

vonnis

RECHTBANK GELDERLAND

Team kanton en handelsrecht

Zittingsplaats Arnhem

Vonnis van 28 juli 2021

in de zaak met zaaknummer / rolnummer: C/05/369163 / HA ZA 20-244 van

CATHERINE MARIA RUDOLF STIRNEMANN,

wonende te Hüttwilen, Zwitserland

eiseres in conventie,

verweerster in reconventie,

advocaat mr. J.C. Klompé te Loosdrecht,

tegen

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

KEES CORNELISSEN SHIPYARD INTERNATIONAL B.V.,

gevestigd te Heerewaarden, gemeente Maasdiel,

gedaagde in conventie,

eiseres in reconventie,

advocaat mr. G.P. Jongeneel te Sliedrecht,

en in de zaak met zaaknummer / rolnummer C/05/376994 / HA ZA 20-549 van

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

INTERNATIONAL YACHTBUILDERS B.V.,

gevestigd te Heerewaarden, gemeente Maasdiel,

eiseres in conventie,

verweerster in reconventie,

advocaat mr. G.P. Jongeneel te Sliedrecht,

tegen

CATHERINE MARIA RUDOLF STIRNEMANN,

wonende te Hütwillen, Zwitserland

gedaagde in conventie,

eiseres in reconventie,

advocaat mr. J.C. Klompé te Loosdrecht,

en in de zaak met zaaknummer / rolnummer C/05/378710 / HA ZA 20-611 van

CATHERINE MARIA RUDOLF STIRNEMANN

wonende te Hütwillen, Zwitserland

eiseres,

advocaat mr. J.C. Klompé te Loosdrecht,

tegen

de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
KEES CORNELISSEN SHIPYARD INTERNATIONAL B.V.,
gevestigd te Heerewaarden, gemeente Maasdriel,
gedaagde,
advocaat mr. G.P. Jongeneel te Sliedrecht.

Partijen zullen hierna Stirnemann, Shipyard en International Yachtbuilders genoemd worden.

1. De procedure in de zaak 20-244

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding, met (akte) producties
- de akte rectificatie en wijziging van eis met producties
- de conclusie van antwoord met eis in reconventie met producties
- het comparitievonniss
- de akte vermeerdering van eis in reconventie, met producties
- de conclusie van antwoord in reconventie
- de aanvullende producties 43 – 64 zijdens Stirnemann
- het proces-verbaal van mondelinge behandeling van 15 januari 2021.

1.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

2. De procedure in de zaak 20-549

2.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding, met (akte) producties
- de conclusie van antwoord en van eis in (voorwaardelijke) reconventie
- het comparitievonniss
- de conclusie van antwoord in reconventie
- het proces-verbaal van mondelinge behandeling van 15 januari 2021.

2.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

3. De procedure in de zaak 20-611

3.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding
- de conclusie van antwoord
- het proces-verbaal van mondelinge behandeling van 15 januari 2021.

3.2. Ten slotte is vonnis bepaald.

4. De feiten

4.1. Op 4 maart 2018 hebben Stirnemann en Shipyard (hierna gezamenlijk in alle zaken: partijen) een koop/aannemingsovereenkomst gesloten voor een stalen motorschip type “Euroship Wohnschiff 2000” met een lengte van bijna 20 meter. Het element van koop in de overeenkomst ziet op het casco van het schip dat op dat moment al voor een ander doel of andere eigenaar was gebouwd. Het element van aanneming ziet op de afbouw van het schip door het te voorzien van voortstuwing en (andere) installaties, uitrusting, inrichting en aftimmering. In de overeenkomst is voor het geheel een prijs vermeld van € 695.000,00. Rekening houdend met mogelijke opties is op basis van een prijs van € 735.000,00 een betalingsschema vastgelegd dat voorziet in een betaling in vijf termijnen, waarvan de eerste termijn bij ondertekening van de overeenkomst en de laatste bij oplevering. Naar keuze van Stirnemann kon de laatste termijn worden voldaan door inruil door Stirnemann van haar oude schip, de ‘Adnobilis’ van het type Linssen (hierna: het inruilschip) waarvoor een prijs van € 285.000,00 werd bepaald en waarop (de hoogte van) die laatste termijn is gesteld. De in de overeenkomst vermelde leveringstermijn is 12 maanden na ondertekening. In de overeenkomst is bepaald dat het schip volgens de geldende Europese regels wordt gebouwd als, kort gezegd, een klein pleziervaartuig. In de overeenkomst is een garantieperiode van een jaar opgenomen. Verder zijn partijen overeengekomen dat op de overeenkomst Nederlands recht van toepassing is, en zij hebben de rechter van de vestigingsplaats van Shipyard aangewezen als de bevoegde rechter.

