

ECLI:NL:RBGEL:2018:5795

Instantie	Rechtbank Gelderland
Datum uitspraak	04-07-2018
Datum publicatie	18-06-2020
Zaaknummer	319883
Rechtsgebieden	Civil recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - enkelvoudig Op tegenspraak Tussenuitspraak
Inhoudsindicatie	Geschil over de bouw van een schip. Ondanks afgesproken budgetten een vaste prijs. Geen overeenkomst op regiebasis, geen richtprijs. Bewijsopdracht voor meerwerk en/of kostenverhogende keuzes.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK GELDERLAND

Team kanton en handelsrecht

Zittingsplaats Arnhem

zaaknummer / rolnummer: C/05/319883 / HA ZA 17-234 (1083\547)

Vonnis van 4 juli 2018

in de zaak van

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

EUROSHIP SERVICES B.V.,

gevestigd te Heerewaarden, gemeente Lingewaal,

eiseres in conventie,
verweerster in reconventie,
advocaat mr. F.J. Hommersom te Utrecht,

tegen

1 [gedaagde],

2. [gedaagde]

beiden zonder bekende woon- of verblijfplaats in Nederland,
gedaagde in conventie,
eiser in reconventie,
advocaat mr. J.C. Klompé te Loosdrecht.

Partijen zullen hierna Euroship en [gedaagde] worden genoemd.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- het tussenvonnis van 13 september 2017
- de conclusie van antwoord in reconventie/wijziging eis in conventie tevens akte overlegging producties
- de brief van mr. Klompé van 25 januari 2018 met bijgevoegd producties 23 tot en met 28
- het proces-verbaal van comparitie van 9 februari 2018.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2 De feiten in conventie en in reconventie

2.1. Euroship bouwt op haar werf onder andere plezierjachtvaartuigen. Tussen Euroship en [gedaagde] is op 24 september 2015 een overeenkomst van aanneming van werk gesloten met betrekking tot de bouw van een motorpleziervaartuig, type Euroship Residential Barge 1830. Het was de bedoeling van [gedaagde] om op dit schip te gaan wonen en voornamelijk door Frankrijk te gaan varen.

2.2. Van de overeenkomst maken drie aanhangsels deel uit (Annex-1, Annex-2 en Annex-3) die partijen op 29 september 2015 hebben ondertekend. In Annex-2 zijn tekeningen en specificaties van het schip opgenomen. In Annex-3 zijn afspraken opgenomen over de prijs van het schip en betalingstermijnen.

2.3. De overeenkomst luidt voor zover hier van belang:

AGREEMENT FOR THE CONSTRUCTION OF A NEW RESIDENTIAL BARGE EUROSHIP 1830

[...]

2 MODIFICATION AND CHANGES TO THE SPECIFICATION

2.1 No modifications or changes to the specification, delivery date and/or price shall be binding for the Parties unless and until set out in writing and confirmed by E-mail.

3 CONTRACT PRICE AND PAYMENT

3.1 The price of the boat is the amount set out in Annex-3 together with the cost of any modifications and/or changes to the specification agreed between the parties. The Purchaser agrees to pay the contract price instalments as set out in Annex-3 ("stage payments").

[...]

8 INSURANCE

9.1 The Builders shall insure the boat (together with all equipment and materials installed or intended for it and within the Builders' premises) in the name of the Purchaser from the date of this agreement until the date of delivery, for at least the amount that has been paid by purchaser to that point.

[...]

16 ADDITIONS

This Agreement is subject to [...] and annex -3 price and stage payments, as they are attached to this agreement and signed and dated by both Parties.

Delivery Date: 12 months after receipt of first payment,

[...]

Annex-3 price and stage payments:

Contract Price:

The Boat – Guide price € 460.000,=

Stage Payment scheme:

[...]

2.4. Annex-2 en Annex-3 luiden voor zover hier van belang:

ANNEX-2 – The drawing, general arrangement and lay out.

[...]

Dimensions Euroship Luxe Motor 18,3 meter:

Length over all 18.30 mtr.

Beam over all 4.75 mtr.

Draft 1,10 mtr.

Airdraft 2,75 mtr.

Displacement 44 ton.

[...]

Tanks for diesel, water and black water:

Tanks diesel: Part of the steel structural design, pressure tested

Diesel, amidships 1200 litres

[...]

Technical description

[...]

Windows: [...]

all opening windows to equip with mosquito screens

[...]

ANNEX-3 – Price and Stage Payments:

Price Proposal Euroship residential barge 18,3 mtr:

The vessel, see drawing and as described in the specification, € 460.000,=

Price excl. vat, this is a qualifying vessel chargeable at the 0% rate.

Interior and carpentry is based on the Euroship standard carpentry details, workmanship compared to the Luxe Motor 1800 demo and the new Luxe Motor 1500 and 1700 in the shop.

Interior fit out, indicative budget, *included in the vessel price*, € 75.000,=

[...]

Technical items used in interior works, *included in the vessel price*, € 5.000,=

[...]

Galley and household equipment, *included in the vessel price*, € 5.000,=

[...]

Soft upholstery and loose furniture, *included in the vessel price*, € 5.000,=

[...]

Navigation and entertainment electronics, *included in the vessel price* € 5.000,=

[...]

Teak decking on outside aft upper deck area, 12 sqm *additional cost*, € 5.250,=

[...]

Payment proposal,

1) Upon signing of the Agreement September 2015 05% € 23.000,=

2) Plate kit ready start welding the hull October 2015 10% € 46.000,=

3) When the hull welding is halfway November 2015 15% € 69.000,=

4) Engine and Machinery in the shipyard January 2016 20% € 92.000,=

5) Upon start of the carpentry works February 2016 20% € 92.000,=

6) Upon carpentry works halfway Juni 2016 10% € 46.000,=

7) Launching of the vessel August 2016 10% € 46.000,=

8) Upon completion of Acceptance trial, delivery September 2016 10% € 46.000,=

Adds up to 100% € 460.000,=

[...]

