



Recht en onrecht

Gelijk hebben ... en soms ook krijgen

Soms voel je je belazerd. Krijg je niet je gelijk, ook al had je garantie. De kleine lettertjes komen op tafel en met de voorwaarden in z'n hand zwaait de verkoper je hartelijk uit. Houdt het daar op? Waar zitten de kansen? Frits Hommersom antwoordt.

TEKST JIM POST | ILLUSTRATIES VIJSELAAR EN SIXMA

Advocaat Frits Hommersom is gespecialiseerd in juridische watersportzaken en heeft een vaste rubriek in de Waterkampioen.



Soms gaat garantie heel erg ver. Een netgewassen hondje in de magnetron drogen, dat doe je niet. Maar, in een *urban myth* uit de VS gebeurt het wel. Het hondje explodeert en de gedupeerde spant een rechtszaak aan. Met succes, de leverancier had in de handleiding moeten vermelden dat een *microwave* niet bedoeld is voor het drogen van levende wezens. Garantie tot de deur dan? Dat is weer het andere uiterste. Alles wat daar tussenin zit, vormt het spanningsveld tussen consument en leverancier. Soms klip en klaar, maar soms ook hartstikke vaag. Maar hoe weinig concreet ze ook klinken: voor ons gewone sterfelingen zijn 'redelijkheid' en 'billijkheid' termen om goed te onthouden. Sinds een jaar of twintig geleden het Nieuw Burgerlijk Wetboek het toenmalige wetboek afloste, spelen deze woorden een hoofdrol. Met andere woorden: gebruik je boerenverstand, dan kom je al een heel eind.

Dat liefde blind maakt, weten we echt wel. Vervolgens stinken we er toch opnieuw in: die prachtboot blijkt een lelijke kat, verpakt in een mooie zak. Te veel gedroomd en te weinig vooraf op schrift. Hoe wij Nederlanders op zo'n moment reageren? Frits Hommersom: "Princiepelijk, het recht moet zegevieren." Waarbij het Hommersom opvalt dat ook de draagkrachtigen onder ons dikke fouten maken. Staat in hun dagelijks werk alles op papier, als het op de boot aankomt blijken ook zij zo week als een pakje boter in de stralende zomerzon. Doen te veel in goed vertrouwen. Boten betoveren. Voorbeelden van belangrijke papieren: een koopoverkomst, (polis)voorwaarden en de CE-verklaring dat een nieuw schip voldoet aan de Europese wet, de zogenaamde verklaring van overeenstemming. Deze laatste vertelt samen met het CE-boordboek waar het schip en z'n uitrusting aan boord voor bedoeld is. Ook bij losse aankopen als een kaartplotter of bilgepomp wordt aangegeven wat je ermee mag doen en hoe ze moeten worden ingebouwd.

Mondelinge overeenkomst

Een Duits echtpaar onderhandelt via een bemiddelaar over de aankoop van een motorjacht. Het echtpaar wil vóór de koop het schip laten keuren. Echter: de makelaar beweert dat er al een mondelinge overeenkomst is en dat dit dus niet meer kan. Ze vertrouwen op de integriteit en autoriteit van de makelaar en tekenen zonder keuring. U raadt het al: een strop achteraf, geschatte reparatiekosten: 30.000 euro.

Voorwaarden

Polisvoorwaarden die bij de verzekering horen zijn berucht om de kleine lettertjes. Maar er zijn meer voorwaarden, bijvoorbeeld die bij het huren of stallen van een schip. En hoe officieel deze soms ook mogen lijken, verklaar ze niet heilig. Voorwaarden kunnen het wetboek namelijk nooit *overrulen*. Zeggen de kleine letters bij een overeenkomst voor winterstalling dat de werf "niet aansprakelijk gesteld kan worden bij vermissing of diefstal", dan is dat pure bluff. Is aan te tonen dat er bijvoorbeeld sprake is van nalatigheid, dan heb je volop kansen. Bovendien: wel of niet aansprakelijk kunnen stellen, dát is aan jezelf. In principe geldt dit ook bij de aan- en verkoop van een tweedehands schip.

