

ECLI:NL:RBARN:2009:BI3331

Instantie	Rechtbank Arnhem
Datum uitspraak	22-04-2009
Datum publicatie	08-05-2009
Zaaknummer	168749
Rechtsgebieden	Civil recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - enkelvoudig
Inhoudsindicatie	Geschil met betrekking tot een op een nieuw gebouwd schip gemonteerde hijskraan. Partijen wordt de gelegenheid gegeven zich bij akte uit te laten met betrekking tot de Europese regelgeving i.q. CE-Markering.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

vonnis

RECHTBANK ARNHEM

Sector civil recht

zaaknummer / rolnummer: 168749 / HA ZA 08-572

Vonnis van 22 april 2009

in de zaak van

vennootschap naar het recht van de republiek van Frankrijk

ARNILD BARGING S.À.R.L.,

gevestigd te Saint Louis, Frankrijk,

eiseres in conventie,

verweerster in reconventie,

advocaat mr. P.M. Wilmink,

tegen

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

EUROSHIP SERVICES B.V.,

gevestigd te Heerewaarden, gemeente Maasdriel,

gedaagde in conventie,

eiseres in reconventie,

advocaat mr. W.J.G.M. van den Broek.

Partijen zullen hierna Arnild en Euroship genoemd worden.

1. De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het vonnis van 11 juli 2008
- het proces-verbaal van comparitie van 3 oktober 2008
- de conclusie van repliek in conventie tevens akte-verzoeken
- de conclusie van dupliek in conventie tevens repliek in reconventie
- de conclusie van dupliek in reconventie.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2. De feiten

2.1. Op 4 juni 2004 hebben Arnild en Euroship een 'design agreement' gesloten op grond waarvan Euroship een boot zou ontwerpen voor Arnild.

2.2. Vervolgens hebben partijen op 26 februari 2005 een 'Agreement for the construction of a new boat' getekend. In die overeenkomst staat onder meer:

'1. Agreement and specification of the boat

1.1. The builders [rechtbank: Euroship] agree to construct and the Purchaser [rechtbank: Arnild] agrees to buy the boat described in the Specification as set out in Schedule 1, together with any drawings and plans ('the Boat') in accordance with the terms of this Agreement. (...)

5.6. The builders shall issue a Certificate of Construction and Conformity with the agreed Classification of the boat. (...)

8.2. The builders warrant to the Purchaser that on delivery the boat will comply with all legislative requirements and regulations relating to the registration and sale of the boat in the European Union for any purpose(s) made known under 8.1 above.

2.3. In de bij de voornoemde overeenkomst behorende 'calculatie opzet luxe motor 22 mtr', die door beide partijen is geparafeerd staat onder meer dat in de prijs begrepen is het leveren van een totaal casco geheel verfklaar, totaal schroefas-roer-systeem, totaal motorinbouw en draaiend maken en totaal hydrauliek systeem op hoofdmotor. Niet in de prijs inbegrepen is het plaatsen van een autokraan, het verder inrichten van de machinekamer, de elektriciteit, de verwarming en water, het verfsysteem, de ramen, het buitentimmerwerk. De totaalprijs voor het 'technisch vaarklaar, glasdicht, geen interieur' bedraagt € 230.000,--.

2.4. Verder bevindt zich tussen de bij dagvaarding overgelegde stukken de niet door partijen ondertekende of geparafeerde 'Boat Specification'. Daarin staat onder meer:

'2 Overview

This Boat Specification is defining all the requirements and wishes for the Luxemotor Arnild (...).

2.1. Introduction

This Boat Specification is the central document from which the (...) Luxemotor Arnild (...) is to be built. (...)

2.2. (...)

The Boat is to be built in mild steel. Steel is the material traditionally used for Dutch barges of the type luxemotor. There is all over to be used marine and sea-approved materials for RCD Class B Boat. (...)

2.4.2.4 Propeller/Shaft-line

(...) The propeller should be a 30" four bladed fixed pitch propeller. (...)

