

## Artikel 22 Opslag voor, tijdens en na het vervoer

*Algemeen* De tekst van dit art. 22 werd in 2001 toegevoegd als art. 17A aan de AVC 1983. Dit gebeurde mede naar aanleiding van jurisprudentie van de Hoge Raad over de lastig te trekken grens tussen opslag en vervoer.<sup>1</sup> Uitgangspunt van art. 22 is dat partijen naast vervoer ook opslag overeenkomen. Als zij dat doen, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder die inmiddels bewaarnemer (ook wel opslaghouder genoemd) is geworden, beheerst door de Algemene Opslagvoorwaarden. Let op, art. 22 slaat niet op de situatie als behandeld in art. 21 'Algemeen' waar opslag plaats kon vinden als de geadresseerde niet op komt dagen en dergelijke. In dat geval worden de goederen opgeslagen voor rekening en gevaar van de afzender; de vervoerder moet slechts een geschikte opslagplaats kiezen.

Met betrekking tot art. 22 verandert de juridische hoedanigheid van de vervoerder. Hij wordt – zoals overeengekomen – bewaarnemer. En die bewaarnemer is aansprakelijk voor schade aan of verlies van de goederen volgens het aansprakelijkheidsregime van de Algemene Opslagvoorwaarden, hierna besproken.

*Algemene Opslagvoorwaarden* De aansprakelijkheid van de bewaarnemer (voorheen de vervoerder) is uitgebreid geregeld in art. 4 van de Algemene Opslagvoorwaarden. De tekst van deze opslagvoorwaarden kan worden gedownload van [www.sva.nl](http://www.sva.nl) -> publicaties -> algemene voorwaarden opslag. In het kort komt die aansprakelijkheid op het volgende neer: In geval van verlies van of schade aan de opgeslagen goederen is de bewaarnemer in principe aansprakelijk behoudens overmacht (art. 4 lid 1 Opslagvoorwaarden). Die overmacht is gelijk aan de vervoerdersovermacht (art. 1 lid 13 Opslagvoorwaarden); zie over vervoerdersovermacht bij art. 10 lid 1 'Overmacht'. De bewaarnemer is niet aansprakelijk voor schade als gevolg van opslag in de open lucht (art. 4 lid 2). Als ontheffingen van aansprakelijkheid worden ook genoemd schade ontstaan door: a. behandeling van goederen door de

1 Hoge Raad 22 januari 1993, ECLI:NL:HR:1993:ZC0831, NJ 1993, 456; S&S 1993, 58 'Van Loo/Wouters' en meer in het bijzonder Hoge Raad 28 november 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2512, NJ 1998, 706 m. nt. Hijma; S&S 1998, 33 'General Vargas'. Dit arrest wordt uitgebreid door mij besproken in *SVA-syllabus 2000 'Gestapelde overeenkomst'*, p. 34-44. Zie ook K.F. Haak 'Wanneer begint en eindigt de aansprakelijkheid van de wegvervoerder', *W&W* november 2004, nr. 48 en K.F. Haak 'Opslag en vervoer: een juridische tweehed', *W&W* december 2007, nr. 55.

## Artikel 22

bewaargever; b. de aard van de goederen zelf; c. overeengekomen opslag in een koel- of vrieshuis mits hij dat koel- en vrieshuis goed heeft onderhouden; d. onvolledigheid van cijfers, letters en merken (art. 4 lid 3 en lid 4 over de bewijslastverdeling). Belangrijk is art. 4 lid 5 waarin de limieten zijn opgenomen: € 3,40 per kilogram vermiste of beschadigde goederen met een maximumbedrag van € 453.780,- per gebeurtenis, tenzij bewaargever en bewaarnemer een ander maximum zijn overeengekomen. Alleen opzettelijk of bewust roekeloos handelen van de bewaarnemer zelf (in feite de leidinggevende van de vennootschap) leidt tot doorbreking van de limiet. Steelt een loodsmedewerker de goederen (dat is opzet), dan mag de bewaarnemer zich in principe nog steeds op de limiet van € 3,40 p/kg met een maximum van € 453.780,- per gebeurtenis beroepen. Hetzelfde geldt bij opzet en bewuste roekeloosheid in het wegvervoer. Alleen doorbreking van de limiet van € 3,40 p/kg in geval van opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder zelf; zie art. 14 'Bewuste roekeloosheid van de vervoerder zelf'.