4.2. In de overeenkomst is met betrekking tot meerwerk het volgende bepaald (EP1):

Zusätzliche Arbeiten und Ausrüstungen kosten

Aufpreispflichtig und gegenseitig zu vereinbaren sind Änderungen in den Spezifikationen, welche auf Wunsch des Käufers erfolgen. Der entsprechende Aufpreis wird dem Käufer von der Werft per Email mitgeteilt.

4.3. In bijlage 3 (ANNEX 3) bij de overeenkomst is de volgende specificatie opgenomen van de prijs, waaronder die van de mogelijke opties (EP1):

ANNEX-3 – Price and Stage Payments:

Price Proposal Euroship residential barge 19,95 mtr:

The vessel initial price, see drawing and described in the specification, € 695.000,=
All prices excl. vat, invoice to abroad or company against 0% vat

Interior and carpentry is based on the Euroship standard carpentry details, workmanship compared tot the Luxe Motor 1800 demo and the new Luxe Motor 1500 Pipistrello.

Interior fit out, indicative budget, *included in the vessel price,* € 100.000,=
All fixed furniture made to size and requirements, furniture production, furniture fixtures, lacquering and finishing on board. Choise of wood materials between, mahogany, cherry, maple and painted surfaces.

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

(...)

Galley and household equipment,	<i>included in the vessel price,</i>	€	5.000,=
(...)			

Soft upholstery and loose furniture,	<i>not included, additional cost,</i>	€	5.000,=
(...)			

Navigation and entertainment electronics,	<i>not included, additional cost,</i>	€	5.000,=
(...)			

Options: (...)

<i>Solar system, 12 panels with dual inverters,</i>	"	6.000,=
(...)		

Payment proposal,

1) Upon signing of the Agreement, against the title of the ship	€ 225.000,=
2) Upon start of the carpentry works	€ 75.000,=
3) Engine and Machinery in the shipyard	€ 75.000,=
4) Upon carpentry works halfway	€ 75.000,=
5) Launching and delivery of the vessel, guarantee price Linssen	€ 285.000,=

Depending the chosen options the preliminary total sum adds up to	€ 735.000,=
---	-------------

4.4. Na ondertekening van de overeenkomst zijn partijen in maart 2018 een wijziging overeengekomen met betrekking tot de voortstuwing. In plaats van een dieselmotor werd het schip voorzien van een hybride systeem met een elektromotor die wordt gevoed door een in het schip te plaatsen (diesel)generator en op het dek te plaatsen (extra) zonnepanelen. Met betrekking tot de wijziging hebben partijen gesproken over een meerprijs van € 75.000,00. In verband met de wijziging zijn partijen een verlenging van de bouwtermijn met (bijna) twee maanden overeengekomen, waarmee het schip op 1 mei 2019 moest worden opgeleverd.

4.5. De onder 4.4 vermelde wijziging is in een e-mail van 27 maart 2018 als volgt aan Stirnemann aangeboden (EP3):

(...)

die beide Motoren sind je 50Kw Maximum, und etwa 40 Kw Kontinuos power, so insgesamt haben wir 75 bis 80 Kw kraft zum Fahren, das ist etwa 15Km/st.

(...)

die Situation, finanziell

was geht weg, alles excl. Mwst

Iveco Dieselmotor € 13.500,=

generator 8Kw	"	7.600,=
---------------	---	---------

zusammen	€	21.100,=
----------	---	----------

dafür kommt zurück Elektromotor antrieb, 2 Motoren gesamt	€ 17.829,=
---	------------

grosser generator max 35 kw, normal last 25 kw	"	14.800,=
--	---	----------

gesamt € 32.629,=

A extra kosten für reine antrieb € 11.529,=

B Die Batterie (...) die kostet netto € 34.500,=

Solar, wir haben 12 x solar Panels im kontrakt für € 6.000,=

C es bracht nun jetzt nochmal 12 Panels so extra € 6.000,=

(...)