2.16.4 Crane Requirements

(...) The crane must have a lifting capacity of more than 1200 kg plus the weight of the carlifting platform of lifting the car from and shore. (...).

2.5. In een emailwisseling op 11 maart 2005 tussen Arnild en Euroship betreffende de kraan staat onder meer:

Euroship aan Arnild:

'do not have the exact cost, will let you know tomorrow, count for 3 to 4000 max. (...).'

Arnild aan Euroship:

'(...) We can accept max 3.500 Eur, which is the difference between the paid amount and the original offer in the agreement. Please care that a rating plate is mounted on the crane arm. (...).'

Euroship aan Arnild:

'See where we go on the cost,
the upgraded crane as indicated before, will not be separately ce approved piece of equipment."

2.6. In een emailwisseling tussen Arnild en Euroship betreffende de propeller staat onder meer:

Email van 18 juli 2004 van Arnild aan Euroship:

'we are still considering the controllable pitch propeller as a possible solution for the canal cruising and would like to get a couple of quotations for the solution. (...) We will ask for quote by Armatech in Holland. (...).'

De reactie daarop van Euroship aan Arnild:

'(...) You can mention our company data to get additional info should they require so.'

De reactie daarop van Arnild aan Euroship:

'(...) We have already send the specification to Armatech, and mentioned you as the source for additional info.'

Email van 16 maart 2005 van Arnild aan Euroship:

'I am correcting the Boat Specification according to our discussion the 25th February by you, and on

the propeller shaft you proposed to reduce the diameter to 50 mm and change the material to SS 4122. Do you mind if I write mail to mr. [betrokkene] by Armatech, asking him how it will influence the whole propeller shaft and Python-Drive coupling. Natural I will make you CC. and also forward you his answer if he forget to put you on the answer list.'

De reactie daarop van Euroship aan Arnild:

'No problem to contact him directly, please mention the project so they know what it is about (...).'

Email van 17 maart 2005 van Euroship aan Arnild:

'Have approved that you discuss technical details with Armatech, just to satisfy you with regard to the choice of materials.'

De reactie daarop van Arnild aan Euroship:

'I do not want to purchase myself, we keep the agreement as discussed by the meeting. The technical issues I will ask as agreed (...).'

Arnild aan Euroship:

'I have analyzed the quotation from mr. [betrokkene] en mr. [betrokkene (Armatech)] and have written a merged specification as there was some differences. (...) I have attached the merged specification and would like to discuss the above technical matter with mr. [betrokkene (Armatech)]. Would you send the merged specification to Armatech to have their opinion on the differences:

I can phone or Mr. [betrokkene (Armatech)] if you do not mind and discuss the technical issues? When I have found out you can then squeeze the lowest possible price out of him. (...).'

2.7. In een emailwisseling aangaande de propeller tussen [betrokkene (Arnild)] (Arnild) en [betrokkene (Armatech)] (Armatech), de leverancier van de propeller, waarvan steeds een afschrift (cc) is verzonden aan Euroship, staat onder meer:

Email van 20 maart 2005 van Arnild aan [betrokkene (Armatech)]:

'Thank you for the quick answer on the propeller (...). The propeller should be designed for giving low speed at the idle (1000 rpm) and low idle (650 rpm) of the motor. On the other hand still have a high efficiency at max rpm of 2600. Would you please take a closer look at the differences and tell me what the optimal solution is with the above usage of the boat.'

Email van 29 maart 2005 van [betrokkene (Arnild)] aan [betrokkene (Armatech)]:

'(...) I have changed the specification according to our discussions and mails before Easter.

There is still some open issues:

- * the propeller Pitch

- * The propeller/Propellershaft keyway 14/5 mm is that OK or should it be 16/5 mm ? (...)

Would you please check the specification and tell me if anything is wrong, missing or misunderstood.'

Email van 29 maart 2005 van [betrokkene (Armatech)] aan [betrokkene (Arnild)]:

'(...) I have attached the curves of the 12 and 11 kts version. I also attached al the components of the sterngear system. (...)'