*Grens tussen opslag en vervoer*

Het is niet alleen van belang dat partijen duidelijk afspreken dat er naast het vervoer ook opslag plaatsvindt. En die opslag kan dan zijn voor, tijdens of na het vervoer. Nog belangrijker is dat partijen nauwkeurig vastleggen wanneer de opslag begint respectievelijk eindigt en wanneer het vervoer eindigt respectievelijk begint. Het merendeel van de jurisprudentie (zie bij art. 22 'Algemeen') gaat juist over die vraag: is opslag al begonnen dan wel geëindigd?

Als partijen daarover nauwkeurige afspraken maken (bijvoorbeeld de opslag eindigt pas als de reeds met goederen beladen aanhanger wordt aangekoppeld aan de trekker) hoeft de rechter er later niet aan te pas te komen om aan de hand van het feitencomplex ('de omstandigheden van het geval') vast te stellen wanneer de opslag begonnen dan wel beëindigd is.<sup>1</sup>

*Ook limiet van € 3,40 per kilo*

Juist omdat de vervoerdersaansprakelijkheid gelimiteerd is tot € 3,40 per kilogram van de beschadigde of verloren goederen terwijl de wettelijke bewaarnemersaansprakelijkheid geen limiet kent, is art. 22 ontworpen. De Algemene Opslagvoorwaarden kennen immers dezelfde limiet van € 3,40 per kilogram als de AVC. Dat wil zeggen, als partijen nalaten precies aan te geven wanneer de opslag begint of eindigt, is dat niet zo erg want de opslag-aansprakelijkheid is grotendeels gelijk aan de vervoerdersaansprakelijkheid

<sup>1</sup> Zie Rechtbank Haarlem 9 april 2003, ECLI:NL:RBHAA:2003:AZ1321, S&S 2006, 115 uitgebreid besproken door K.F. Haak in *W&W* december 2007, nr. 55.

met name nu beide dezelfde limiet kennen.

### *Opslag duidelijk afspreken*

Dit alles neemt niet weg dat partijen *duidelijk* opslag voor, tijdens of na het vervoer moeten overeenkomen, want doen zij dit niet dan geldt in principe de vervoerdersaansprakelijkheid vanaf het moment dat de vervoerder de goederen onder zijn hoede krijgt (inontvangstneming ten vervoer, zie nader bij art. 9 lid 1 ‘Moment van inontvangstneming’) tot het moment dat de vervoerder de goederen in de feitelijke macht van de rechthebbende brengt (zie nader bij art. 9 lid 2 ‘Moment van aflevering’).

Als partijen die opslag niet duidelijk overeenkomen kan de rechter achteraf aan de hand van de ‘Haviltex-methode’ en de omstandigheden van het geval reconstrueren dat partijen ook bedoeld hadden opslag af te spreken.<sup>1</sup> Hopelijk komt het nu niet meer tot een kostbare procedure daarover nu het wat betreft het aansprakelijkheidsregime lood om oud ijzer is: in beide gevallen kan bij diefstal de vervoerder/bewaarnemer zich niet gemakkelijk op overmacht beroepen, maar geldt wel dezelfde limiet van € 3,40 per kilogram.

### *Opslag voor het vervoer*

Een mooi voorbeeld daarvan vinden we in de zaak ‘Frans Maas/Mitsubishi’.<sup>2</sup> Een zending met 23 pallets monitoren (waarde € 250.000,-) werd ingeladen in een oplegger bij Furness, een hulppersoon van Frans Maas. Terwijl de oplegger gereed stond aan het laaddock in afwachting van het transport naar Duitsland door een trucker van Frans Maas, werd de oplegger van het terrein weggereden door een onbekende trekker. Een transportplanner van Furness zag de trekker met oplegger weggrijden en realiseerde zich dat het goed mis was toen de trucker van Frans Maas zich bij hem meldde. Omdat de AVC 2002 niet aanvullend op dit CMR-vervoer van toepassing waren verklaard, gold voor Frans Maas onbeperkte aansprakelijkheid als de diefstal tijdens de opslag had plaatsgevonden en een beperkte CMR-aansprakelijkheid van € 40.000,- (gebaseerd op de limiet van 833 SDR p/kg) als de diefstal tijdens het vervoer had plaatsgevonden. De rechtbank bepaalt aan de hand van de ‘Haviltex-methode’ en de omstandigheden van het geval, wat Frans Maas en Mitsubishi zijn overeengekomen en zij komt tot de conclusie dat het voor Frans Maas niet mogelijk was “die bewaring (en daarmee het aansprakelijkheidsregime

