



## De zaak van de uitbrander

De heer Smulders dacht de boot van zijn dromen te hebben gevonden, maar in plaats daarvan bleek hij een schip te hebben aangeschaft dat bij een brand betrokken was. Deze zaak beschouwt mr. Frits Hommersom als de meest bizarre in zijn praktijk tot op heden.

Het volgende was het geval: na lang zoeken vond Hans Smulders het schip van zijn dromen bij een werf in Midden-Brabant. Het had een lengte van bijna veertien meter en een breedte van ruim

vier meter. Het schip was gebouwd onder CE-categorie B en voorzien van kloeke motoren. De oorspronkelijke opdrachtgever had deze boot volgens de werf afbesteld en om die reden was hij voor het seizoen 2006 te koop voor € 450.000. Het schip werd in lovende bewoordingen aangeprezen. Met geen woord werd gerept over de ramp die het schip op 6 januari 2005 had getroffen (waarover hierna meer). Hans Smulders was vanaf het tekenen van het contract nauw betrokken bij de (af)bouw van

het schip. Als voormalig offshore-man was hij immers technisch onderlegd. Nog tijdens de bouw moest hij echter constateren dat op diverse onderdelen fouten werden gemaakt door de werf. De inbouw van bedieningspanelen was volgens hem onaanvaardbaar, evenals de inbouw van de marifoon. Bij Smulders begon het gevoel te ontstaan dat er geen sprake was van eerdere ervaring met het bouwen van jachten op deze werf. Herstelreparaties leverden lelijke littekens aan het schip op. Verder

bleek dat één reling aan de achterzijde van de boot niet was aangebracht, hoewel dit volgens de CE-B-norm wel verplicht is. In april 2006 werd een proefvaart met het schip gemaakt waarbij ook foto's zouden worden gemaakt. Een van de pompen maakte veel lawaai.

Bij het openmaken ervan bleek deze houtskool te bevatten. Houtskool? Het feit dat het vet van de tandwielen verzeepd bleek te zijn, was bewijs van het feit dat de pomp onder water had gestaan en kennelijk houtskool aangezogen moest hebben. Dit was voor Hans Smulders aanleiding om onraad te ruiken. Tot zijn verbazing werd hem kort daarop bericht dat het schip betrokken zou zijn geweest bij een brand op de werf in januari 2005. Vanaf dat moment deed Smulders er alles aan om te achterhalen wat er met zijn schip kon zijn gebeurd. Hij vernam dat er een expertise was geweest door twee bedrijven, maar geen van beide expertisebureaus wenste de foto's ter beschikking te stellen, die kennelijk van het schip waren gemaakt en verwezen hem naar de verzekeraar.

De verzekeraar weigerde echter eveneens om de foto's van het schip ter beschikking te stellen want, zo bleek, ook de werf was verzekerd bij dezelfde verzekeraar. Deze verzekeraar verschool zich achter het argument dat, als de werf geen toestemming gaf voor het vrijgeven van de foto's, zij dit ook niet konden doen! In de loop van 2006 bleken steeds meer grotere en kleinere gebreken aan het schip, die Smulders met de werf probeerde op te lossen, waarbij hij ook voortdurend nadere informatie probeerde te krijgen over de brand. Het bleef tabben: de werf kon of wilde de waslijst aan gebreken niet afwerken en negeerde ook de verzoeken van Smulders om nu toch eens duidelijk te maken wat er met het schip was gebeurd.

In november 2006 komen de partijen voor een laatste poging om tot een oplossing te komen bij elkaar en wordt een zogenaamd herenakkoord opgesteld, waarin wordt vastgelegd wat nog allemaal door de werf moet worden gedaan om tot een acceptabel schip te komen. Het betreft hier anderhalf A4-tje. Rond deze tijd wordt ook voor het eerst schoorvoetend door de

