

## Winterberging, wat is dat eigenlijk, welk risico is daaraan verbonden?

Aan het einde van het vaarseizoen gaan de meeste schepen weer op de wal. Er breekt een periode aan waarin onderhoud gepleegd gaat worden, veelal in de buitenlucht. De schepen staan keurig opgebokt op het terrein, en een enkele keer in een overdekte stalling. Als schade aan een schip in winterberging ontstaat, is soms sprake van wanprestatie. Denk bijvoorbeeld aan een brand die uitbreekt, of aan diefstal van uit de gestalde schepen. In dergelijke situaties speelt geregeld de vraag welk etiket op de door partijen gesloten overeenkomst moet worden geplakt. De kwalificatie van de overeenkomst kan immers medebepalend zijn voor de vraag of een partij naar behoren heeft gepresteerd. Een overeenkomst die in dergelijke discussies – met name bij brand- en diefstal schades – vaak de revue passeert, is bewaarneming. De wet definieert bewaarneming als *“de overeenkomst waarbij de ene partij, de bewaarnemer, zich tegenover de andere partij, de bewaargever, verbindt, een zaak die de bewaargever hem toevertrouwt of zal toevertrouwen, te bewaren en terug te geven”*. De wet bepaalt ook dat de bewaarnemer bij de bewaring *“de zorg van een goed bewaarnemer”* in acht moet nemen. Doet hij dat niet, dan is hij (in beginsel) aansprakelijk voor de daardoor veroorzaakte schade.

In het verleden is (met succes) betoogd dat de overeenkomst van winterberging niet beschouwd moet worden als een huurovereenkomst, maar één van bewaarneming, wat verre(verder)gaande verplichtingen met zich brengt voor de bewaarnemer met betrekking tot de zaak die hij in bewaring heeft genomen. Er zijn drie criteria die essentieel zijn om tot bewaarneming te concluderen:

- 1) er moet sprake zijn van een zaak (in dit geval het schip in winterstalling),
- 2) de ene partij moet deze zaak toevertrouwen aan de andere partij en
- 3) de andere partij moet de zaak bewaren en teruggeven.

Wordt deze conclusie getrokken, dan ontstaan voor de vereniging die deze voorziening aanbiedt zeer forse financiële risico's die niet of nauwelijks zijn af te dekken.

Meestal is er slechts een mondelinge afspraak, namelijk dat het schip van een lid/lichthouder op een bepaalde datum op de wal wordt gezet, waarna het na verloop van tijd op een nader af te spreken datum weer in het water gaat. Die mondelinge afspraak is ook een overeenkomst. In zo'n geval is sprake van bewaarneming door de vereniging, en van bewaargeving door de lichthouder. Die situatie brengt een fors aansprakelijkheidsrisico met zich mee voor de vereniging die deze voorziening aanbiedt. Ontstaat brand, valt een schip om, wordt er een diefstal gepleegd, de vereniging is vrijwel altijd aansprakelijk voor de schade. Gebeurt dat met één schip, dan is het leed voor de vereniging meestal nog te overzien, maar er is weinig fantasie nodig om te bedenken wat gebeurt als bijvoorbeeld een brand zich razendsnel uitbreidt naar andere, naastgelegen schepen. Het risico is dermate reëel dat de verzekeringsmaatschappijen vrijwel en bloc hebben besloten dit risico uit te sluiten van de dekking van de aansprakelijkheidsverzekering. Dat heeft tot gevolg dat de vereniging een aanzienlijke kans loopt aan zo'n voorval ten onder te gaan.

### Anders regelen

Er zijn organisaties die de opslag van schepen op andere wijze regelen. Daarmee hopen ze het risico te verplaatsen van de bewaarnemer naar de bewaargever. Het is immers het schip van de bewaargever, het enkele feit dat een vereniging een voorziening aanbiedt aan haar leden zou toch niet de reden moeten zijn om zo'n groot financieel risico te lopen. Om daarin te voorzien is een overeenkomst ontwikkeld die beoogt in plaats van bewaarneming een huur-/verhuurconstructie te realiseren, net zoals de lichthouder in het water gehuurd wordt. Want dat is natuurlijk een vreemde zaak: als het schip 's zomers in de haven ligt, spreken we van een huurovereenkomst, en als het 's winters in diezelfde haven op de wal staat, is het ineens bewaarneming met alle aansprakelijkheidsrisico's voor de vereniging van dien.