Email van 30 maart 2005 van [betrokkene (Arnild)] aan [betrokkene (Armatech)]

'Thank you for the curves and the specification of the sterngear system. It looks as there is no significant difference in the low rpm speed of the two propellers, I will stay by the 12 knts propeller, what is the pitch or any other typing? (...) I have up dated the specification and attached, but It should be identical to your, only the propeller or precise identification is missing. (...) PS It has been a pleasure tot discuss the technical matter with you and I am very happy about the solutions.'

2.8. Op 18 augustus 2006 heeft een 'acceptence trial' plaatsgevonden, waarna Arnild een 'certification of delivery&acceptance' heeft getekend. Daarin staat onder meer:

'The undersigned hereby certify that the construction of the Boat and the Acceptance Arial have been completed to our reasonable satisfaction.'

De totale door Euroship gefactureerde kosten voor de bouw van de boot bedragen
EUR 489.303,--.

2.9. In een brief van 12 juli 2007 van [betrokkene 4] van het European Certification Bureau Nederland aan de advocaat van Arnild staat onder meer:

'Zoals wellicht bekend, heeft een bouwer van een pleziervaartuig de verplichting te voldoen aan de wet pleziervaartuigen en te leveren/op de markt te brengen en/of in gebruik te stellen conform de vereisten van de Europese Richtlijn voor pleziervaartuigen 94/25/EG (...). In een voorkomend geval worden naast de eisen van de richtlijn voor pleziervaartuigen, dat uitsluitend betrekking heeft op de bouw van het vaartuig en niet tot het gebruik van het vaartuig, additionele eisen gesteld zoals bijvoorbeeld Rijn Certificaat, Register Holland etc... De consument heeft het recht een CE-gemarkeerd pleziervaartuig geleverd te krijgen, tenzij de consument de regie voert over de bouw. In dat geval wordt de consument als producent gezien en dient hij derhalve aan deze wettelijke verplichting te voldoen. (...) In de email van 24 februari 2006 lees ik dat er gesproken wordt van een technisch vaarklaar casco. Indien Euroship Services het vaartuig in deze staat geleverd zou hebben, blijft nog steeds de verplichting bestaan dat het geleverde product dient te voldoen aan de relevante eisen. Dit dient de bouwer te verklaren middels een III A verklaring van overeenstemming. Dit document is geen keuringsrapport of certificaat en heeft enkel juridische waarde. De persoon of organisatie die de verantwoording neemt om het schip af te bouwen en vervolgens het op de markt brengt en/of in bedrijf stelt, laat het gehele product keuren en certificeren teneinde rechtmatig de CE-markering aan te mogen brengen. (...)'

2.10. Bij brief van 5 december 2007 heeft Arnild Euroship in gebreke gesteld.

2.11. Euroship heeft op 23 mei 2008 twee facturen aan Arnild verzonden betreffende de extra kosten voor het installeren van de kraan ad € 3.500,-- en betreffende de kosten in verband met de wijziging van de propeller ad € 5.447,--.

3. Het geschil

in conventie

3.1. Arnild heeft gevorderd dat de rechtbank bij uitvoerbaar bij voorraad te verklaren vonnis

I. de tussen partijen gesloten (deel)overeenkomst met betrekking tot de hijskraan zal ontbinden in de zin van 'zaak terug, prijs terug', zulks met veroordeling van Euroship tot restitutie van de koopprijs

van € 15.893,- vermeerderd met de wettelijke handelsrente en tot vergoeding van de kosten gemoeid met het vervangen van de door Euroship geleverde en gemonteerde hijskraan door een hijskraan met een hefvermogen van 1.500 kg , kosten nader op te maken bij staat en te vereffen volgens de wet,

II. Euroship zal veroordelen tot betaling van een voorschot van € 3.500,-- in mindering op de kosten gemoeid met het vervangen van de door Euroship geleverde en gemonteerde hijskraan door een hijskraan met het hefvermogen van 1.500 kg, vermeerderd met de wettelijke handelsrente;

