de ontstane schade. Immers, de schade was al ontstaan. Daarnaast stelt de huurder dat STM zelf de partij huisraad uit de container heeft verkocht. Ten bewijze brengt de huurder een expertiserapport en een tweetal verklaringen in het geding. STM wijst op allerlei ongerijmdheden in het expertiserapport, zodat het hof voorschijns niet van de juistheid van het rapport en de verklaringen uitgaat. De huurder krijgt alsnog de gelegenheid om op andere wijze het bewijs te leveren dat STM de inhoud van de container zelf te koop heeft aangeboden en ook daadwerkelijk heeft verkocht.

Commentaar

Uit deze uitspraak blijkt dat het zeker in de logistieke praktijk van belang is om duidelijk af te spreken of er sprake is van een huur- of van een bewaarnemingsovereenkomst, dit om misverstanden over de aard van de overeenkomst te vermijden. Overigens geldt dat voor bewaarneming de zaken ook aan de bewaarnemer moeten worden toevertrouwd, zodat ook aan het feitelijk criterium moet worden voldaan. Daarnaast komt het in de logistieke praktijk vaker voor dat bewaargevers zich langere tijd niet om de zaken bekommeren, en ook al kan de verleiding voor de bewaarnemer dan groot zijn om zich van deze zaken te ontdoen, is daarvoor wel een contractuele wettelijke basis of rechtelijke toestemming vereist.

Wegvervoer
S&S 2018/79 en S&S 2021/75,
Rechtbank Rotterdam
27 mei 2020

Van de CMR afwijkende afspraken

In geval van schade tijdens het wegvervoer geldt in principe steeds een limiet. Bij internationaal vervoer over de weg geldt in beginsel de CMR-limiet van 8,33 SDR per kilogram verloren of beschadigd gewicht. Deze limiet wordt door partijen bij een logistieke overeenkomst soms als knellend ervaren en er wordt herhaaldelijk getracht om hier een andere afspraak over te maken. Staat de CMR dergelijke afspraken toe?

Casus

De vraag van de toelaatbaarheid van afwijkende afspraken kwam aan de orde in de procedure tussen onder meer Kawasaki en Kleijn Transport. Kawasaki heeft in de overeenkomst opgenomen dat indien Kleijn nalaat om bepaalde veiligheidsverplichtingen op te volgen, partijen het erover eens zijn dat er sprake is van bewuste roekeloosheid in de zin van artikel 29 CMR. Concreet zou dat er dus toe moeten leiden dat een vervoerder eerder aansprakelijk is dan onder het normale, in Nederland toegepaste, verdragsrechtelijke regime.

Procedure

De rechtbank heeft niet al teveel woorden nodig om te overwegen dat het bewijsbeding nietig is conform artikel 41 CMR en dus opzij wordt gezet. De door de Hoge Raad geformuleerde norm wordt toegepast en er is dan ook geen sprake van een doorbreking van de beperkte aansprakelijkheid. De vervoerder mag zich in die zaak dus op de limiet beroepen (S&S 2018, 79, rechtbank Rotterdam, 14 februari 2018). In de daaropvolgende procedure probeert Kawasaki haar vordering op Kleijn geldend te maken. Kawasaki heeft met de ladingbelanghebbers multimodaal vervoer van Japan naar Duitsland afgesproken. Daarvoor is een door-to-door cognossement afgegeven. De voorwaarden van het cognossement bevatten een limiet van 2 US-dollar per kilogram, maar in de voorwaarden staat dat de aansprakelijkheid van de vervoerder buiten het zeevervoertraject wordt bepaald door de toepasselijke internationale of nationale wetgeving waar niet van mag worden afgeweken. Kleijn stelt in deze procedure dat Kawasaki niet verder aansprakelijk is dan de limiet van 2 US-dollar en dus ook niet voor een hoger bedrag regres kan nemen. Zij moet haar schade beperken, aldus Kleijn. De rechtbank overweegt dat, omdat de schade is ontstaan op het wegtraject, Kawasaki zich niet kan beroepen op de limiet van 2 US-dollar en dat zij daarom dus heeft voldaan aan haar schadebeperkingsplicht.

De behandeling van de vraag van de schadebeperkingsplicht lijkt haaks te staan op de leer van het abstracte vorderingsrecht. Volgens die leer kan de afzender schadevergoeding vorderen, ongeacht of hij de schade in eigen vermogen heeft geleden. Of dit een bres in die leer is, zal de toekomst leren.

De hier besproken jurisprudentie is afkomstig uit S&S (Aflivering 8; 2021), Kluwer B.V., Postbus 23 (7400 GA) Deventer.

Mr. V.R. (Vincent) Pool
 De auteur is partner bij Van Traa Advocaten te Rotterdam.