- 2.5. Tijdens de bouwperiode hebben partijen geregeld contact met elkaar gehad. [gedaagde] heeft aan Euroship in die periode per e-mail een aantal meerwerkopdrachten verstrekt. Voor de uitvoering van dit meerwerk heeft [gedaagde] aan Euroship in totaal een bedrag van € 28.808,00 betaald.
- 2.6. In het najaar van 2016 hebben de heer en mevrouw [gedaagde] hun woning in Canada verlaten en sindsdien verbleven zij eerst in tijdelijke woningen in Frankrijk en later in vakantiewoningen in Nederland.
- 2.7. Op 6 februari 2017 heeft tussen partijen een zogenaamd voortgangsgesprek plaatsgevonden. Tijdens dit gesprek heeft Euroship kenbaar gemaakt dat sprake is van extra kosten, die na aftrek van het al betaalde meerwerk ter grootte van € 28.808,00 nog een bedrag van € 88.947,31 bedragen. Partijen hebben over de verschuldigdheid en hoogte van dit bedrag gesproken, maar zijn niet tot overeenstemming gekomen over de hoogte van het bedrag dat [gedaagde] in totaal nog aan Euroship moet betalen.
- 2.8. Op 27 februari 2017 heeft vervolgens een eerste opleverinspectie inclusief proefvaart plaatsgevonden in aanwezigheid van de heer [naam 1] in zijn hoedanigheid van 'qualified yacht surveyor' (deskundige). De heer [naam 1] heeft op 28 februari 2017 een rapport uitgebracht, waarin een aantal oplevergebreken staat vermeld. Euroship heeft deze gebreken vervolgens (grotendeels) hersteld.
- 2.9. Op 14 maart 2017 heeft een tweede opleverinspectie plaatsgevonden. Tijdens deze inspectie heeft [naam 1] nog een aantal gebreken geconstateerd, waaronder het ontbreken van een loopplank, een aantal horren voor de ramen en een tweede dekwasaansluiting. Verder stelt [naam 1] dat de dieseltanks overmatig zijn en dat het schip niet aan de overeengekomen specificaties voldoet waar het gaat om de diepgang (draft) en de doorvaarthoogte (airdraft) van het schip.
- 2.10. Partijen hebben vervolgens uitvoerig gecorrespondeerd over de gerealiseerde diepgang en doorvaarthoogte, maar hebben geen overeenstemming bereikt over het antwoord op de vraag of het schip wel of niet aan de overeengekomen specificaties voldoet.
- 2.11. In overleg tussen partijen heeft op 12 april 2017 een derde onderzoek plaatsgevonden door [naam 1] en de door Euroship aangestelde expert [naam 2]. Zij hebben gezamenlijk de doorvaarthoogte van het schip vastgesteld op 3.04 meter inclusief de op het stuurhuisdak geplaatste zonnepanelen. De deskundigen hebben niet een eensluidend, door beiden ondertekend rapport afgegeven.
- 2.12. Euroship wilde het schip niet aan [gedaagde] meegeven als hij niet de laatste bouwtermijn en het volledige aan meerwerk geclaimde bedrag betaalde of zekerheid zou stellen.
- 2.13. [gedaagde] heeft daarop Euroship gedagvaard in kort geding voor de voorzieningenrechter van deze rechtbank en gevorderd, kort samengevat, dat Euroship zou worden veroordeeld om het schip aan hem op te leveren in de staat waarin het zich bevond, inclusief alle bijbehorende certificaten en documenten, en te gedogen dat hij met het schip zou vertrekken van de werf van Euroship, onder het stellen van zekerheid door [gedaagde], één en ander op straffe van verbeurte van een dwangsom. In reconventie heeft Euroship kort gezegd gevorderd dat [gedaagde] zou worden veroordeeld tot betaling van het laatste termijnbedrag en van door haar uitgevoerd meerwerk, althans voor uitgevoerde werkzaamheden die de (volgens Euroship) indicatieve prijs

van € 460.000,00 uit de overeenkomst te boven gaan.

- 2.14. Bij vonnis van 14 april 2017 heeft de voorzieningenrechter in conventie Euroship veroordeeld tot, kort gezegd, oplevering van het schip in de staat waarin het zich toen bevond, inclusief alle bijbehorende certificaten en documenten, en te gedogen dat [gedaagde] met het schip vertrekt van de werf van Euroship naar iedere bestemming in Europa, tegen betaling door [gedaagde] aan Euroship van een bedrag van € 46.000,00, op straffe van verbeurte van een dwangsom. In reconventie heeft de voorzieningenrechter [gedaagde] veroordeeld tot betaling aan Euroship van een bedrag van € 46.000,00.
- 2.15. Op 18 april 2017 heeft [gedaagde] het bedrag van € 46.000,00 aan Euroship betaald. Op 20 april 2017 heeft afgifte van het schip plaatsgevonden en is [gedaagde] met het schip vertrokken van de werf van Euroship.
- 2.16. [gedaagde] heeft vervolgens een loopplank aangeschaft en ventilatie in de machinekamer en 2.350 kg ballast laten aanbrengen.