D da brauchen wir Minimum nochmal extra € 5.000,= für E-fahren Monitoring

E Elektrik Montage, Kabels, separate 144Volt schalt Schrank, diese ist eine Schatzung,

die extra kosten geschätzt, € 12.500,=

dann wird es zusammen $A + B + C + D + E = € 69.029$ so lass mal sagen, maximal so herum € 75.000,= extra kosten für Komplet Elektrisch fahren.

(...)

ich würde diese installation gerne für ihnen einbauen und damit alle die möglichkeiten benutzen das am besten aus zu führen, wir würden damit einer die ersten sein mit solchen ein wohnschiff völlig elektrisch.

(...)

4.6. Op 1 mei 2019 was het schip niet klaar voor oplevering.

4.7. In een e-mail van Stirnemann van 18 juni 2019 is Shipyard gesommeerd het schip uiterlijk op 1 juli 2019 aan haar aan te bieden voor oplevering, bij gebreke waarvan zij aanspraak zou maken op vergoeding van haar schade bestaande uit de kosten voor het huren van vervangende woonruimte, tenzij Shipyard deze woonruimte voor haar zou regelen. Zoals bij Shipyard bekend, was het de bedoeling van Stirnemann om op het schip te gaan wonen. Verder schrijft Stirnemann in deze e-mail dat zij het niet eens is met een behoorlijk aantal punten in een door haar ontvangen voorlopige afrekening of deze niet begrijpt, en stelt zij voor om daarover afspraken te maken. Voor zolang daarover geen duidelijkheid is zal zij nergens mee instemmen. (EP6)

4.8. In reactie op voormelde e-mail schrijft Shipyard op 18 juni 2019 aan Stirnemann (EP6 p2):

(...)

De levertijd van uw schip, is vorige uitgebreid besproken, we bouwen voor u een schip op maat, zeer gedetailleerd op maat. Daarmee zijn we reeds heel lang geleden afgeweken van de oorspronkelijk overeengekomen specificatie, uitvoering en leveringsomvang.

Daarmee is het schip niet alleen uniek in de uitvoering van de indeling en het interieur maar nog meer, de technische uitvoering is zeer innovatief met de volledig elektrische aandrijving, nog nimmer is een dergelijk schip op deze manier uitgevoerd.

(...)

Er is vooralsnog geen sprake van in gebreke zijn, ten eerste,

Er is nimmer een fatale leverdatum afgesproken, dat zou de werf ook nimmer doen gezien de complexiteit van het project, en gezien het innovatieve karakter van de volledig elektrische aandrijving.

(...)

Verder is vorige week een voorlopige kostenopgave van het project gedaan, er is duidelijk aangegeven dat deze opgave een voorlopig karakter heeft en dat hier nog meer en minder werken op verrekend dienen te worden. Op de kostenopgave staan geen posten waar u al niet eerder mee ingestemd heeft.

(...)

De gespecificeerde kostenopgave zal voor oplevering met u worden doorgenomen, ik heb in de voorlopige kostenopgave daar de eerder genoemde richtprijzen in opgenomen.

4.9. Op 25 juni 2019 reageert Stirnemann daarop als volgt (EP6 p4):

(...)

De levertijd is inderdaad uitgebreid besproken: wij hebben ingestemd met verlenging van de bouwperiode tot 1 mei van dit jaar.

(...)

Ene specificatie van de voorlopige eindafrekening zien wij met belangstelling tegemoet, waarbij wij op voorhand aangeven zeker geen meerwerk te zullen accepteren waarover niet schriftelijk, dat wil zeggen: per e-mail, overeenstemming is bereikt (...).