III. Euroship zal veroordelen tot vergoeding van de kosten gemoeid met het alsnog certificeren van het onderhavige vaartuig, kosten nader op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

IV. Euroship zal veroordelen tot betaling van een voorschot van € 10.000,-- in mindering op de kosten gemoeid met het alsnog certificeren van het onderhavige vaartuig, vermeerderd met de wettelijke handelsrente;

V. Euroship zal veroordelen tot vergoeding van de kosten gemoeid met het aanbrengen van de 24 pitch propellor van in totaal € 2.355,--, vermeerderd met de wettelijke handelsrente;

VI. Euroship zal veroordeling tot vergoeding van de door Arnild gemaakte buitengerechtelijke kosten van € 5.878,89 exclusief omzetbelasting en subsidiair een bedrag van € 1.188,-- inclusief omzetbelasting,

met veroordeling van Euroship in de kosten van de procedure.

3.2. Euroship voert verweer. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

in (voorwaardelijke) reconventie

3.3. Euroship heeft gevorderd dat de rechtbank bij uitvoerbaar bij voorraad te verklaren vonnis:

I. in voorwaardelijke reconventie: Arnild bij uitvoerbaar bij voorraad te verklaren vonnis zal veroordelen om binnen 5 dagen na betekening van het vonnis aan Euroship te betalen

€ 8.947,--, vermeerderd met de wettelijke rente x artikel 6:119a BW;

II. voor recht zal verklaren dat Arnild door het (laten) plaatsen van het als productie 5 bij conclusie van antwoord aangehechte artikel onrechtmatig heeft gehandeld jegens Euroship en aansprakelijk is voor de als gevolg hiervan door Euroship geleden schade, nader op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

III. Arnild zal veroordelen in de kosten van de procedure;

IV. Arnild zal veroordelen om ten gunste van Euroship voldoende zekerheid te stellen voor verhaal van de proceskosten.

3.4. Arnild voert verweer. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

4. De beoordeling

In conventie en reconventie

4.1. Partijen hebben ter zitting gekozen voor de toepasselijkheid van Nederlands recht op de onderhavige procedure zodat dat zal worden toegepast.

in conventie

4.2. Aan haar vorderingen legt Arnild ten grondslag dat Euroship tekort is geschoten in de nakoming van de tussen partijen gesloten overeenkomst. De gestelde tekortkomingen zullen achtereenvolgens worden besproken.

De vorderingen onder 3.1. III en IV: de CE-markering

4.3. Arnild stelt zich op het standpunt dat zij met Euroship is overeengekomen dat Euroship een complete vaarklare boot zou opleveren (turn key), waaraan behoudens elektra en houtwerk alle werkzaamheden door Euroship waren verricht. Euroship moet tegen die achtergrond als de bouwer van de boot worden aangemerkt. In dat geval is Euroship – zo volgt ook uit het overgelegde schrijven van [] [betrokkene 4] (rov. 2.9.) – op grond van de Europese Richtlijn voor pleziervaartuigen 94/25/EG gehouden de boot te voorzien van een CE-markering. Nu Euroship geen CE-markering heeft afgegeven, is zij tekortgeschoten in de nakoming van de overeenkomst. De door Euroship overgelegde IIIA verklaring, die niet eerder aan Arnild was verstrekt, voldoet niet aan de daarvoor geldende eisen, aldus Arnild.

4.4. Volgens Euroship is zij met Arnild overeengekomen dat Euroship een technisch vaarbaar casco zou opleveren, waarna de verdere afbouw zou plaatsvinden door Arnild (of een derde). Naast de elektra en het houtwerk (timmerwerk), is ook de aankoop van een autokraan, het inrichten van de machinekamer, de aanleg van verwarming en water en het verven van de boot niet door Euroship uitgevoerd. Euroship was – zo volgt ook uit voornoemd schrijven van [] [betrokkene 4] – slechts gehouden een IIIA verklaring af te geven. Daaraan heeft zij voldaan. Het is aan degene die de verantwoording neemt om de boot af te nemen en op de markt te brengen om een CE-markering aan te vragen, aldus Euroship.