- 1 Zie ook Hoge Raad 28 november 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2512, NJ 1998, 706 m. nt. Hijma; S&S 1998, 33 ‘General Vargas’, in welke zaak op zich wel duidelijk opslag was afgesproken, maar de bewaarnemer de goederen per binnenschip naar een andere opslagplaats vervoerde. Dat vervoer viel uiteindelijk ook onder de opslag omdat de bewaarnemer dat vervoer niet was overeengekomen met zijn opdrachtgever; hij vervoerde de goederen omdat hij geen plaats had in de oorspronkelijke opslagplaats. Zie ook M.H. Claringbould in *SVA-syllabus 2000*, p. 34-44.
- 2 Rechtbank Haarlem 9 april 2003, ECLI:NL:RBHAA:2003:AZ1321, S&S 2006, 115, uitgebreid besproken door K.F. Haak in *W&W* december 2007, nr. 55.

## Artikel 22

van de overeenkomst) te beëindigen door het enkel zelf overbrengen van de te vervoeren zaken in de afgekoppelde oplegger.” Daarvoor was meer nodig, namelijk ofwel een daadwerkelijke aanvang van het transport door Frans Maas zelf “in de vorm van het aankoppelen en in beweging zetten van de betreffende oplegger.” Kortom, in dit geval onbeperkte opslagaansprakelijkheid. Had deze CMR-vervoerder maar de AVC 2002 aanvullend<sup>1</sup> van toepassing verklaard op deze overeenkomst van vervoer en opslag, dan had hij zich ook als opslaghouder op de limiet van € 3,40 per kilogram kunnen beroepen.<sup>2</sup>

### *Opslag tijdens vervoer*

Het voorbeeld van opslag tijdens het vervoer is te vinden in het arrest van de Hoge Raad inzake Van Loo/Wouters.<sup>3</sup>

Die zaak betrof de verhuizing van een inboedel van Spanje naar Weesp in augustus 1983, waarbij met zoveel woorden opslag in Weesp was afgesproken. De vervoerder slaat echter de inboedel op in Altea (Spanje), waar de gehele inboedel door brand verloren gaat.

De Hoge Raad zegt – in navolging van het hof – dat de overeenkomst strekte tot vervoer van de inboedel en daarnaast tot bewaring daarvan in dier voege dat de verhuizer geacht moet worden afzonderlijke verbintenissen tot vervoer en tot bewaring op zich te hebben genomen, dit laatste op de grond dat gedurende de periode van bewaring – die in feite niet te Weesp maar te Altea heeft plaatsgevonden – het aspect bewaargeving in elk geval “duidelijk de overhand had”. Met andere woorden, partijen hebben duidelijk vervoer en opslag afgesproken en als de opslag tijdens het vervoer en niet na het vervoer en in een andere plaats dan afgesproken plaatsvindt, is er gelet op de lange periode van opslag, ook in Altea sprake van opslag. Opslag is wat partijen ook wilden, en de plaats waar dat gebeurt, is niet doorslaggevend om hier tot iets anders dan bewaarneming te komen.

### *Overslag is geen opslag*

Het komt vaak voor dat de vervoerder de goederen uit de vrachtwagen lost en een dag of een paar dagen in zijn loods opslaat om vervolgens met een andere vrachtwagen de goederen op de bestemmingsplaats af te leveren. Dat is een typisch geval van overslag en niet van opslag want tussen de afzender en de vervoerder is die ‘opslag’ van de goederen gedurende een korte tijd in de loods van de vervoerder niet overeengekomen. Deze niet overeengekomen ‘opslag’

1 Zie nader bij art. 3 ‘Aanvullend van toepassing op CMR-vervoer’.

2 De ‘Frans Maas’-zaak dateert van voor 2001 dus het aanvullend van toepassing verklaren van de AVC zou toen niet gebaat hebben, omdat het onderhavige art. 22 pas in 2001 aan de AVC is toegevoegd.

