

MEESTER FRITS

Uit de praktijk van de watersportadvocaat

KEUR VOORAF, NIET ACHTERAF!

Dat het verstandig is om bij de koop van een tweedehands schip niet alleen op de blauwe ogen van de verkoper te vertrouwen, is menig watersporter wel duidelijk - al dan niet door schade en schande. Waarom zou je een schip pas keuren als de koop al gesloten is?

De wet zegt dat "een afgeleverde zaak aan de overeenkomst moet beantwoorden en dat hij dat niet doet wanneer hij, mede gelet op de aard van de zaak en de mededelingen die de verkoper over de zaak heeft gedaan, niet de eigenschappen bezit die de koper op grond van de overeenkomst hiervan mocht verwachten." Een zaak heeft dan dus een gebrek.

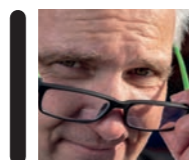
In de koopovereenkomst die jachtmake-laars standaard gebruiken, wordt dit nader omschreven als een wezenlijk gebrek: "een tekortkoming van een materiaal, onderdeel of van een samenstel van onderdelen, waardoor dit niet (of niet meer) de eigenschap(en) heeft die verwacht mogen worden en een deugdelijk functioneren (...) een veilig gebruik van het vaartuig als geheel verhindert." Een hele mond vol, maar belangrijker: dekt deze vlag de lading?

Spanningsveld

Bij een koopovereenkomst zijn een koper en een verkoper betrokken, met of zonder tussenkomst van een makelaar. Zeker bij de koop van een tweedehands schip speelt het spanningsveld tussen de mededelingsplicht van de verkoper en de onderzoeksplicht van de koper. Heel kort door de bocht: de verkoper hoeft niet uit eigen beweging elke onvolkomenheid te melden, maar als hem

daarnaar wordt gevraagd, mag hij geen onjuiste mededelingen doen. Gaat het om ernstige gebreken die een normaal gebruik in de weg staan, dan móet de verkoper, als hij daarvan op de hoogte is, daarover ook ongevraagd mededelingen doen. Ook als de verkoper niet wist van een na de koop

Helaas komt het maar al te vaak voor dat een gebrek verborgen is en pas aan het licht komt nadat de koop is gesloten. De verkoper zal in de regel aangeven dat hij er niet van heeft geweten en als het gebrek dus niet 'wezenlijk' is, heb je als koper een probleem. De rechter neemt namelijk in



Je moet maar hopen dat de expert het gebrek ook 'wezenlijk' wil noemen

geconstateerd gebrek, dan zal hij daarvoor - behoudens andersluidende afspraken op grond van artikel 7:17 BW - jegens de verkoper moeten instaan.

De verkoper is in het algemeen slechts aansprakelijk voor wezenlijke gebreken. Niet elke onvolkomenheid levert een zogenaamde non-conformiteit op. De koper moet, afhankelijk van de ouderdom en de prijs van het schip, tot op zekere hoogte rekening houden met het verrichte onderhoud en aanpassingen aan de eisen van de tijd.

het algemeen aan dat je ook als koper, met name bij een tweedehands schip, een zelfstandige verantwoordelijkheid/verplichting hebt om het schip te onderzoeken. Lees: keuren.

Keuring na de koop?

Logisch is natuurlijk om het schip vooraf te keuren. Echter: in veel van de in Nederland gebruikte standaardcontracten is opgenomen dat de koper ná het sluiten van de overeenkomst het recht heeft om het schip te laten keuren. Partijen sluiten dus eerst de overeenkomst en zijn dus juridisch gebonden. In de overeenkomst is vervolgens opgenomen dat de koper daarna het recht heeft een expertise te laten uitvoeren, die bedoeld is voor het opsporen van wezenlijke gebreken. In de regel bestaan er drie mogelijkheden wanneer een expert wezenlijke gebreken constateert:

1. De verkoper herstelt de gebreken;
2. De overeengekomen koopsom wordt bijgesteld;
3. De wezenlijke gebreken gaan een vooraf afgesproken bedrag of percentage van de koopsom te boven en de koper mag ontbinden.

Het grootste bezwaar is dus dat pas ná de koop duidelijk wordt hoe het technisch zit met je schip. Vervolgens moet je maar afwachten hoe een expert de eventuele gebreken kwalificeert. Als deze het gebrek niet als 'wezenlijk' kwalificeert, zit je dus aan de koop vast, ook al vergt dat gebrek misschien wel een kostbare reparatie.

Het grootste bezwaar is en blijft dat je als aspirant-koper niet meer in vrijheid kunt beslissen of je een schip wilt accepteren met bepaalde gebreken omdat je de koop al hebt gesloten. Daarnaast moet je ook maar afwachten, zelfs wanneer een expert gebreken als wezenlijk constateert, of de verkoper die bevindingen wel accepteert. Stel dat de expert vindt dat de kosten van herstel het in de overeenkomst bedrag of percentage van de koopsom te boven gaan en de verkoper de hoogte van die reparatiekosten betwist. Dan zul je dus als koper toch eerst naar de rechter moeten om alsnog de koop te kunnen ontbinden. Dan zal weer een deskundige moeten bepalen of de expert die reparatiekosten goed heeft bepaald.

Tip: laat het schip vóór de aankoop keuren en niet achteraf. Aan de hand van die bevindingen kun je vervolgens met de verkoper bespreken of je de koop wil aangaan onder dezelfde condities, of dat je bijvoorbeeld de prijs wil laten aanpassen of dat bepaalde gebreken voor rekening van de verkoper voor de verkoop worden hersteld. Je kunt dan in vrijheid besluiten of je de boot wel of niet wilt en zit niet aan de overeenkomst vast. Als je het niet van tevoren mag keuren, moet je het schip dan wel willen? 🤔



Als je het niet van tevoren mag keuren, moet je het schip dan wel willen?