

De gevolgen van het ontbreken van CE-markering



COLUWEN
MR. ARNOLD J. VAN STEENDEREN

Sedert juni 1998 moeten nieuwe pleziervaartuigen met een lengte tussen 2,5 meter en 24 meter voldoen aan de eisen van de Wet Pleziervaartuigen. Deze wet is de Nederlandse uitvoering van de Europese richtlijn nr. 94/25/EG van 16 juni 1994, die de lidstaten noodzaakte regels te stellen met betrekking tot de veiligheid van pleziervaartuigen. De wet is niet van toepassing op een aantal bijzondere vaartuigen, zoals kano's, kajaks, gondels, waterfietsen en zeilplanken.

Volgens deze wet mogen (onderdelen van) pleziervaartuigen en voortstuwingsmotoren (en ook casco's) slechts in de handel worden gebracht of in bedrijf gesteld, 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. Zij dienen te zijn voorzien van een zgn. CE-markering van overeenstemming. Met de CE-markering wordt tevens aangegeven dat het betreffende product voldoet aan alle andere EU-regelingen die voor het betreffende product gelden. De minister van Verkeer & Waterstaat heeft keuringsinstanties aangewezen (zgn. Notified Bodies) die belast zijn met het verrichten van keuringen en de afgifte van certificaten, alsmede het verrichten van controles. Er worden vier ontwerpcategorieën onderscheiden, te weten:

- A. Oceaan
- B. Zee
- C. Kust
- D. Beschutte wateren

Bij pleziervaartuigen in de categorie D tot 24 meter lengte en bij categorie C tot 12 meter lengte kan worden volstaan met een Verklaring van Overeenstemming van de fabrikant om aan te tonen dat aan de eisen wordt voldaan. Wanneer een motor- of zeiljacht dat in beginsel valt onder de toepassing van de Wet Pleziervaartuigen wordt opgeleverd zonder geldige CE-certificering, wat zijn daarvan dan de consequenties?

Zelfs wanneer een schip van een CE-marke-

ring is voorzien, hoeft dit nog niet te betekenen dat de koper vervolgens van problemen gevrijwaard blijft. Dit ondervond een koper die een kajuitmotorjacht (Neptunus, type Carlton 41 Sport) kocht dat was voorzien van een CE-B markering dat hij bij een bezoek aan een beurs had gezien. Na het doen van een aanbetaling van 50.000 euro in augustus 2002 mocht deze klant enkele dagen met het schip varen en daarop ontdekte hij een groot aantal onvolkomenheden, die leidden tot een klachtenlijst van 38 klachten, die werd gehecht aan de koopakte. In de koopakte werd opgenomen dat de koper ervan uitging dat alle klachten door de verkoper zouden worden opgelost. De klant bleef 10.000 euro van de koopsom ad 375.518 euro aan de verkoper schuldig en hij ondervond dat enkele maanden later nog niet alle klachten waren verholpen.

Scheuren

In het daaropvolgende vaarseizoen 2003, waarbij het schip in Frankrijk werd gebruikt, werden scheuren in het laminaat in de romp geconstateerd. Circa één jaar nadat het jacht aan hem was geleverd heeft de koper in verband met de resterende onopgeloste klachten en de scheuren in het laminaat de buitengerechtelijke ontbinding van de koopovereenkomst ingeroepen en het motorjacht ter beschikking gesteld van de verkoper. Zowel de koper als de verkoper heeft het jacht daarop laten inspecteren door een eigen expert. De expert van de koper heeft InterShipDesign een laminaatonderzoek laten doen, terwijl de verkopende werf opdracht heeft gegeven aan TNO om een onderzoek naar het laminaat te doen. De koper heeft voorts een klacht ingediend bij de Inspectie Verkeer & Waterstaat (IVW), een orgaan van het ministerie van Verkeer & Waterstaat, welke instantie belast is met het toezicht op de naleving van de Wet Pleziervaartuigen. Daarbij is onderzocht of het typekeur voor het betreffende jacht, zoals afgegeven door de keuringsinstantie ECB terecht is geweest en voorts of het laminaat van het betreffende jacht voldeed aan de specificaties, zoals goedgekeurd door het ECB.