4.5. Artikel 3 lid 1 van de Wet pleziervaartuigen bepaalt onder meer dat pleziervaartuigen slechts in de handel worden gebracht indien zij bij gebruik volgens hun bestemming geen gevaar opleveren voor de veiligheid en gezondheid van personen, goederen of het milieu wanneer zij op correcte wijze zijn gebouwd en worden onderhouden, en zij in voorkomend geval zijn voorzien van de in artikel voorgeschreven CE-markering van overeenstemming. Artikel 3 lid 3 van deze wet bepaalt dat het eerste lid ook geldt voor pleziervaartuigen die gedeeltelijk zijn afgebouwd. Artikel 5 lid 1 van voornoemde wet bepaalt dat de fabrikant van een product als bedoeld in artikel 3 leden 1 of 3 een ingevolge artikel 8 van de richtlijn (94/25/EG) toepasselijke procedure van overeenstemming volgt. Artikel 8 van de richtlijn beschrijft de door de fabrikant te volgen procedures (artikel 8 lid 2 sub a onder ii)) betreffende de overeenstemmingsbeoordeling, waarvoor wordt verwezen naar de bijlagen bij die richtlijn. In die bijlagen worden allereerst, in bijlage I, de essentiële eisen beschreven waaraan onder meer een pleziervaartuig als het onderhavige moet voldoen. In artikel 5.3. van bijlage I wordt ingegaan op de eisen waaraan het elektrisch systeem moet voldoen. Artikel 10 lid 1 onder a van deze richtlijn bepaalt dat bij het in de handel brengen de CE-markering van overeenstemming moet zijn aangebracht op onder meer pleziervaartuigen (“en onderdelen als bedoeld in bijlage II”), die worden geacht te voldoen aan de in bijlage I genoemde essentiële eisen. Artikel 4 van voornoemde richtlijn bepaalt dat lidstaten het in de handel brengen van gedeeltelijk afgebouwde vaartuigen niet mogen verbieden, beperken of belemmeren wanneer de fabrikant die verantwoordelijk is voor het in de handel brengen in overeenstemming met bijlage III, onder a) verklaart dat het vaartuig bestemd is om door anderen te worden afgebouwd.

4.6. Tussen partijen staat in ieder geval vast dat het timmerwerk en de elektra niet door Euroship zijn en behoeften te worden uitgevoerd. Blijkens bijlage I bij de richtlijn dient het elektrisch systeem aan bepaalde voorwaarden te voldoen en maakt het onderdeel uit van de essentiële eisen waaraan het vaartuig moet voldoen. Dat impliceert dat het vaartuig ten minste over een elektrisch systeem moet beschikken. Uit artikel 10 van de richtlijn volgt dat een CE-markering van overeenstemming moet zijn aangebracht wanneer het vaartuig aan alle essentiële eisen geacht wordt te voldoen. Nu vaststaat dat het elektrisch systeem nog niet in het vaartuig was aangebracht, voldeed het vaartuig niet aan de essentiële eisen. Naar het voorlopig oordeel van de rechtbank valt, gelet daarop, ook niet in te zien dat een keuringsinstantie zonder dat elektrisch systeem een CE-markering van overeenstemming zou kunnen afgeven. Tegen die achtergrond valt naar het voorlopige oordeel van de rechtbank evenmin in te zien dat Euroship toerekenbaar tekort is geschoten in de nakoming van de overeenkomst door

geen CE-markering van overeenstemming af te geven. Voor gedeeltelijk afgebouwde vaartuigen geldt (artikel 4 lid 2 van de richtlijn) dat de fabrikant deze in de handel mag brengen wanneer in overeenstemming met bijlage III, onder a wordt verklaard dat het vaartuig is bestemd om door anderen te worden afgebouwd. De door Euroship overgelegde verklaring voldoet naar het voorlopig oordeel van de rechtbank aan de vereisten die daaraan, blijkens bijlage III bij de richtlijn, gesteld kunnen worden. Ook in zoverre valt naar het voorlopig oordeel van de rechtbank niet in te zien dat Euroship in enige op haar rustende verplichting toerekenbaar is tekortgeschoten.