3 Het geschil

in conventie

3.1. Euroship vordert na wijziging van eis, samengevat:

1. de hoofdelijke veroordeling van de heer en mevrouw [gedaagde] tot betaling aan haar van € 105.475,00, althans een bedrag nader op te maken bij staat, althans een door de rechtbank te bepalen bedrag, vermeerderd met contractuele rente vanaf 7 maart 2017, subsidiair vanaf datum introductie, meer subsidiair wettelijke rente vanaf 7 maart 2017 dan wel datum dagvaarding;
2. voor zover nodig de benoeming van een deskundige die het schip zal onderzoeken en in deze zal vaststellen wat de financiële tegenwaarde van de prestatie van Euroship is boven het bedrag van € 460.000,00 en in deze een redelijke prijs zal bepalen voor het schip/interieur/uitrusting;
3. in dat kader de hoofdelijke veroordeling van de heer en mevrouw [gedaagde] tot betaling van het verschil tussen het bedrag dat deze deskundige redelijk acht en het al door [gedaagde] betaalde bedrag van € 488.800,00;
4. de hoofdelijke veroordeling van de heer en mevrouw [gedaagde] in de buitengerechtelijke incassokosten/kosten ex artikel 6:96 lid 2 BW, nader op te maken bij staat, subsidiair een door de rechtbank te bepalen bedrag, alsmede een bedrag van € 3.347,91 ten titel van kosten ex artikel 6:96 lid 2 BW ter zake expertisekosten, alles te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf datum dagvaarding tot de dag van de algehele voldoening, en
5. de hoofdelijke veroordeling van de heer en mevrouw [gedaagde] in de proceskosten, waaronder beslagkosten en nakosten.

3.2. Euroship legt aan haar vorderingen kort gezegd ten grondslag dat zij in opdracht en voor rekening van [gedaagde] meerwerkopdrachten heeft uitgevoerd aan het motorschip dat zij in het kader van een overeenkomst van aanneming van werk voor [gedaagde] heeft gebouwd, en dat [gedaagde] niet voldoet aan zijn verplichting tot betaling van dat meerwerk. De vordering strekt dan ook tot nakoming, bestaande uit betaling. Daarnaast legt Euroship aan haar vordering ten grondslag dat [gedaagde] een redelijke prijs is verschuldigd voor het schip en dat hij, door opdracht te hebben gegeven voor een beduidend luxueuzere en kwalitatief hoogwaardiger afwerking van het schip dan gebruikelijk, meer is verschuldigd dan de oorspronkelijk overeengekomen budgetten, althans dat de geprojecteerde budgetten niet dekkend zijn voor de kosten van de bestellingen zoals door [gedaagde] gedaan. Euroship wil dat de rechtbank een deskundige benoemt, die zou moeten bepalen wat een redelijke prijs zou zijn van het schip in de uitvoering zoals door Euroship is opgeleverd.

3.3. [gedaagde] voert verweer.

3.4. De rechtbank zal hierna nader ingaan op de stellingen van partijen, voor zover voor de beoordeling van belang.

in reconventie

3.5. [gedaagde] vordert, samengevat:

1. de veroordeling van Euroship tot betaling van € 85.956,34 ter zake van schadevergoeding wegens te late oplevering, herstel oplevergebreken, herstel garantiegebreken, compensatie verzekeringspremie en buitengerechtelijke kosten, althans een door de rechtbank in goede justitie vast te stellen bedrag;
2. de veroordeling van Euroship tot betaling van de wettelijke rente over de onder 1 genoemde veroordelingen tot en met de dag van de algehele voldoening;
3. de veroordeling van Euroship om binnen vier weken na betekening van het te wijzen vonnis aan hem ter beschikking te stellen volledige en deugdelijke tekeningen van het elektrische systeem van de 'Four Roses III', zulks op straffe van een dwangsom van € 1.000,00 per dag of dagdeel dat Euroship nalaat aan deze veroordeling te voldoen;
4. de veroordeling van Euroship in de proceskosten, alsmede de nakosten en wettelijke rente over deze kosten.

3.6. [gedaagde] legt aan zijn vorderingen kort samengevat ten grondslag dat Euroship het schip te laat heeft opgeleverd en dat hij als gevolg daarvan schade heeft geleden. De vordering strekt tot vergoeding van die schade door Euroship. Daarnaast maakt [gedaagde] aanspraak op vergoeding van de kosten van herstel van oplevergebreken en garantiegebreken.

3.7. Euroship voert verweer.

3.8. De rechtbank zal hierna nader ingaan op de stellingen van partijen, voor zover voor de beoordeling van belang.

4 De beoordeling

in conventie

aard prijs

4.1. In conventie vordert Euroship betaling van een geldbedrag bovenop de in de overeenkomst van 23 mei 2016 genoemde prijs van € 460.000,00 en het reeds betaalde meerwerk. Voor de beoordeling van deze vordering is allereerst van belang wat partijen hebben afgesproken over de prijs.

4.2. Euroship betoogt dat de in de overeenkomst genoemde prijs van € 460.000,00 slechts een indicatieve prijs was. Zij wijst erop dat op pagina 3 van de overeenkomst expliciet wordt gesproken van een Guide Price. Dit volgt verder uit het opnemen van een aantal budgetten voor het interieur. Omdat nog geen details over het interieur en afwerking bekend waren, was het ten tijde van het sluiten van de overeenkomst ook niet mogelijk een vaste prijs af te spreken. Voor de begroting van de budgetten is het afwerkingsniveau van drie op de werf aanwezige referentieschepen tot uitgangspunt genomen. In de conclusie van antwoord in reconventie geeft Euroship aan dat een eindafrekening zou worden gemaakt voor wat betreft de meerkosten van duurdere materialen die door [gedaagde] werden gekozen. Naar Euroship stelt komt dit neer op een opdracht op basis van nacalculatie. Dat sprake was van een indicatieve prijs betekent volgens Euroship verder dat deze prijs met 10% kon worden overschreden, € 46.000,00. Ook als zou

worden geoordeeld dat een deel van het meerwerk niet kan worden bewezen, kan van [gedaagde] naast de koopsom en het wel bewezen meerwerk dus sowieso betaling van dit bedrag worden verlangd.