4.10. Op 28 juni 2019 heeft een door Stirnemann ingeschakelde expert, de heer G. Beekman, de werf van Shipyard bezocht om te kijken hoe het ervoor stond met de bouw. Naar aanleiding daarvan heeft hij in een e-mail aan Stirnemann van 1 juli 2019 (EP5) bericht dat de elektromotoren voor de voortstuwing, de generator, de airco-unit en de boegschroefmotor nog niet waren geplaatst. De betimmering van het interieur was grotendeels gereed en gelakt, maar de buitenzijde van het schip moest nog worden gespoten en tal van technische zaken moesten nog worden geïnstalleerd, waaronder de zonnepanelen. Hij schatte dat op vier weken werk. Over de elektromotor merkte hij op dat hij, gelet op wat hij daarvan heeft gezien, ervan uitgaat dat het om twee samengebouwde elektromotoren gaat van ieder 50 Kw, dus samen 100 Kw, wat volgens hem een continu vermogen zou moeten geven van 80 Kw. Hij schrijft dat dit voor ruim water en golven aan de krappe kant is, waarbij hij erop wijst dat in eerste instantie een dieselmotor met een vermogen van 110 Kw zou worden geplaatst.

4.11. In of omstreeks juli 2019 heeft Stirnemann op een Facebookpagina het volgende bericht geplaatst:

“Bestimmt wundern sich einige, warum unsere Fahrberichte hier nicht weiter gehen. Obwohl es doch ein Sommer ist, der schöner nicht sein könnte. Nun, - der Schiffbauer unserer Wahl, Euroship Services, mit Namen Kees Cornelissen, hat uns belogen und betrogen. Nach Strich und Faden (...).”

In dezelfde periode verscheen een publicatie in een clubblad van een Zwitserse nautische vereniging waarin Stirnemann verslag doet van haar ervaringen met Shipyard die zij duidt

als negatief. Ook op de Facebook-pagina van haar echtgenoot werden negatieve berichten over Shipyard geplaatst.

4.12. In een e-mail van Shipyard aan (de advocaat van) Stirnemann van 13 juli 2019 staat het volgende (GP44):

(...)

De waarheid is eenvoudig, we, Uw cliënten en de werf zijn samen een schip aan het bouwen wat nog niet eerder gebouwd is, met een technische installatie die gedurende de bouw is ontwikkeld, samen met een aantal leveranciers.

Dat traject inclusief alle risico's zijn we samen met Uw cliënten aangegaan, het is dan nu ongepast en zelfs leugenachtig om zich als cliënt terug te trekken en de volledige verantwoording bij de werf te leggen.

De werf zal zorgdragen voor een technisch perfect schip met een op maat gemaakte hybride aandrijving, en verder is het een heel luxueus schip met een volledig op maat gemaakt interieur, geheel naar de wens en instructies van uw cliënten. Het enige wat er nu even mis gaat is de levertijd, welke overigens meest opschuift door toedoen van derden, in eerste aanleg de leverancier van de motoren en regelaars uit Italië, die ongeveer 4 maanden te laat levert, en in tweede aanleg nu de vakantie periode aanbreekt, de elektrische installateur die nu ff niet direct de juiste expertise beschikbaar heeft.

U eist nu een levering van 1 augustus, dat is niet realistisch, de werf denkt begin september in het water te gaan. De procedure na de te waterlating is al uitgebreid met Uw cliënt besproken. Wanneer het schip in het water ligt kunnen uw cliënten meteen hun persoonlijke zaken aan boord brengen, de woning is dan klaar en kan door Uw cliënten ingericht worden. De derde of vierde dag na de te waterlating zullen de technische installaties die betrekking hebben op de woning functioneren, zoals water, toiletten, verwarming, verlichting, dus na de derde of vierde dag na te waterlating kunnen Uw cliënten aan boord gaan wonen.

Het schip ligt dan bij de werf voor de wal, en de werf zal dan de technische installatie testen, alles moet afgesteld worden, er zal mee gevaren worden. Er zullen meerdere proefvaarten nodig zijn om alles in te regelen en alles te testen, gedurende deze periode kunnen uw cliënten gewoon aan boord wonen en zij kunnen alle proefvaarten meemaken en op het schip meekijken om zich op die manier ook bekend te maken met het schip en hoe dat ze er mee om moeten gaan.

Dit traject is voor Uw cliënten nieuw, ze hebben nog nimmer zo'n groot en complex schip gehad en ze hebben nog nooit met een dergelijk groot schip zelf gevaren. Het is derhalve ondenkbaar dat de werf het schip aan Uw cliënten meegeeft zonder dat het technisch veilig is, én zonder dat het formeel opgeleverd en geaccepteerd is.