Keuren

Als je iets koopt, dan zou je denken dat je eerst wilt weten wát er te koop wordt aangeboden. En als het is wat je zoekt, doe je een bod. Bij tweedehands schepen doen we dat vaak anders: of de motor nog goed functioneert, of het dure teakdek al aan vervanging toe is en of het onderwaterschip osmoseblazen vertoont, dat constateren we vaak achteraf. We kopen eerst een droom en daarna kijken we met een aankoopkeuring of die droom klopt, als we al laten keuren. Het verbaast advocaat Frits Hommersom dan ook niets dat hier een hoop juridisch getouwtrek uit voortvloeit. De kans op

Winterberging

Een mast valt uit de winterberging bij de jachthaven. De jachthaven meldt dat er sprake is van een stallingovereenkomst en dat zij niet aansprakelijk is voor de schade. De rechtbank in Alkmaar concludeert echter dat er sprake is van bewaarneming en dat de jachthaven ervoor had moeten zorgen dat de mast niet beschadigd had kunnen worden. Doordat de jachthaven niet een onbeschadigde mast kan teruggeven, is zij aansprakelijk.

teleurstellingen is groot, bij koper én verkoper. Hommersom is er duidelijk over: keur vooraf. Dan weet je of de boot voldoet aan jouw verwachtingen, aan wat jij ermee van plan bent. Wees in het gesprek met de

verkoper ook duidelijk over je verwachtingen van het schip, bijvoorbeeld dat je verre zeereizen wilt gaan maken. Ontbindende voorwaarden opstellen om later op je schreden te kunnen terugkeren, da's vaak vragen om gedoe. Je moet dan eerst aan de ontbindende voorwaarden voldoen. Door een koper opgevoerde gebreken kunnen daarbij door de verkoper worden aangemerkt als regulier onderhoud of niet-wézenlijke gebreken. Natuurlijk, bij oudere, goedkopere schepen is keuren relatief duur, en worden deze vaak niet gekeurd. Erken dan als verkoper én als koper dat het schip meer risico's in zich heeft. En verwerk osmosekansen en

motorslijtage eventueel in de prijs. Waarbij je juridisch gezien nog steeds een gok neemt.

Wordt het toch advocatenwerk, laat je dan eerst voorlichten over de kans op succes en de kosten. Frits Hommersom: "Veel mensen denken daarbij dat bij succes ook alle advocaatkosten op de tegenpartij verhaald kunnen worden. Dit is een misvatting, dit heeft een plafond. Bij kleine zaken probeer je het dan ook eerst via je rechtsbijstandsverzekering of door *mediation*. Maar het liefst eerst onderling met een goed gesprek. Wel zo redelijk." ⚓

Gebruik je boerenverstand, dan kom je al een heel eind

Blaarvorming

Een verkoper biedt een polyester zeiljacht aan en adverteert met: "preventieve anti-osmosebehandeling". Koper bekijkt het schip zelf, maar laat het niet keuren. Na de aankoop blijkt het schip ernstige blaarvorming door osmose te hebben. Ondanks de suggestie van de verkoper dat het schip geen blaarvorming had, concludeert de rechtbank dat de koper ernaast zit. Deze had moeten laten keuren, de kosten zijn voor hem.

Gegarandeerd vastgelopen

Kansen: *ja/nee*

Wim H.: "Volgas stouf ik met mijn nieuwe motorjacht over het IJsselmeer. Twee keer 350 pk onder de vloer, vol in plané. Tot het moment dat een van de motoren vastliep. Ook de andere bleek veel te warm. De motor was zo krom als een hoepel, het koelwater lekte er aan alle kanten uit. Schip en motoren waren splinternieuw en al twee jaar lang krijg ik geen eurocent van mijn verzekering. Ook de jachtwerf waar ik het schip kocht, houdt de deur stijf dicht, net als de motorleverancier die ik onlangs belde. Redenen om mij te laten zwemmen: ik zou een slechte eigenaar zijn, ik had het garantiecertificaat niet ingevuld en niet opgestuurd. Het akoestisch alarm had ik niet gehoord, ik ben namelijk doof. Tot slot had de monteur

van de werf een wierfilter in de koelwaterpersleidingen geplaatst. Dat kon best, zei hij. Inmiddels weet ik dat dit de verkeerde plek is. Toch wijzen alle partijen naar elkaar."