4.3. Met [gedaagde] stelt de rechtbank echter vast dat artikel 3 van de overeenkomst bepaalt dat de prijs van het schip het bedrag is dat in Annex-3 wordt genoemd, tezamen met kosten of besparingen zoals tussen partijen overeengekomen. Uit Annex-3 volgt dat de prijs € 460.000,00 betreft. Zoals ook in kort geding overwogen zijn binnen die prijs voor diverse onderdelen van de bouw apart budgetten vastgesteld. Tussen partijen is niet in geschil dat deze budgetten specifiek zijn opgenomen omdat ze in sterke mate onderhevig zijn aan materiaal- en uitvoeringskeuzes van [gedaagde]. Dit maakt echter niet dat het gehele bedrag van € 460.000,00 een indicatieve prijs was en dat Euroship gerechtigd was achteraf alle door haar gemaakte kosten in rekening te brengen. Voor zover Euroship zich op het standpunt stelt dat het gehele bedrag indicatief was en dat zij op regiebasis bouwde, faalt dit betoog dan ook. De enkele omstandigheid dat het bedrag van € 460.000,00 in artikel 16 van de overeenkomst een Guide Price wordt genoemd maakt dit niet anders nu de overige bepalingen van de overeenkomst daar geen aanknopingspunt voor bevatten. Daarbij komt dat vooraf geen zekerheid bestond over de als budgetten opgenomen posten zodat om die reden ook het totaalbedrag nog hoger of lager zou kunnen uitvallen en in zoverre sprake was van een richtprijs. Daarmee is echter nog geen sprake van een opdracht op regiebasis. Een opdracht op regiebasis zou zich ook niet verhouden met de aan de overeenkomst voorafgegane onderhandelingen. Niet in geschil is immers dat [gedaagde] een beperkt budget had, dat een aanvankelijk ontwerp te duur was en dat uiteindelijk op deze begroting is uitgekomen. Daarmee verhoudt zich niet dat er vervolgens geen zekerheid over de uiteindelijke kosten zou bestaan.

4.4. Met betrekking tot de budgetposten overweegt de rechtbank als volgt. Uit de overeenkomst volgt dat bij het bepalen van de verschillende budgetten is uitgegaan van het afwerkingsniveau van de, op de werf als modelschepen aanwezige, referentieschepen.

Euroship stelt dat zij het schip op het niveau van deze referentieschepen had kunnen afwerken voor de in de budgetten genoemde bedragen. De overschrijdingen vloeien volgens haar voort uit extra werkzaamheden of bestellingen waartoe [gedaagde] opdracht heeft gegeven of kostenverhogende keuzes die [gedaagde] heeft gemaakt. Om die reden moet [gedaagde] de daarmee gemoeide kosten voldoen. [gedaagde] op zijn beurt betwist niet dat hij gehouden is de kosten voor extra opdrachten en keuzes te dragen. Hij erkent ook dat hij een aantal extra opdrachten heeft gegeven en bepaalde keuzes heeft gemaakt, maar stelt dat de daarmee gemoeide kosten zijn al gefactureerd en betaald. [gedaagde] betwist dat hij daarnaast nog meer opdrachten heeft gegeven. Euroship is volgens hem vrij geweest in het grootste deel van de afwerking en als dat duurder heeft uitgepakt dan door Euroship begroot dient dat voor haar rekening te komen.

4.5. Nu Euroship zelf stelt dat zij het schip binnen de opgenomen budgetten had kunnen afwerken op het niveau van de referentieschepen en zich erop beroept dat alle extra kosten zijn veroorzaakt door [gedaagde], is het op grond van de hoofdregel van artikel 150 Rv aan Euroship om haar stelling te bewijzen. Dit betekent dat de rechtbank Euroship zal opdragen te bewijzen dat [gedaagde], naast het meerwerk waarvoor hij reeds een aanvullende betaling heeft verricht, voor nog € 105.475,00 aan meerwerk heeft opgedragen of kostenverhogende keuzes heeft gemaakt.

4.6. Voor zover Euroship erin slaagt te bewijzen dat aan de extra kosten een opdracht van [gedaagde] ten grondslag heeft gelegen dient [gedaagde] deze extra kosten te voldoen. Voor zover Euroship daar niet in zou slagen is van belang dat zij betaling van deze kosten ook heeft gevorderd op grond van de stelling dat in ieder geval een redelijke prijs voor het schip moet worden betaald. Deze zou dan moeten worden vastgesteld door een expert. Euroship legt daaraan ten grondslag dat het schip uitsluitend op basis van de wensen van [gedaagde] is gebouwd. Deze heeft ervoor gekozen het schip zeer luxueus uit te laten voeren waardoor de

waarde veel hoger ligt dan wat [gedaagde] bereid is te betalen. Naar Euroship stelt is die waarde € 560.000,00. Nu alles op verzoek van [gedaagde] is gedaan moet [gedaagde] in ieder geval dit bedrag betalen omdat hij anders ongerechtvaardigd zou worden verrijkt.

- 4.7. Dit betoog volgt de rechtbank niet. Zoals hiervoor overwogen is een grotendeels vaste prijs afgesproken voor het schip en heeft Euroship gesteld dat zij het schip, afgezien van extra opdrachten of duurdere keuzes, binnen de gegeven budgetten op het referentieniveau had kunnen afwerken. Voor betaling van een hogere dan afgesproken prijs bestaat dan ook alleen aanleiding als dit het gevolg is van opdrachten en keuzes van [gedaagde]. Als Euroship het bestaan van die opdrachten en keuzes niet kan bewijzen, is voor vaststelling van een andere dan de afgesproken prijs evenmin aanleiding.

in reconventie

- 4.8. In reconventie vordert [gedaagde] samengevat betaling door Euroship van vergoedingen wegens het te laat opleveren van het schip, vanwege een aantal gebreken aan het schip dat voor en na de afgifte van het schip is gebleken en een vergoeding voor het niet verzekeren van het schip tijdens de bouw.