Conclusie, Uw cliënten kunnen dus ongeveer de tweede tot derde week van september aan boord wonen, de werf zal na proefvaarten bepalen of het schip veilig is en zal het schip ter oplevering aanbieden, na oplevering en acceptatie kunnen uw cliënten er zelf mee gaan varen, niet eerder, het is geen nieuwe auto die je uit de garage meeneemt.

De werf is het project samen met Uw cliënt aangegaan, het zal duidelijk zijn dat een nieuwe technische ontwikkeling risico's in levertijd met zich meebrengt, de werf acht zich dus NIET in gebreke voor wat betreft de levertijd. Dat er vervangende schaamte is omdat leveranciers van de werf hun afspraken niet na konden komen is wel duidelijk. Uw cliënten gaan voorbij aan de volledige inzet van de werf en trekken het te goeder trouw zijn van de werf in twijfel, hetgeen de werf zeer verbaasd, we kunnen niet begrijpen dat Uw cliënten uiteindelijk op deze manier met de werf wensen om te gaan.
(...)

4.13. In een e-mail van Shipyard aan Stirnemann van 1 augustus 2019 staat onder meer het volgende (EP6, laatste p):

(...)

De werf zegt te waterlating toe tegen eind tweede week september en zou kunnen instemmen met een boetebeding van bijvoorbeeld € 500,= per dag (...)

De werf zal nimmer instemmen met een boetebeding op oplevering, niet op 1 september en ook niet later in de tijd.

Het project zal nimmer onder druk van een dergelijk boetebeding afgemaakt worden, er zitten nog steeds technische uitdagingen in het project en de werf wil zich niet gedwongen voelen die technische uitdagingen onder dwang te moeten afhandelen. Er blijft een mogelijkheid bestaan dat er nog Italiaanse experts nodig zijn om de motoren en de installatie in te regelen, en die zijn waarschijnlijk ook niet per direct beschikbaar.
(...)

4.14. In een door Stirnemann tegen Shipyard aangepannen kort geding is Shipyard bij vonnis van 19 augustus 2019, gewezen onder zaaknummer 7904843\VV EXPL 19-81, veroordeeld om, onder meer (EP7):

het schip uiterlijk op 18 september 2019, te water gelaten, geheel afgebouwd, vaarklaar en gebruiksgereed, inclusief alle overeengekomen installaties en opties aan Stirnemann aan te bieden, zulks op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 500,00 per dag, een dagdeel daaronder begrepen, dat Shipyard met de oplevering als hiervoor genoemd in gebreke blijft.

Met betrekking tot de datum van 18 september 2019 is de kortgedingrechter uitgegaan van een rapport van 2 augustus 2019 van de door Shipyard ingeschakelde deskundige de heer P. de Roock, die de tijd die nodig was om het schip opleveringsklaar te maken schatte op zeven weken, uitgaande van een bruikbare inzetbaarheid van 32 uur per week met de op dat moment aanwezige inzet van vier werknemers. Op 3 januari 2020 heeft de kantonrechter het vonnis verbeterd door aan de ingevolge het vonnis te verbeuren dwangsommen een maximum van € 50.000,00 te verbinden.

4.15. In een e-mail van Bellmarine (de leverancier van de motor) aan Shipyard van 30 augustus 2019 staat dat de motor bij 1450 toeren 50Kw heeft en bij 1850 toeren 60Kw en het piekvermogen 70Kw is.

4.16. In een e-mail van 1 september 2019 schrijft Shipyard aan (de advocaat van) Stirnemann (EP8):

(...)

U schrijft dat alleen afwijkingen worden geaccepteerd die geen wezenlijk verschil uitmaken voor vaargedrag, snelheid, actieradius, brandstofgebruik et cetera, maar dan zult u toch eerst namens uw cliënten inzichtelijk moeten maken wat dan volgens uw cliënten zou zijn afgesproken ter zake. Behoudens het cursieve hiervoor komen hebben uw cliënte nooit specifieke eisen gesteld en het is dan toch een beetje wonderlijk dat u plotseling in de eindfase met allerlei veronderstelde harde criteria komt, die echter op dit moment nog steeds niet door u worden opgegeven. Kortom, wanneer uw cliënten verwachtingen hebben, is nu het moment om dat duidelijk te maken en niet om op de oplevering plotseling met allerlei vorderingen te gaan komen omdat de installatie niet zou voldoen aan eisen die kennelijk uitsluitend in het hoofd van uw cliënten hebben bestaan.