4.7. Nu de hiervoor genoemde regelgeving door partijen in hun processtukken niet aan de orde is gesteld, geeft de rechtbank de partijen de gelegenheid daarop en op de daarop gebaseerde voorlopige oordelen bij akte te reageren. Daartoe zal de zaak worden verwezen naar de rol.

De vordering onder 3.1. V.: De propeller

4.8. Arnild verwijt Euroship dat zij een 25 pitch propeller heeft gemonteerd. Daardoor accelereert de boot volgens Arnild onvoldoende. Euroship had een 24 pitch propeller moeten installeren. Euroship is verantwoordelijk voor de gemonteerde propeller en derhalve tekortgeschoten in de nakoming van de overeenkomst.

4.9. Volgens Euroship rustte op haar de verplichting om de propeller te bestellen en te monteren. Arnild zou echter zelf de techniek rondom de propeller regelen waartoe zij zelf in contact is getreden met Armatech, de leverancier van de propeller. Vervolgens heeft Euroship overeenkomstig de instructie van Arnild een 25 pitch propeller besteld en gemonteerd. Primair bestrijdt Euroship dat zij in enige op haar rustende verplichting is tekortgeschoten. Subsidiar heeft Euroship aangevoerd dat de huidige propeller voldoet althans het verschil met een 24 pitch propeller is volgens Euroship verwaarloosbaar.

4.10. Ter zitting is hierover namens Arnild verklaard:

‘Op basis van foutieve informatie heeft Armatech geadviseerd een 27,5 propeller te installeren. Daarmee raakte de motor oververhit. De boot is uit het water gehaald. Armatech adviseerde een 26,5 propeller aan Euroship. Wij hebben dat nog eens nagevraagd bij Armatech op basis van de juiste gegevens van de boot en Armatech gaf toen aan dat een 25 propeller goed zou zijn. (...)’

Aan de zijde van Euroship is hierover ter zitting verklaard:

‘Het klopt dat wij op grond van de overeenkomst de propeller moesten installeren. Arnild zou zelf de techniek rondom de propeller regelen, ik verwijs naar productie 3 bij conclusie van antwoord (propeller ordering). Ik ging over de centen, hij ging over de techniek. [betrokkene (Arnild)] heeft zich hierover laten voorlichten door [betrokkene (Armatech)]. Het klopt dat dat aanvankelijk op basis van onjuiste informatie is gebeurd. Er is toen een droogdoksessie geweest en we waren het erover eens dat er een lichtere propeller in moest. Ik kreeg een 26 propeller geadviseerd maar toen heeft [betrokkene (Arnild)] zich erin gemengd en na overleg met Armatech gaf hij aan dat hij een 25 propeller erin wilde. Daarom is dat gebeurd. (...)’

4.11. Gelet op die beide verklaringen ter zitting, die er kort gezegd op neerkomen dat Arnild na overleg met Armatech aan Euroship opdracht heeft gegeven om een 25 pitch propeller te installeren, had het op de weg van Arnild gelegen om in ieder geval in haar conclusie van repliek nader uiteen te zetten op welke grond Euroship desondanks verantwoordelijk was voor de keuze van het type propeller. In haar conclusie van repliek volstaat Arnild echter met verwijzing naar het onder rov. 2.6. en 2.7. geciteerde emailcontact. De emailwisseling tussen Arnild en Euroship vormt echter veeleer een bevestiging van de verklaringen ter comparitie, namelijk – zie in het bijzonder de emailwisseling op 17 maart 2005 – dat Arnild de technisch inhoudelijke kant met Armatech zou opnemen, zo nodig met toezending door Euroship van noodzakelijke technische gegevens, waarna Euroship tegen een zo

laag mogelijke prijs zou trachten de propeller te verkrijgen. Uit het emailcontact tussen Arnild en Armatech volgt dat Arnild inderdaad de technische kant heeft voorgelegd aan Armatech, resulterend in, zo volgt uit de email van 30 maart 2005, een oplossing. Dat en zo ja, op grond waarvan op Euroship vervolgens nog een taak rustte aangaande het gekozen type propeller, kan zonder nadere toelichting, die ontbreekt, uit hetgeen Arnild naar voren heeft gebracht, niet worden afgeleid. De vordering onder 3.1. V zal dan ook, bij gebreke van een deugdelijke onderbouwing, worden afgewezen.