fatale opleverdatum

- 4.9. [gedaagde] betoogt dat hij op 28 september 2015 de eerste termijn heeft betaald zodat het schip op grond van artikel 16 van de overeenkomst twaalf maanden later, dus eind september 2016, gereed had moeten zijn. Dat dit een fatale datum was volgt volgens [gedaagde] uit artikel 5.1 van de overeenkomst waarin is opgenomen dat het schip gereed en klaar voor levering zal zijn op de afgesproken datum. Euroship heeft nooit voorgesteld de opleverdatum op te schuiven en [gedaagde] heeft herhaaldelijk zijn ongenoegen kenbaar gemaakt. Vanwege de broze verstandhouding durfde [gedaagde] geen verdere druk uit te oefenen. De tewaterlating is steeds door Euroship uitgesteld en uiteindelijk zijn de na de tewaterlating geconstateerde gebreken nooit hersteld. Zelfs bij de feitelijke afgifte op 20 april 2017 was het schip nog niet gereed voor levering. Door het enkele verstrijken van de fatale termijn is Euroship in verzuim geraakt zodat een ingebrekestelling niet nodig was. [gedaagde] heeft schade van in totaal € 13.772 geleden als gevolg van het later opleveren van het schip, bestaande uit huurkosten van appartementen in Toulouse en Lille en vakantiewoningen in Lith en Aalst, alsmede autokosten. Het was op instigatie van Euroship dat [gedaagde] naar Nederland is gereisd.
- 4.10. Euroship betwist dat sprake was van een fatale termijn. Daarbij was het vanwege de vele aanpassingen en wijzigingen door [gedaagde] volstrekt onhaalbaar om het schip binnen 12 maanden af te bouwen. Het schip kon in december 2016 te water worden gelaten maar dit is op verzoek van [gedaagde] uitgesteld die vervolgens ook nog allerlei opleverexpertises wilde laten uitvoeren. Het was dus aan [gedaagde] zelf te wijten dat het langer duurde.
- 4.11. De rechtbank stelt vast dat in augustus 2016 in ieder geval nog tegels moesten worden toegezonden door [gedaagde], en dat ook nadien nog zaken door [gedaagde] werden aangedragen die geïnstalleerd moesten worden. Zo bevat een e-mail van [gedaagde] van 11 januari 2017 een lijst van zaken die hij heeft besteld of in zijn bezit heeft en die bij een volgend bezoek aan de werf zullen worden afgegeven. Uit de verklaring van [bedrijf], het bedrijf dat de elektrotechnische installatie heeft verzorgd, volgt verder dat [gedaagde] ook in januari 2017 nog apparatuur meebracht die in het schip geïnstalleerd moest worden. Deze verklaring is door [gedaagde] niet betwist. Ook overigens blijkt dat beide partijen voor en na het verstrijken van de oplevertermijn veelvuldig in gesprek waren over de verdere afwerking van het schip en dat beide partijen in dat verband nog dingen moesten doen of regelen. Onder die omstandigheden had van [gedaagde] verwacht mogen worden dat hij Euroship in gebreke zou stellen als hij van mening was dat hij recht had op vergoeding van vertragingsschade vanwege het verstrijken van de oplevertermijn. In de e-mail van 11 januari 2017 noch elders stelt [gedaagde] Euroship echter in

gebreke of wijst hij haar erop dat Euroship gehouden zou zijn de door [gedaagde] geleden vertragingsschade te vergoeden. Dit betekent dat Euroship met betrekking tot de opleverdatum niet in verzuim is geraakt zodat de nadien ingediende vordering tot vergoeding van die vertragingsschade zal worden afgewezen.

doorvaarthoogte (airdraft) van het schip

- 4.12. Op grond van de overeenkomst zou het schip een maximale doorvaarthoogte krijgen van 2,75 meter en een maximale diepgang van 1,10 meter. Dit is volgens [gedaagde] noodzakelijk om onder de bruggen in het door hem beoogde vaargebied in Frankrijk door te kunnen. Er zijn verschillende onderzoeken geweest naar de doorvaarthoogte en diepgang van het schip. Ten tijde van die onderzoeken lag de doorvaarthoogte boven de drie meter maar tussen partijen is niet meer in geschil dat het waarschijnlijk mogelijk is om door middel van ballasten het schip een doorvaarthoogte te geven van 2,75 meter bij een diepgang van 1,10 meter. Niet in geschil is dat het ballasten tot dusver niet, door Euroship, heeft plaatsgevonden.
- 4.13. [gedaagde] stelt dat in ieder geval al in maart 2017, toen een opleveringscontrole door [naam 1] heeft plaatsgevonden en Euroship ook zelf onderzoek naar de doorvaarthoogte heeft laten doen, duidelijk was dat minstens twaalf ton ballast moest worden aangebracht. Volgens [gedaagde] had Euroship na maart voldoende gelegenheid om voor dat ballasten zorg te dragen. Dit heeft Euroship echter nagelaten zodat het schip ten tijde van de afgifte nog steeds niet voldeed aan de overeengekomen doorvaarthoogte. Euroship heeft er volgens [gedaagde] destijds al voor gekozen om een financiële compensatie aan te bieden. [gedaagde] verwijst in dit verband naar een brief van Euroship van 17 maart 2017 (productie 4B bij de conclusie van antwoord) en een e-mail van Euroship van 28 maart 2017 (productie 4C bij de conclusie van antwoord). Na afgifte van het schip heeft [gedaagde] alvast 2,2 ton aan ballast moeten aanbrengen om fatsoenlijk naar Frankrijk te kunnen varen. Daarmee is de benodigde doorvaarthoogte echter nog niet bereikt. Het aanbrengen van deze 2,2 ton bleek al zeer arbeidsintensief en [gedaagde] betwijfelt of het mogelijk is voldoende ballast aan te brengen. In ieder geval zal het volgens [gedaagde] duurder zijn dan de door Euroship aangeboden € 8.160,00, vanwege de omstandigheid dat het schip al geheel is afgetimmerd en het nog aanbrengen van ballast zonder het beschadigen van het schip om die reden moeilijk is. Het ballasten op de volgens [gedaagde] wenselijke wijze wordt begroot op € 38.300,00.
- 4.14. Zoals door Euroship ook betoogd volgt uit de brief van 17 maart 2017 en de mail van 28 maart 2017 echter niet dat Euroship slechts een financiële vergoeding aanbiedt. Euroship biedt juist aan het ballasten te verzorgen. Daarbij geeft zij ook de keuze van een vergoeding van € 8.160,00, de volgens Euroship met het ballasten gemoeide kosten, als [gedaagde] het ballasten zelf wil verzorgen. Nog in een mail van 15 juni 2017 (productie 4G bij de conclusie van antwoord) biedt Euroship aan het ballasten te verzorgen. In aanmerking genomen dat er in maart 2017 al een geschil bestond over te betalen meerwerkkosten kon Euroship naar het oordeel van de rechtbank wachten met het zelf aanbrengen van de ballast tot [gedaagde] een keuze zou maken tussen het laten ballasten of het incasseren van een prijsverlaging. Ten tijde van de afgifte van het schip had [gedaagde] echter nog niet gekozen tussen deze mogelijkheden en hij heeft het schip vervolgens zonder ballast meegenomen. Onder deze omstandigheden kan niet worden geoordeeld dat Euroship afstand heeft gedaan van haar recht om dit nog bestaande gebrek zelf op te lossen. Zeker in aanmerking genomen dat [gedaagde] niet akkoord gaat met de door Euroship voorgestelde vergoeding van € 8.160,00 voor het ballasten en een veelvoud van dat bedrag als vergoeding vordert, dient [gedaagde] Euroship dus alsnog de gelegenheid te geven het ballasten zelf te verzorgen. Dit betekent dat de vordering van [gedaagde] tot betaling van een bedrag van € 38.300,00 zal worden afgewezen.
- 4.15. [gedaagde] heeft met betrekking tot het alsnog laten ballasten door Euroship gesteld dat de verstandhouding tussen partijen zodanig is verslechterd dat hij het niet aandurft naar de werf terug te keren. Hij voert dit ook aan bij verschillende andere nog te verrichten werkzaamheden,