3 Hoge Raad 22 januari 1993, ECLI:NL:HR:1993:ZC0831, NJ 1993, 456 en S&S 1993, 58. Dit arrest wordt uitgebreid besproken in K.F. Haak en R. Zwitter, *Opdracht aan hulppersonen*, Deventer: Kluwer 2003, p. 228-231. Zie ook M.H. Claringbould, *SVA-syllabus 2000*, p. 35.

wordt – zo zeggen de juristen dat – geabsorbeerd door het vervoer. Daarom gebruik ik in dit kader liever het woord ‘overslag’ dat op zich geen juridische betekenis heeft, dan het woord ‘opslag’. Opslag is immers geregeld in dit art. 22 en trouwens ook onder de term ‘bewaarneming’ in de wet, artikelen 7:600-609 BW.

### *Opslag na vervoer*

Het voorbeeld van opslag na vervoer is het al meermalen genoemde arrest inzake de ‘General Vargas’<sup>1</sup> hoewel het in die zaak niet zozeer ging om de vraag of opslag na vervoer wel was overeengekomen maar veeleer om de vraag of de opslag al was begonnen toen de lading aluminium uit het zeeschip ‘General Vargas’ rechtstreeks overboord werd gelost in het naastgelegen binnenschip ‘Klaja’. De ‘Klaja’ zou naar de opslagplaats varen waar de aluminium ingots zouden worden opgeslagen. Tijdens de reis is de ‘Klaja’ gekapseisd en gezonken met een forse ladingschade tot gevolg. Hof en Hoge Raad oordelen dat hier de overeengekomen bewaarneming al was begonnen, hoewel het aluminium feitelijk nog per binnenschip werd vervoerd. Dat vervoer was echter niet overeengekomen en vond slechts plaats omdat er op het terrein waar de ‘General Vargas’ lag afgemeerd onvoldoende plaats was om de gehele lading aluminium ingots uit dat zeeschip op te slaan.

### *Opslag kan zelfs in de vrachtwagen plaatsvinden*

In de ‘Sriwijaya’ heeft de Hoge Raad met betrekking tot het plaatsvinden van aflevering bepaald<sup>2</sup>:

“Niet uitgesloten is voorts dat vervoerde zaken na aankomst ter bestemming plaatsvinden krachtens een andere overeenkomst met de rechthebbende hetzij *onder de vervoerder blijven berusten* (cursief; MHC), hetzij onder degene die de zaken krachtens een overeenkomst met de vervoerder onder zich had, en dat in deze gevallen met ingang van het tijdstip waarop die andere overeenkomst in werking treedt, de vervoerovereenkomst eindigt.”

Met andere woorden, de afzender kan met de vervoerder afspreken dat de vervoerder na aankomst op de bestemmingsplaats de goederen nog enkele dagen, maar dan in zijn vrachtwagen, in opslag houdt.

De vervoerder kan ook opslag na vervoer afspreken door de goederen op te slaan in een door de vervoerder gekozen veem. De vervoerder is dan tegenover de afzender de contractuele bewaarnemer en het veem is de feitelijke

1 Hoge Raad 28 november 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2512, NJ 1998, 706 m. nt. Hijma; S&S 1998, 33. Eveneens uitgebreid besproken door Haak en Zwitser in ‘Opdracht aan hulppersonen’, Deventer: Kluwer 2003, p. 231-235.

2 Hoge Raad 5 september 1997, ECLI:NL:HR:1997:ZC2415, NJ 1998, 63 m. nt. Japikse; S&S 1997, 121, r.o. 3.4. Zie ook art. 9 lid 2 ‘Aflevering’.

## Artikel 22

bewaarnemer die met de vervoerder een overeenkomst van bewaarneming heeft gesloten.

Overigens zal apart overeengekomen opslag na het vervoer bij nationaal wegvervoer niet zo vaak voorkomen.