(...)

De oplevering gaat dus vertraging oplopen wanneer U de werf niet omgaand bericht over bovenstaande zaken en verwachtingen zodat door de werf vervolgstappen ondernomen kunnen worden. Voor het uitblijven van bovenstaand informatie neemt de werf geen verantwoording, noch gaat de werf daar dwangsommen voor verbeuren. Op dit moment zijn al 12 dagen verloren gegaan doordat u/uw cliënte haar eerdere keuzes/beslissingen kennelijk wil ontkennen, dan wel veranderen. Iedere dag dat een beslissing uitblijft, beroept de werf zich op gelijke verschuiving van de door de rechter bepaalde datum. Op dit moment is dat dus 30 september 2019.

4.17. In een e-mail van Shipyard van 3 september 2019 aan (de advocaat van) Stirnemann staat het volgende (EP8 p7):

1.

Ingevolge de standaard procedure van de werf wordt het schip binnen in de loods ter voorafname aangeboden. En wel over twee weken, op dinsdag 17 september.

(...)

Op die dag zal het schip compleet afgebouwd en, behoudens proefvaart, oplevering gereed zijn. (...). Alle zaken die in de loods afgenomen kunnen worden zullen dan afgenomen dienen te worden.

(...)

3.

Ná de afname in de loods kunt U eventuele opmerkingen betreffende de uitvoering en afwerking schriftelijk kenbaar maken.

(...)

6.

Eventuele aanpassingen en reparaties zullen ná uitvoering wederom door Uw cliënten gecontroleerd dienen te worden, én ook geaccepteerd dienen te worden.

7.

Nádat bovenstaande procedure naar tevredenheid van de werf is doorlopen, én nádat Uw cliënten aan hun financiële verplichtingen hebben voldaan zal het schip te water gelaten worden.

8.

In het water resteert dan uitsluitend de technische proefvaart betreffende vaargedrag, voortstuwing, manoeuvreren, boegschroef, hekschroef, als ook het kalibreren van de navigatie apparatuur.
(...)

4.18. In een e-mail van de advocaat van Stirnemann aan de advocaat van Shipyard van 13 september 2019 staat het volgende (EP8 p13):

Uw cliënte blijft maar aandringen op een soort tussentijdse deeloplevering. Als eerder aangegeven is daarover niets in de overeenkomst terug te vinden, zodat cliënte zich daar niet aan kan hebben verbonden. Met wat uw cliënte 'de standaard procedure van de werf' noemt, is cliënte niet bekend, en zij wenst zich onder de omstandigheden niets door uw cliënte te laten dicteren. Er zal dus, zoals in de overeenkomst voorzien, één oplevering plaatsvinden en wel van het volledig afgebouwde, vaarklare en gebruiksklare schip, in het water en in aanwezigheid van door cliënte aangewezen deskundige(n). Duidelijker kan ik het niet zeggen.

Het voorgaande neemt niet weg dat cliënte wel bereid is om naar het schip te komen kijken, mits direct voorafgaande aan de tewaterlating. (...) indien en voor zover cliënte daarbij onvolkomenheden vaststelt, zal zij dat vanzelfsprekend met uw cliënte delen. (...).

Tenslotte bericht ik u nog dat ik er van uit ga dat u uw cliënte inmiddels heeft kunnen duidelijk maken dat hoe dan ook op 19 september aanstaande de dwangsommen zullen ingaan als het schip de dag daarvóór niet oplever gereed ter inspectie is aangeboden (...)

4.19. In een e-mail van Shipyard aan de advocaat van Stirnemann van 17 september 2019 is het volgende vermeld (EP8 p27):

Op verzoek van de werf was vandaag, 17 september 2019, een zogenaamde voorafname gepland, eenvoudigweg een controle van het schip zoals het nu in de hal klaarstaat om te water gelaten te worden en om in enkele dagen opgeleverd te worden.
(...)

Het schip is door U bezocht en bekeken, U heeft foto's gemaakt, echter U heeft geweigerd op essentiële zaken een controle uit te voeren, kortom U heeft geweigerd mee te werken aan een voorafname om vast te stellen dat het schip zoals nu aanwezig aan Uw wensen voldoet.
(...)