die hierna nog worden besproken. Dat tussen partijen onenigheid bestaat over de financiële afwikkeling van de bouw van het schip acht de rechtbank echter onvoldoende voor het oordeel dat Euroship niet de gelegenheid moet krijgen nog bestaande gebreken te herstellen. Daarbij moet worden aangenomen dat het mogelijk is om voor wat betreft de werkzaamheden en het vervolgens weer ter beschikking krijgen van het schip afspraken te maken.

cv-ketel

- 4.16. Niet in geschil is dat [gedaagde] aan Euroship heeft bericht dat zij in plaats van een Kabola HR 400 cv-ketel een modernere ketel wilde hebben, de Kabola KB 40 Ecoline. Deze cv-ketel was € 520,00 duurder. Evenmin is in geschil dat uiteindelijk per abuis toch de HR 400 is geïnstalleerd en in gebruik genomen. [gedaagde] stelt dat hij wel de meerprijs van € 520,00 heeft betaald en ter zitting heeft hij zijn vordering beperkt tot dit prijsverschil. Onduidelijkheid blijft echter bestaan over de vraag of dit extra bedrag nu wel of niet is betaald door [gedaagde]. De rechtbank zal [gedaagde] toelaten te bewijzen dat hij een extra bedrag voor de Kabola KB 40 heeft betaald.

loopplank

- 4.17. Bij de afgifte van het schip ontbrak de loopplank. [gedaagde] wijst erop dat al in de brief van 16 maart 2017 is opgenomen dat deze ontbreekt. [gedaagde] heeft na afgifte van het schip de aan te brengen loopplank zelf moeten kopen. Dit heeft hem € 572,50 gekost. Hij merkt daarbij op dat Euroship kennelijk een korting van 25% kon bedingen maar dat hij dat niet kon. Euroship stelt dat [gedaagde] er zelf voor heeft gekozen om het schip op te halen terwijl nog niet alle gebreken waren hersteld. Zij wijst erop dat de voorzieningen ten behoeve van de loopplank al waren aangebracht zodat het slechts om de aankoopkosten van de loopplank gaat. De kosten voor de loopplank bedragen € 355,00.

- 4.18. Anders dan bij het ballasten, waarbij door Euroship gevraagd is te kiezen tussen ofwel ballasten door Euroship ofwel door een ander, is voor wat betreft de loopplank geen keuze voorgesteld. Euroship stelt wel dat zij heeft aangeboden dit gebrek te herstellen en dat [gedaagde] daar niet op is ingegaan, maar dat is niet onderbouwd. Euroship had na 16 maart 2017 ook ruimschoots de gelegenheid om dit gebrek zelf te herstellen. Het betrof, naar zij zelf stelt, immers slechts het kopen van de loopplank. Dit heeft zij nagelaten. Aangezien [gedaagde] begrijpelijkerwijs behoefte had aan een loopplank, is hij vervolgens zelf overgegaan tot aankoop daarvan. Niet is betwist dat [gedaagde] geen korting kon bedingen en dat komt onder deze omstandigheden voor rekening van Euroship. Dit betekent dat Euroship gehouden is de verder niet betwiste kosten voor de loopplank van € 572,50 te voldoen. De rechtbank merkt daarbij ten overvloede op dat, nu de volledige koop prijs van de loopplank door Euroship moet worden voldaan, het niet door Euroship aanbrengen van de loopplank niet als minderwerk kan worden opgevoerd.