Frits Hommersom: "Met wie doet Wim hier eigenlijk zaken? Kansen zitten bij de doofheid en het garantiecertificaat. Kortom, we zoeken de zwakke plekken in het verhaal en drijven daar een wig in. Het verweer rondom het garantiecertificaat is het makkelijkst te tackelen. Garantie heb je namelijk, ook als je geen garantiecertificaat opgestuurd hebt. Hopelijk heeft Wim de motor niet op zijn eigen naam besteld bij de motorleverancier. Schip en motor bestellen aan één en dezelfde balie - de jachtwerf - betekent dat Wim slechts hoeft aan te kloppen bij één partij. Volgens de wet is Wims verzekeraar geen partij in deze. Toch verlangen de polisvoorwaarden meestal dat schade gemeld wordt. En voor een vlotte afwikkeling kan daar een verzoek tot schadeuitkering worden ingediend. De verzekeraar kan dit dan proberen te verhalen op de werf. Een beroep van de werf op de zorgplicht van Wim - op het akoestisch alarm letten - snijdt hier geen hout, omdat Wim doof is. Hier dient zich de juridische term dwaling aan: beide partijen hebben verkeerde aannames gedaan. Wim dacht dat het schip voldoende beveiligingen had, de werf dacht een ook voor Wim adequaat alarm geleverd te hebben. Of de stand daarmee 1-1 is geworden? Nee, de werf is de deskundige. Als de werf bekend kon zijn met Wims doofheid, hadden zij hier het voortouw moeten nemen. Voor Wim is de zaak helder: hij stelt de leverancier aansprakelijk en eist nakoming van de overeenkomst. Hij vraagt een schip met een foutloze en veilige motorinstallatie, inclusief de wierfilters op de juiste plaats."

Osmose gegarandeerd

Kansen: *ja/nee*

Joke ter W.: "Onlangs kocht ik een al wat ouder polyester zeiljacht. Nooit osmose gehad, vertelde de eigenaar. En nu, een half jaar later: overal osmoseblazen. Bij oudere polyester schepen hoort osmose er nu eenmaal bij, vertelt de jachtmakelaar bij wie ik het schip kocht. Maar volgens mij stinkt dit gevalletje. Heeft procederen hier zin?"

Frits Hommersom: "De jachtmakelaar is je aanspreekpunt en lijkt daardoor ook de verkoper. Maar dat is hij niet. Joke kocht het schip van de vorige eigenaar, die is juridisch gezien de verkoper. Natuurlijk is het belangrijk dat de makelaar vertelt wat ie weet over het schip, maar als hij niks wil weten, dan komt hij daarmee weg. Hij treedt namelijk op voor de verkoper, niet voor zichzelf. De trefwoorden onderzoeksplicht en meldingsplicht zijn in dit geval leidend. De eigenaar moet vertellen wat hij weet en de makelaar moet dat voor de koop doorgeven aan de koper. Doen ze dit niet, dan is dat foute boel. Wanneer de verkoper echter zegt dat hij of zij bepaalde gebreken niet kon weten, dan is het aan Joke om het omgekeerde aan te tonen: dat de verkoper vooraf wél op de hoogte was van het gebrek. Soms lukt dat, maar vaak niet. Wellicht zijn de osmoseblazen zo groot en diep, dat een expert op schrift zet dat deze ouder zijn dan een half jaar. En dat de eigenaar hiervan wist, bijvoorbeeld omdat

reparaties aan de blazen zichtbaar zijn. Want: alleen het gebrek aantonen is niet voldoende. Wordt ook het verzwijgen van informatie aangevoerd, pas dan wordt de onderzoeksplicht van de koper ondergeschikt aan de meldingsplicht van de verkoper. Gaat het om een klein gebrek, bijvoorbeeld een zeil met een los stiksel, dan kan de rechter worden gevraagd om de gevolgen van de overeenkomst te wijzigen. Compensatie voor het bestaan van het gebrek, of in gewoon Nederlands: het stiksel laten maken op kosten van de verkoper. Maar de grootste fout ligt hier bij Joke zelf:

ze heeft verzuimd het schip te laten keuren. Hiermee staat nu al vast dat zij in ieder geval niet heeft voldaan aan haar onderzoeksplicht. Kennis van zaken blijkt ook hier beter dan een voorstelling van zaken. Zelfs als de osmoseblazen bij een aankoopkeuring onvindbaar waren geweest, dan nog had Joke in ieder geval voldaan aan haar onderzoeksplicht. Stel dat tijdens de keuring al wel een hoog vochtgehalte was gemeten - een vereiste voor blaarvorming door osmose -, dan had Joke hier bij het doen van een bod al rekening mee kunnen houden. Kortom: vertrouwen is mooi, controle is beter."





Garantie op angst

Kansen: *ja/nee*

Hans T.: "De elektronische motorbediening van mijn nieuwe motorjacht stopte ermee. Met vliegende vaart en grote schaamte parkeerde ik m'n nieuwe trots haaks in de kade. Het snel toestromende publiek vond het prachtig. Ik had al een hekel aan elektronisch, maar nu weet ik het zeker. He-le-maal top, zei de werf. Dus niet! Als ik ze voor m'n boot krijg, dan garandeer ik je dat mijn roer spontaan ook even weigert, dat snap je wel.