De huurovereenkomst winterlichthouder op de wal is erop gericht het risico op andere wijze te verdelen. Uiteraard is het niet mogelijk om aansprakelijkheidsrisico's voor 100% uit te sluiten. Als een vereniging

onvoldoende onderhoud pleegt aan terrein of opslagruimte, blijft aansprakelijkheid bestaan. Die aansprakelijkheid kan je ook niet wegcontracteren, de rechter zal ten nadele van de vereniging beslissen als bijvoorbeeld de elektrische installatie niet aan de eisen voldoet waardoor brand ontstaat, als het terrein waarop de schepen staan in zodanige staat verkeert dat je daar met goed fatsoen geen schip op stabiele wijze kunt neerzetten. Kortom: wie een voorziening aanbiedt moet er rekening mee houden dat zich een situatie kan voordoen waarvoor men aansprakelijk is en waarvan je de schade moet vergoeden. Het is ook niet helemaal zeker dat deze overeenkomst in geval van een gerechtelijke procedure geheel door de rechter wordt geaccepteerd. De kans bestaat dat de rechter oordeelt dat de overeenkomst ook kenmerken van bewaarneming bevat, als gevolg waarvan hij de regels die daarbij behoren ook toepast. Anderzijds: wie niets doet en “gewoon” de schepen op de wal zet is bewaarnemer en draagt ten volle de financiële risico's die daarmee gepaard gaan. Om die reden wordt geadviseerd te werken met de huurovereenkomst winterligplaats op de wal. Deze is in overleg met verzekeraar Allianz, de werkgroep Productontwikkeling en het College van Deskundigen (beiden van het Watersportverbond) tot stand gekomen.

### **Hoe zit de huurovereenkomst winterligplaats op de wal in elkaar?**

In de kop van de overeenkomst worden de partijen aangeduid en worden drie begrippen van een definitie voorzien. Zo wordt duidelijk wie er bij betrokken zijn en wat onder die begrippen wordt verstaan. Daarna wordt aangegeven wat de bedoeling is (artikel 1 en 2), wat de huurder (artikel 3 t/m 10) en de verhuurder (artikel 11 t/m 15) voor verplichtingen hebben en op welke wijze het risico wordt verdeeld over partijen (artikel 16 t/m 21).

In de overeenkomst is sprake van een winterligplaats die genummerd is. Dat kan op twee manieren: de vereniging houdt dezelfde nummering aan als die voor de zomerligplaats. Deze nummering wordt met een bordje aan de bok weergegeven. Er wordt een aparte nummering aangehouden, die eveneens met een bordje aan de bok wordt weergegeven. Dat nummer wordt ook in de overeenkomst vermeld. Door die nummering wordt vastgelegd dat de huurder die bepaalde plek heeft gehuurd. Door bevestiging aan de bok en de bepaling dat bij een eventuele verplaatsing de huurder geacht wordt opdracht te hebben gegeven blijft de plek waar het schip staat te allen tijde hetzelfde nummer houden, en is die plek te allen tijde de gehuurde plek. Dit is van belang omdat daarmee een huurovereenkomst ontstaat, die voorkomt dat sprake is van bewaarneming. Dat wordt verder versterkt doordat de verhuurder de verplichting heeft om de huurder toegang tot het gehuurde te verschaffen en daarover vooraf de huurder moet informeren. Bovendien krijgt de huurder de verplichting het schip òf all-risks, òf WA-casco te verzekeren. Doet hij dit niet, dan draagt hij zelf alle risico's en is de verhurende vereniging niet aan te spreken.

### **De huurder heeft verplichtingen**

Het werd al aangegeven: de huurder moet het schip verzekeren. Goed onderhoud aan schip en bok is eveneens een verplichting voor de huurder. Ook moet hij maatregelen treffen als de situatie dreigt fout te gaan en hij daarvoor een oproep krijgt. Hij kan in zo'n geval een waarnemer sturen. Brandgevaarlijke zaken moeten uit het schip verwijderd worden en werkzaamheden als lassen, slijpen en schuren mogen alleen in een speciaal daarvoor bestemde ruimte. Dat is met name ook van belang om schade aan naastgelegen schepen te voorkomen.

### **Ook de verhuurder heeft verplichtingen**

Natuurlijk is de huurder niet alle dagen bij het schip. Dat schip staat buiten of in een loods. In beide gevallen is het aan de verhuurder om daar voldoende toezicht op te houden, door middel van het afgesloten houden van het terrein en met bijvoorbeeld camerabewaking of regelmatige inspectierondes. Dat is nodig om daarmee de aansprakelijkheidsrisico's voor de verhuurder te verminderen. Zelfs al zou de rechter beslissen dat toch sprake is van bewaarneming, kan het houden van voldoende toezicht en het op de juiste wijze

onderhouden van het terrein of het gebouw waarin de schepen staan bijdragen aan het succesvol afwentelen van de claim van de huurder in geval van een calamiteit. Uiteraard moet men dat in een voorkomend geval wel kunnen bewijzen, bijvoorbeeld met facturen of foto's van de onderhoudswerkzaamheden.

De verhuurder moet de huurder regelmatig toegang geven tot de gehuurde plek. Zo kan de huurder winteronderhoud plegen en zorgen dat het schip onder de juiste condities blijft staan tot de dag van tewaterlating. Het is zaak dat een en ander duidelijk gemaakt wordt aan de huurder, bijvoorbeeld met behulp van een brief of een e-mail. Het belang hiervan is gelegen in het eventueel moeten leveren van bewijs.

Je kunt de overeenkomst aanvragen via een mail aan [vereniging@watersportverbond.nl](mailto:vereniging@watersportverbond.nl)