horren

- 4.19. Niet in geschil is vervolgens dat de horren voor zeven ramen ontbreken. Zoals terecht door [gedaagde] opgemerkt vallen de horren niet onder de in Annex-3 opgenomen budgetposten maar onder de in Annex-2 opgenomen technical description van het schip, onder de beschrijving van de ramen. Daarbij merkt de rechtbank op dat er ook geen grond bestaat om ze desondanks onder een van de budgetposten te scharen aangezien die budgetten zijn opgesteld omdat de uitgaven voor die posten afhankelijk zijn van keuzes door [gedaagde]. Gesteld noch gebleken is dat dergelijke keuzes bij het aanbrengen van horren aan de orde zijn. Dit betekent dat Euroship gehouden was de horren aan te brengen. De rechtbank stelt vast dat de ontbrekende horren al zijn genoemd in de brief van [gedaagde] van 16 maart 2017 en dat Euroship heeft nagelaten ze voor afgifte van het schip aan te brengen. Toch ziet de rechtbank aanleiding te bepalen dat Euroship de gelegenheid moet krijgen de ontbrekende horren alsnog aan te brengen. Daartoe is van belang dat gesteld noch gebleken is dat [gedaagde] de ontbrekende horren al heeft laten aanbrengen, er een groot verschil bestaat tussen door [gedaagde] en Euroship geraamde kosten

voor het aanbrengen van horren en reeds is geoordeeld dat Euroship de gelegenheid moet krijgen om het schip te ballasten. Dit betekent dat de vordering tot betaling van een vergoeding voor de horren zal worden afgewezen.

tweede dekwasaansluiting

- 4.20. Niet in geschil is dat een overeengekomen tweede dekwasaansluiting ontbreekt. Euroship heeft zich bereid verklaard de door [gedaagde] verzochte compensatie van € 500,00 te betalen zodat de rechtbank dit bedrag zal toewijzen.

dieseltanks

- 4.21. [gedaagde] betoogt dat de dieseltanks veel groter zijn uitgevoerd dan overeengekomen. Contractueel is voorzien in dieseltanks met een capaciteit van 1.200 liter. In plaats daarvan zijn tanks met een totale capaciteit van 3.030 liter gebouwd. [gedaagde] stelt dat dit nadelig is omdat hij maar ongeveer 1.000 liter per jaar denkt te gaan gebruiken. Na twee jaar moet hij het restant weg laten pompen omdat dit niet meer goed bruikbaar zou zijn. Dit betekent dat hij elke twee jaar 1.000 liter diesel moet laten wegpompen. Daar komt nog bij dat het in verband met het tegengaan van condensvorming in de winter wordt aangeraden de tanks zo vol mogelijk te houden.
- 4.22. De rechtbank stelt vast dat de dieseltanks aanzienlijk groter zijn dan in de overeenkomst opgenomen. Euroship stelt dat dit vergroten van de dieseltanks in overleg met [gedaagde] is gegaan. Nu dit wordt betwist door [gedaagde] zal de rechtbank Euroship op grond van de hoofdregel van artikel 150 Rv opdragen te bewijzen dat de vergroting van de dieseltanks in overleg met [gedaagde] heeft plaatsgevonden. Voor zover zij niet in dat bewijs zou slagen zal de rechtbank vervolgens het verweer van Euroship moeten beoordelen dat de vergroting van de dieseltanks alleen maar gunstig is en [gedaagde] dus geen schade heeft geleden.

tekeningen van het elektrisch systeem

- 4.23. [gedaagde] stelt verder dat de bij het schip behorende technische documentatie niet deugdelijk zou zijn. Bij de afgifte van het schip ontbraken de tekeningen van het elektrisch systeem. Nadien heeft de elektriciën van Euroship een paar handgemaakte schetsen toegezonden. Die zien echter op maar een deel van het systeem. Dat geen sprake is van deugdelijke tekeningen bleek toen de Kabola cv-ketel niet functioneerde. De ingeschakelde monteur had veel extra tijd nodig omdat er geen deugdelijke tekeningen waren.
- 4.24. Euroship betoogt weliswaar dat de handmatig gemaakte tekeningen voldoende duidelijk zijn maar betwist niet dat normaal gesproken niet wordt volstaan met een dergelijke schets en dat bijvoorbeeld de Kabola cv-ketel niet op de gemaakte schetsen te vinden is. Daarmee heeft Euroship naar het oordeel van de rechtbank onvoldoende betwist dat [gedaagde] een betere tekening van het elektrisch systeem mocht verwachten zodat Euroship gehouden is deze alsnog te leveren.

ventilatie in de machinekamer

- 4.25. [gedaagde] vordert verder vergoeding van een aantal gebreken waarvan zij stelt dat deze onder de garantie vallen. Ten eerste stelt hij dat de ventilatie in de machinekamer onvoldoende bleek en dat om die reden extra ventilatie moest worden aangebracht. Dit kostte € 816,50. Euroship heeft zich bereid verklaard dit bedrag te voldoen zodat dit bedrag kan worden toegewezen.

lekkage

- 4.26. [gedaagde] stelt dat hij, toen hij tijdens een regenbui onderdeks bezig was, constateerde dat

het afwateringspompje van het salondak lekte. Aangezien de lekkage zich voordoet achter betimmering schat [gedaagde] de kosten van herstel op € 3.025 inclusief btw.

- 4.27. Met Euroship is de rechtbank echter van oordeel dat als sprake is van een gebrek, Euroship de gelegenheid moet krijgen dit gebrek te herstellen. Dit maakt dat van [gedaagde] kan worden verlangd dat hij Euroship de gelegenheid geeft de lekkage te onderzoeken en indien nodig te herstellen. Daarbij is van belang dat [gedaagde] toch terug moet keren naar de werf voor het ballasten van het schip. Gesteld noch gebleken is dat het niet mogelijk is om hierop te wachten. Dit betekent dat deze vordering zal worden afgewezen.