De vorderingen onder 3.1. I en II: de kraan

4.12. Volgens Arnild zijn partijen overeengekomen dat Euroship een kraan zou installeren met een hefvermogen van 1500 kilo. Euroship heeft vervolgens een kraan geïnstalleerd die te licht was, hetgeen Arnild in oktober 2006 heeft ontdekt. Euroship heeft Arnild de keuze voorgelegd om de kraan te verwijderen tegen terugbetaling door Arnild van de daarvoor verschuldigde prijs of verzwaring van de kraan tegen een meerprijs van

€ 3.500,--. Met laatstgenoemd voorstel heeft Arnild (noodgedwongen) ingestemd. Gebleken is echter dat de kraan niet meer dan 1.423 kilo kan heffen, derhalve minder dan de overeengekomen 1.500 kilo. Daar komt bij dat de kraan niet CE gecertificeerd is. Op die gronden is Euroship dus tekortgeschoten in de nakoming van de overeenkomst, aldus Arnild.

4.13. Euroship heeft erkend dat zij aanvankelijk een te lichte kraan heeft geïnstalleerd. Partijen zouden vervolgens zijn overeengekomen dat Euroship de kraan zou verzwaren tegen een meerprijs van € 3.500,--. Daarbij zou zijn aangegeven dat de kraan niet voorzien zou zijn van een rating-plate (CE-markering), zoals ook blijkt uit het hierover gewisselde emailcontact (rov. 2.5.). Euroship bestrijdt voorts dat de kraan te weinig hefvermogen heeft. Daarnaast heeft zij in de conclusie van dupliek nog gesteld dat Arnild ruim na de levering ter zake heeft geprotesteerd en derhalve niet binnen bekwame tijd nadat hij het gebrek had ontdekt of redelijkerwijs had moeten ontdekken.

4.14. Het verweer dat Arnild niet tijdig heeft geklaagd gaat niet op. Na het gestelde te late klagen hebben partijen immers een afspraak gemaakt over verzwaring van de kraan die Euroship ook heeft uitgevoerd. Die omstandigheid brengt mee dat Euroship zich thans niet meer op het standpunt kan stellen dat Arnild te laat over het hefvermogen van de kraan heeft geklaagd.

4.15. Wat betreft de ontbrekende CE-markering bepalen de artikelen 4 en 5 van het Warenwetbesluit machines dat een hijskraan in de zin van artikel 1 lid 1 sub g van het Warenwetbesluit dient te zijn voorzien van een CE-markering. Artikel 2 van het Warenwetbesluit bepaalt dat het verboden is machines te verhandelen of te gebruiken waarvoor niet de van toepassing zijnde overeenstemmingsbeoordelings- of keuringsprocedures in acht zijn genomen. Naar het voorlopig oordeel van de rechtbank is Euroship, gelet op dat verbod, tekortgeschoten in de nakoming van de overeenkomst door een kraan op het vaartuig te plaatsen dat niet is voorzien van een CE-markering.

4.16. Omdat partijen zich nog niet eerder hebben uitgelaten over voornoemde regelgeving, krijgen zij de gelegenheid zich bij akte daarover en over het voorlopige oordeel uit te laten. Voor het geval dat voorlopige oordeel definitief zou worden, dient Arnild zich er voorts alvast over uit te laten of in die situatie - gegeven de door Arnild gevorderde ontbinding van de overeenkomst op dit punt - nog belang bestaat (en zo ja, in welk opzicht) bij de beoordeling van de vraag of de kraan het overeengekomen hefvermogen had.