directeur van de werf erkend dat er een klein brandje is geweest op het schip, namelijk in het toilet, waarbij slechts de binnenbetimmering beschadigd zou zijn. In de winter van 2006/2007 wordt druk aan het schip gewerkt, maar bij aflevering blijkt dat veel zaken niet zijn afgewerkt zoals afgesproken. In arren moede voert Hans Smulders zelf dan maar een groot aantal werkzaamheden uit. Niet eenvoudig, want de handleiding en het elektrisch schema van het schip ontbreekt. De werf presteert het dan om ten aanzien van werkzaamheden die hadden moeten worden uitgevoerd in het kader van de CE-wetgeving, de heer Smulders een factuur betreffende meerwerk te sturen! Ook in 2007 blijft het aanmodderen, maar Smulders blijft volharden in zijn onderzoek, naar wat zijn schip toch is overkomen. Uiteindelijk is voor de heer Smulders de maat vol en begin 2008 bezoekt hij mr. Hommersom die de werf in gebreke stelt en aansprakelijk voor alle schade.

### EXPERTISERAPPORT

Na talloze verzoeken om informatie en keer op keer tegen een muur te zijn aangelopen, krijgt Smulders uiteindelijk begin 2008 de foto's van de brand, die zijn genomen door de verzekeringsexperts. Waar Hans Smulders inmiddels al voor vreest, blijkt waarheid: er is geen sprake van een minimaal brandje in het toilet, maar het schip blijkt volledig tot op het staal te zijn uitgebrand. Enkele citaten uit het expertiserapport: "het verfsysteem van de romp is op circa 1/3 vanaf de voorsteven door hitte ernstig beschadigd", "de romp van het voorschip is aan weerszijden vlak boven de waterlijn door hitte vervormd", "het volledige interieur is vanaf de stuurhut volledig door brand verwoest", "nadat het vaartuig is vrijgemaakt van de brandpuin, blijken de daken van het stuurhuis en salon door hitte verwrongen te zijn". Klein brandje in het toilet? Het schip is dermate aangetast door brand, dat zelfs de stalen romp is vervormd door de hitte.

Nu begrijpt de heer Smulders ook waarom hij de afgelopen jaren voortdurend lekkage aan de ramen heeft gehad. Het blijkt dat de werf hem een volledig uitgebrand wrak heeft verkocht en dat enigszins heeft opgekalefaterd! Het wordt echter nog gekker: Smulders

krijgt stukken onder ogen waaruit blijkt dat de werf naar aanleiding van de brand een verzekeringsclaim van ruim € 375.000 heeft ingediend! De werf incasseerde dus twee keer voor het schip, niet alleen van Smulders voor een bedrag van € 450.000, maar ook nog eens van de verzekeraar. Voor Hans Smulders is het inmiddels duidelijk: hij heeft niet gekregen wat hij mocht verwachten en hij wil de overeenkomst ontbinden. Smulders beschouwt zich zelf als bedrogen en opgelicht door de werf. Deze heeft nooit iets verteld over de brand en heeft stug volgehouden dat het schip in orde was.

Mr. Hommersom schrijft aan de hand van deze bevindingen de werf aan en krijgt tot zijn verbazing antwoord van de advocaat van de werf dat er niks met het schip aan de hand is. Er wordt zelfs een rapport van een expert overlegd, die beweert dat het schip voldoet aan de CE-normen. Nadat de expert wordt geconfronteerd met de echte gang van zaken en de staat van het schip, blijkt dat de werf hem kennelijk als een soort vriendendienst op basis van foute informatie heeft verleid tot het afgeven van een rapport, terwijl hij het schip niet eens had gezien!

Hier ging Smulders vanzelfsprekend niet mee akkoord. De zaak werd aanhangig gemaakt bij de rechtbank in Breda en bij de comparitie van partijen kreeg deze een onverwachte wending. De behandelend rechter vroeg belangstellend hoe hoog de temperatuur was geweest in de loods/ op het schip bij de brand. Naar aanleiding van het antwoord van de advocaat van de werf, merkte de rechter fijntjes op dat dat een temperatuur was waarbij staal broos kon worden. Op de wat verbaasde blikken vanuit de rechtszaal, wist de rechter te melden dat hij in een vorig leven in Delft had gestudeerd.

Daarmee was de zaak snel gedaan: de rechter vroeg aan de wederpartij: "Gaat u de overeenkomst ontbinden of moet ik het voor u doen!?".

Meneer Smulders kreeg zijn geld terug en kon alsnog op zoek naar zijn nieuwe droomschip!

*Mr. Frits Hommersom*