boegschroeven

- 4.28. [gedaagde] stelt ook dat hij beide boegschroeven is kwijtgeraakt tijdens varen in Frankrijk, op een moment dat deze niet werden gebruikt. Aangezien de schroeven geheel zijn verdwenen moet dit wel het gevolg zijn van het niet goed vastzetten door Euroship. [gedaagde] heeft € 741,09 moeten betalen voor het kopen en installeren van nieuwe boegschroeven. Door Euroship is echter onbetwist gesteld dat er tijdens de proefvaarten geen problemen bestonden met de boegschroeven hetgeen wel te verwachten zou zijn als ze niet goed waren vastgezet. Evenmin was sprake van problemen tijdens de reis naar Frankrijk terwijl schepen in Frankrijk veelvuldig schade ondervinden als gevolg van drijfhout en afval in de Franse kanalen. Met Euroship is de rechtbank van oordeel dat [gedaagde] om deze redenen onvoldoende heeft onderbouwd dat de schroeven zijn verdwenen als gevolg van het niet goed monteren daarvan door Euroship. De vordering zal in zoverre worden afgewezen.

verzekering

- 4.29. Ten slotte stelt [gedaagde] dat Euroship ongerechtvaardigd is verrijkt omdat Euroship het schip niet zou hebben verzekerd terwijl een deel van de bouwsom wel bedoeld was voor het verzekeren van het schip. Euroship stelt echter dat zij het schip wel heeft verzekerd en heeft haar verweer ook tot deze stelling beperkt. De rechtbank overweegt dat op grond van de hoofdregel van artikel 150 Rv op [gedaagde] de bewijslast rust van zijn stelling dat het schip niet verzekerd was. Euroship beschikt echter over de stukken die duidelijk kunnen maken of het schip verzekerd was. Om die reden zal de rechtbank op grond van artikel 22 Rv aan Euroship opdragen de stukken met betrekking tot de verzekering van het schip in het geding te brengen.

conclusie

- 4.30. Uit het voorgaande volgt dat de rechtbank in conventie aan Euroship zal opdragen te bewijzen dat [gedaagde], naast het meerwerk waarvoor hij reeds een aanvullende betaling heeft verricht, voor nog € 105.475,00 aan meerwerk heeft opgedragen of kostenverhogende keuzes heeft gemaakt. In reconventie zal de rechtbank Euroship opdragen stukken in het geding te brengen betreffende de verzekering van het schip tijdens de bouw en zal de rechtbank Euroship opdragen te bewijzen dat de vergroting van de dieseltanks in overleg met [gedaagde] heeft plaatsgevonden. De rechtbank zal [gedaagde] opdragen te bewijzen dat hij meerkosten heeft betaald voor de installatie van een Kabola KB 40. Voor het overige houdt de rechtbank iedere beslissing aan.

5 De beslissing

De rechtbank

in conventie

- 5.1. **draagt Euroship op te bewijzen** dat [gedaagde], naast het meerwerk waarvoor hij reeds een aanvullende betaling heeft verricht, voor nog € 105.475,00 aan meerwerk heeft opgedragen of kostenverhogende keuzes heeft gemaakt,
- 5.2. bepaalt dat de zaak weer op de rol zal komen van **1 augustus 2018** voor uitlating door Euroship of zij bewijs wil leveren door het overleggen van bewijsstukken, door het horen van getuigen en / of door een ander bewijsmiddel,
- 5.3. bepaalt dat Euroship, indien zij geen bewijs door getuigen wil leveren maar wel **bewijsstukken** wil overleggen, die stukken direct in het geding moet brengen,
- 5.4. bepaalt dat Euroship, indien zij **getuigen** wil laten horen, de getuigen en de verhinderdagen van de partijen en hun advocaten op vrijdagen in de maanden september tot en met november 2018 direct moet opgeven, waarna dag en uur van het getuigenverhoor zullen worden bepaald,
- 5.5. bepaalt dat dit getuigenverhoor zal plaatsvinden op de terechtzitting van mr. G.A. van der Straaten in het gerechtshuis te Arnhem aan Walburgstraat 2 - 4,
- 5.6. bepaalt dat **alle partijen** uiterlijk twee weken voor het eerste getuigenverhoor **alle beschikbare bewijsstukken** aan de rechtbank en de wederpartij moeten toesturen,
- 5.7. houdt iedere verdere beslissing aan,

in reconventie

- 5.8. bepaalt dat de zaak weer op de rol zal komen van **1 augustus 2018** voor **het door Euroship in het geding brengen** van stukken betreffende de verzekering van het schip tijdens de bouw,
- 5.9. **draagt Euroship op te bewijzen** dat de vergroting van de dieseltanks in overleg met [gedaagde] heeft plaatsgevonden,
- 5.10. **draagt [gedaagde] op te bewijzen** dat hij een meerprijs van € 520,00 heeft betaald voor de installatie van een Kabola KB 40 cv-ketel,
- 5.11. bepaalt dat de zaak weer op de rol zal komen van **1 augustus 2018** voor uitlating door partijen of zij het aan hen opgedragen bewijs willen leveren door het overleggen van bewijsstukken, door het horen van getuigen en / of door een ander bewijsmiddel,
- 5.12. bepaalt dat partijen, indien zij geen bewijs door getuigen willen leveren maar wel **bewijsstukken** willen overleggen, die stukken direct in het geding moeten brengen,
- 5.13. bepaalt dat partijen, indien zij **getuigen** willen laten horen, de getuigen en de verhinderdagen van de partijen en hun advocaten op vrijdagen in de maanden september tot en met november 2018 direct moeten opgeven, waarna dag en uur van het getuigenverhoor zullen worden bepaald,
- 5.14. bepaalt dat dit getuigenverhoor zal plaatsvinden op de terechtzitting van mr. G.A. van der Straaten in het gerechtshuis te Arnhem aan Walburgstraat 2 - 4,
- 5.15. bepaalt dat **alle partijen** uiterlijk twee weken voor het eerste getuigenverhoor **alle beschikbare bewijsstukken** aan de rechtbank en de wederpartij moeten toesturen,
- 5.16. houdt iedere verdere beslissing aan,

Dit vonnis is gewezen door mr. G.A. van der Straaten en in het openbaar uitgesproken op 4 juli 2018.