Maar eigenlijk durf ik het niet meer aan met m'n elektrische motorbediening. Wie garandeert me dat dit niet weer gebeurt? Eigenlijk vind ik garantie op dit onderdeel ook niet meer genoeg. Is het redelijk dat ik de koop ongedaan laat maken?"

Frits Hommersom: "Om met het laatste te beginnen: angst voor een zogenaamde teleurgestelde toekomstverwachting is juridisch gezien geen reden voor het ontbinden van de overeenkomst. Pas als Hans kan aantonen dat het gebrek structureel is, dan heeft ontbinding volop kansen. Hier geldt dat wie stelt, ook moet bewijzen. En dat kan lastig worden.

Het goede nieuws is dat de bouwer/werf waarschijnlijk met succes aansprakelijk gesteld kan worden voor de schade door deze gebeurtenis. Er is een schip geleverd dat niet aan de gerechtvaardigde verwachtingen van de koper beantwoordt. Immers: een deugdelijke motorbediening ontbreekt. De werf moet hier de kans krijgen de fout te herstellen. Geef hem wel deze kans op nakoming van de overeenkomst, anders verspeel je als klant je rechten.

Is Hans (weer) *on speaking terms* met de werf en kan de motor technisch gezien ook worden uitgevoerd met mechanische motorbediening, dan is wellicht nog meer mogelijk, meer dan juridisch strikt noodzakelijk. Kosten worden nu sowieso gemaakt, wellicht is de werf bereid een motorinstallatie met mechanische motorbediening te leveren."



Garantie naar de pomp

Kansen: *ja/nee*

Lennart van N.: "De garantietermijn op de aankoop van m'n bilgepomp was net verstreken. En nu doet hij het niet meer. Kan ik de leverancier en wellicht de fabrikant hier alsnog op aanspreken? Wel erg flauw om de levensduur slechts een fractie langer te maken dan de garantietermijn van twee jaar. Waar moet het heen met de wereld? Stel dat mijn schip hierdoor was gezonken? Had ik deze gevolgschade dan kunnen verhalen op de leverancier?"

Frits Hommersom: "De trefwoorden hier zijn: redelijke verwachtingen. Ook ná de garantietermijn moet een product de eigenschappen

bezitten die de koper er in redelijkheid van mag verwachten. En in alle redelijkheid: een levensduur van twee jaar is voor een bilgepomp te kort. Zijn partijen het oneens over wat redelijk is, dan kan de rechter een deskundige inschakelen om dat vast te stellen. Eventuele doorverwijzing naar de fabrikant is niet aan de orde. Zogenaamde vrijwaring van de leverancier telt niet, de leverancier is Lennarts enige wederpartij. Krijgt hij een nieuwe pomp en herhaalt het euvel zich, dan is aannemelijk gemaakt dat er sprake is van een structureel gebrek. Ontbinding van de overeenkomst - geld terug - is dan redelijk. Was deze pomp een eenmalige misser, dan

heeft de leverancier zijn werk gedaan. Gevolgschade door een defecte bilgepomp kan waarschijnlijk niet verhaald worden op de leverancier. Zelfs al had Lennart in dat hypothetische geval kunnen aantonen dat het zinken een gevolg was van de defecte bilgepomp - het zogenaamd causaal verband - en niet door verkeerde montage ervan of door bijvoorbeeld een kapotte afsluiter elders in het schip, dan nog zou hij waarschijnlijk pech hebben gehad. Algemeen gesteld is de kans namelijk groot dat gevolgschade door de algemene voorwaarden van de leverancier is uitgesloten. Misschien dat de verzekering hier iets kan betekenen."

Vertrouwen is mooi, controle is beter

Vergroot je kansen

- Zet zoveel mogelijk ondubbelzinnig op schrift, ook vooraf, ook al is de sfeer prima.
- Probeer zaken te doen met één partij, 'van het kastje naar de muur' is dan uitgesloten.
- Begrijp je afspraken niet, dan zijn deze voor jou kennelijk niet helder genoeg. Vraag door en denk niet: het zal wel goed komen.
- Koop je een schip, laat dit dan vooraf keuren.
- Verzamel eerst informatie en advies: waar sta je als

consument? Bepaal dan je strategie.

- Blijf bij een verschil van mening zo lang mogelijk in gesprek met elkaar. Ruzie kost tijd en dus geld.
- Schakel je rechtsbijstandsverzekering in, en laat deze eventueel de correspondentie doen. Dat schrikt af.
- Overweeg een advocaat in de arm te nemen. Laat je adviseren over je kansen, maar ook over je kosten. En maak dan een keuze.