IVW kwam tot de conclusie dat de eerste

vraag bevestigend diende te worden beantwoord, doch dat het opgebouwde laminaat niet overeenkwam met het laminaatschema dat was opgesteld door de werf en was goedgekeurd door het ECB op basis van de geldende ISO-normen. In de procedure tussen de koper en de werf kwam de rechtbank in Arnhem o.g.v. het IVW-rapport tot de conclusie dat de koper niet geleverd heeft gekregen wat hij op grond van zijn koopovereenkomst met de werf mocht verwachten nu het CE-B keurmerk voor wat betreft het laminaat ten onrechte bleek te zijn afgegeven. De door de koper ingeroepen buitengerechtelijke ontbinding van de koopovereenkomst bleek volgens de rechtbank op goede gronden te zijn geschied. Daaruit vloeide voor beide partijen de verplichting voort over en weer de reeds ontvangen prestaties ongedaan te maken. Dit had tot gevolg dat de koper recht had op restitutie van de door hem betaalde koopsom, terwijl de werf het schip in dezelfde staat als waarin zij het schip geleverd had, terugkreeg. De stelling van de werf dat zij het schip had gerepareerd en dat het nu wel voldeed aan de wettelijke eisen, kon haar niet baten. Op het moment dat de buitengerechtelijke ontbinding werd ingeroepen, was dit immers niet het geval. De koper kon daarnaast aanvullende schadevergoeding vorderen. Kosten die gemaakt waren in het kader van het gebruik van het jacht en het daarmee samenhangende onderhoud, zijn daarbij niet aan te merken als schade.

Nog een zaak

Een tweede zaak waar de CE-markering een rol speelde, betrof een op een nieuw gebouwd jacht van 22 meter gemonteerde hijskraan. Op 26 februari 2005 gaf Arnild Barging de opdracht aan Euroship Services tot de bouw van een luxe motorjacht dat diende te voldoen aan de geldende Europese regelgeving. In de bij de bouwovereenkomst behorende calculatie stond onder meer dat in de prijs inbegrepen was: het leveren van een totaal verklaar casco, schroefas-roer-systeem, motorinbouw en draaiend maken en hydrauliek systeem op de hoofdmotor. Niet in de prijs inbegrepen was het plaatsen van een kraan, het verder inrichten van de machinekamer, elektriciteit, verwarming en water, het verfsysteem, de ramen en het buitentimmerwerk.

Op 18 augustus 2006 is het jacht opgeleverd en heeft Arnild een protocol getekend dat de bouw naar 'reasonable satisfaction' had plaatsgevonden. Na oplevering is Arnild haar beklag gaan doen over het ontbreken van CE-markering. Arnild heeft Euroship gedagvaard en gesteld dat

Euroship tekort is geschoten in de nakoming van de tussen partijen gesloten overeenkomst. Euroship stelde dat zij slechts een technisch vaarbaar casco zou opleveren, waarna de verdere afbouw zou plaatsvinden door Arnild of een derde. Zij stelde dat het de verantwoording is van degene die het jacht op de markt brengt om een CE-markering aan te vragen. De rechtbank Arnhem concludeerde op grond van artikel 10 van de Richtlijn dat een CE-markering van overeenstemming moet zijn aangebracht wanneer het vaartuig aan alle essentiële eisen geacht wordt te voldoen. Nu het elektrisch systeem nog niet was aangebracht toen de levering aan Arnild plaatsvond, voldeed het vaartuig niet aan de essentiële eisen en naar het voorlopig oordeel van de rechtbank valt, getel daarop, niet in te zien dat een keuringsinstantie zonder dat elektrisch systeem een CE-markering van overeenstemming had kunnen afgeven. Derhalve achtte de rechtbank Euroship niet toerekenbaar in gebreke nu voor gedeeltelijk afgebouwde vaartuigen geldt (art. 4 lid 2 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 door anderen te worden afgebouwd. Een dergelijke verklaring was door Euroship bij de levering afgegeven en dit volstond naar het voorlopig oordeel van de rechtbank. De rechtbank gaf partijen de gelegenheid de betreffende regelgeving te commentariëren, nu dat kennelijk in de procedure nog niet was gedaan. Opmerkelijk is ook dat de rechtbank in haar oordeel verwijst naar de Richtlijn, terwijl de Wet Pleziervaartuigen rechtstreeks van toepassing is.

Rb Arnhem, 9 november 2005, LJN: AV0512

Rb Arnhem, 22 april 2009, LJN: BI3331



**VAN STEENDEREN
MAINPORTLAWYERS**

**Van Steenderen
MainportLawyers B.V.
Zeemansstraat 13**

3016 CN Rotterdam

P.O. Box 23493

3000 KL Rotterdam

Tel: +31 (0)10 - 266 78 66

Fax: +31 (0)10 - 266 78 68

www.mainportlawyers.com