Vordering onder 3.1. VI: de buitengerechtelijke kosten

4.17. De door Arnild gevorderde buitengerechtelijke kosten zullen worden afgewezen nu enkel met het overleggen van facturen van haar advocaat, Arnild niet aannemelijk heeft gemaakt dat sprake is geweest van werkzaamheden waarvoor een proceskostenveroordeling geen vergoeding pleegt in te

sluiten.

4.18. Iedere verdere beslissing zal worden aangehouden.

in reconventie

Vordering onder 3.3. I: de facturen

4.19. Euroship heeft zich op het standpunt gesteld dat Arnild gehouden is de facturen te betalen met betrekking tot de door Euroship verrichte extra werkzaamheden aangaande de propeller en de kraan.

4.20. Euroship heeft niet bestreden dat vanwege door haar foutief verstrekte informatie een 27,5 in plaats van een 25 pitch propeller is geïnstalleerd. Dat, en zo ja, op welke grond Euroship vervolgens aanspraak kan maken op de kosten die gemoeid zijn geweest met het herstel van die fout, heeft Euroship niet gesteld. Zonder nadere toelichting die ontbreekt, valt niet in te zien op welke grond Arnild de kosten voor die herstelwerkzaamheden zou moeten vergoeden. De vordering tot voldoening van de factuur in verband met de propeller wordt dan ook afgewezen.

4.21. Wat betreft de gevorderde kosten in verband met de verzwaring van de kraan

(€ 3.500,--) staat vast dat partijen aanvullend zijn overeengekomen dat tegenover die verzwaring meerkosten stonden van € 3.500,--. In beginsel is Arnild dan ook gehouden die meerkosten te voldoen. Het verweer van Arnild dat zij pas in deze procedure voor het eerst kennis heeft genomen van de facturen en niet in gebreke is gesteld, gaat niet op. Het gaat hier immers om een vordering tot nakoming, waarvoor verzuim niet vereist is.

De verdere beoordeling van deze vordering is afhankelijk van de in conventie gevorderde ontbinding van de overeenkomst met betrekking tot de kraan en zal dan ook worden aangehouden.

Vordering onder 3.3. II: onrechtmatige publicatie

4.22. Aan haar vordering onder II legt Euroship ten grondslag dat Arnild onrechtmatig jegens haar heeft gehandeld in verband met de publicatie van een artikel in het tijdschrift Blue Flag waarin de problemen die Arnild met de boot hebben ervaren aan de kaak zijn gesteld. Die enkele stelling is onvoldoende voor het oordeel dat sprake is van publicatie die in strijd is met de in het maatschappelijk verkeer betamende zorgvuldigheid. Daarvoor dient een aantal omstandigheden te worden gewogen, zoals de aard van de gepubliceerde verdenkingen, de ernst van de te verwachten gevolgen, de mate waarin de stellingen in de publicatie steun vonden in de toen beschikbare informatie, de inkleding van de verdenkingen, de kans dat de betreffende informatie ook zonder de verweten informatie beschikbaar zou zijn gekomen aan de pers. Hierover heeft Euroship niets althans onvoldoende gesteld. Daar komt bij dat Euroship in dezelfde uitgave van het tijdschrift haar reactie op het artikel heeft kunnen plaatsen. Bij gebreke aan voldoende onderbouwing, gaat de rechtbank voorbij aan de stelling dat sprake is van onrechtmatig handelen. De vordering onder 3.3. II zal dan ook worden afgewezen.

4.23. Iedere verdere beslissing wordt aangehouden.

5. De beslissing

De rechtbank

in conventie

verwijst de zaak naar de rol van 20 mei 2009 voor akte aan de zijde van Arnild als bedoeld in rov. 4.7. en 4.16.;

in conventie en reconventie

houdt iedere verdere beslissing aan.

Dit vonnis is gewezen door mr. S.C.P. Giesen en in het openbaar uitgesproken op 22 april 2009.