Door Uw weigerachtige houding gaat de oplevering dus vertraging oplopen, de werf neemt geen verantwoording, noch gaat de werf daar dwangsommen voor verbeuren. Iedere dag dat een voorafname uitblijft beroept de werf zich op gelijke verschuiving van de door de rechter bepaalde datum.

4.20. In een e-mail van Jim Cornelissen (van Shipyard) aan Stirnemann van 17 oktober 2019 staat het volgende (EP9):

Aan mij nu de 'eer' hierin te bemiddelen en een oplossing te zoeken. Dat kan alleen als beide partijen duidelijk zijn over wat ze willen en wat ze van de andere partij verwachten. Vandaar dat ik dus antwoorden nodig heb op een aantal belangrijke vragen. (...)

- Wat zijn de eisen die bij proefvaart worden gesteld aan de aandrijving? Er wordt in de mails van Klompé gesproken over *‘Tijdens de proefvaart zal een en ander in ieder geval nauwlettend worden gecontroleerd en afwijkingen die de normale marges te boven gaan zullen niet worden geaccepteerd’*. Graag hoor ik van jullie wat de eisen zijn, zodat voor iedereen duidelijk is waaraan hij moet voldoen. Er is destijds gesproken over een snelheid van 15km/u en bepaalde range/uren. Graag een duidelijk antwoord over welke snelheden, tijdsduur enz. we het dan hebben.

(...)

Mijn eerlijke advies zou het volgende zijn: (...)

- Stel een lijst met proefvaartcriteria samen, en ga hierin vooral niet overdrijven, maar houdt deze reëel. (bijvoorbeeld dat de boot een topsnelheid van 15km/u moet halen, dat de boot minimaal 4 uur lang 12km/u moet kunnen en minimaal 6 uur lang 10km/u of iets dergelijks, maakt me niet uit wat, maar verzin iets dat meetbaar is). Geef hierbij ook aan dat bijvoorbeeld max. 10% afgeweken mag worden van deze getallen.

(...)

4.21. In een e-mail van Stirnemann aan Jim Cornelissen van 28 oktober 2019 staat het volgende (EP9 p15):

Wir haben einen 100 kW Motor mit 80 kW Dauerleistung bestellt. Und wir haben verstanden, dass der installierte Motor 60 kW mit 50 kW Dauerleistung bringt. Das sind weit mehr als 5%. (...)

Desweiteren wird deutlich, dass theoretische Werte alleine nicht funktionieren. Wir akzeptieren eine Marge von 10% auf die vereinbarten Geschwindigkeiten. Ob wir diese erreichen, muss während der Probefahrten geklärt werden. (...). Wenn sich herausstellt, dass es trotz des kleineren Motors und des kleineren Generators innerhalb der Margen funktioniert, gibt es kein Problem. Wenn sich herausstellt, dass Motor- und Generatorleistung definitiv nicht ausreichen, haben wir ein grosses Problem, weil dann ein anderer Motor installiert werden müsste. (...).

Wir werden uns nicht erpressen lassen und uns im Voraus auf genaue Werte festlegen, deren Folgen wir nicht vorhersehen können, bevor das Schiff zu Wasser gelassen wurde und die Probefahrten durchgeführt werden könnten (...).

4.22. In een reactie daarop van Jim Cornelissen in een e-mail van 28 oktober 2019 is het volgende vermeld (EP9 p16):

(...)

Begrijp ik het goed dat wanneer de boot bij proefvaart voldoet aan de gestelde eisen (snelheid en tijdsduur) met een afwijking van maximaal 10% in snelheid, dat jullie dan akkoord gaan met de aandrijflijn?

Ik heb morgenvroeg een afspraak met Kees. Dan probeer ik hem te overtuigen van de zaken die jullie mij hebben ‘toegezegd’. Nog even als opsomming:

- Als de boot voldoet aan de volgende eisen wordt de aandrijflijn zoals geïnstalleerd geaccepteerd:

Maximum Geschwindigkeit und Radius mit Batterie ohne Solar
(kanalen en rivieren vaart; uitsluitend op de accu)
bei 13,2 km/h 6 Stunden fahren (ofwel met 10% afwijking minimaal 11,88km/uur)

Maximum Geschwindigkeit und Radius mit Batterie und Solar
(kanalen en rivieren vaart; uitsluitend op de accu met solar)
bei 12,5 km/h 10h30min fahren (ofwel met 10% afwijking minimaal 11,25km/uur)

Maximum Geschwindigkeit und Radius mit Batterie, Solar und Generator
(kanalen en rivieren vaart; volle accu plus generator en solar)
bei 14,7 km/h 10h fahren (ofwel met 10% afwijking minimaal 13,23km/uur)

Maximum Geschwindigkeit nur mit Generator
(continue varen alleen met generator)
bei 13,5 km/h continus fahren (ofwel met 10% afwijking minimaal 12,15km/uur)

Besprochen:

(Kanal en rivieren vaart, op de accu met solar en generator)

Motor bei 80% Leistung Maximum Geschwindigkeit 15 km/h 5h fahren (ofwel met 10% afwijking minimaal 13,5km/uur)

Motor bei 100 % Leistung Maximum Geschwindigkeit 16km/h 3h fahren (ofwel met 10% afwijking minimaal 14,4km/uur)

- Als de boot voldoet aan bovengenoemde proefvaarteisen wordt de openstaande factuur van € 63.442, minus verbeurde boete betaald, en wordt de Linssen als laatste betaling overgedragen.

- Als de boot niet voldoet aan bovengenoemde eisen, maar de afwijkingen klein zijn, zullen we proberen een financiële oplossing te zoeken.

- Voldoet de boot niet aan de eisen en zijn de afwijkingen aanzienlijk dan zal er een andere motor geïnstalleerd moeten worden.

(...)

4.23. Na het hiervoor weergegeven voorstel, vervolgt Jim Cornelissen in een e-mail van 31 oktober 2019 dat ook zijn vader Kees - Kees Cornelissen, zijnde de directeur/eigenaar van Shipyard – aan deze afspraken wil meewerken, waarop Stirnemann dezelfde dag antwoordt dat zij blij zijn dat hiermee een oplossing binnen bereik ligt (“*abzeichnet*”) (EP9, 3^e voorlaatste p).

4.24. In een e-mail van Shipyard aan Stirnemann van 5 november 2019 is vermeld dat het schip te water gelaten, geheel afgebouwd, vaarklaar en gebruiksgereed is, inclusief alle overeengekomen installaties en opties en dat het op 6 november 2019 beschikbaar is voor een opleveringsinspectie, waarvoor twee werkdagen moeten worden gepland (EP11).

4.25. De tweedaagse afspraak voor de opleveringsinspectie werd gemaakt voor 12 en 13 november 2019.

4.26. Op 12 en 13 november 2019 heeft Stirnemann het schip geïnspecteerd, waarbij zij werd bijgestaan door de heer Beekmann voornoemd. Op 12 november 2019 kon geen proefvaart worden gemaakt, althans geen proefvaart waarbij Stirnemann of Beekmann zelf aan het roer konden staan. Er waren problemen met de battery monitor waardoor de motor niet kon worden getest aan de daarvoor vastgestelde criteria en er kon alleen op het accupakket worden gevaren omdat de generator niet naar behoren werkte. Daarnaast werd er door een monteur van de leverancier, Bellmarine, nog gewerkt aan synchronisatie van de twee motoren. Deze problemen waren, naar zeggen van Shipyard, in de middag van 13 november opgelost waarna volgens Shipyard het schip op alle snelle snelheden heeft kunnen varen en het vermogen kon worden getest. Op dat moment was Beekmann echter al van de werf vertrokken, waardoor het testen niet meer mogelijk was. Door Stirnemann werd daarna voorgesteld een nieuwe afspraak te maken voor het proefvaren op 15 november 2019, maar die datum kwam Cornelissen niet gelegen, waardoor in die week niet meer werd proefgevaan.

4.27. Met een aan Stirnemann gezonden verzamel factuur van 13 november 2019 waarin tevens een afrekening van budgetposten en meer- en minderwerk, heeft Shipyard aan Stirnemann een afrekening gepresenteerd of voorgesteld waarin wordt uitgegaan van een totale koop/bouwsom voor het schip van € 1.016.105,00 (EP17).

4.28. Uiteindelijk hebben partijen een afspraak kunnen maken voor een tweede proefvaart op 21 november 2019. De heer A. van Zaltbommel, een deskundige die werd ingeschakeld door Shipyard, heeft in een daarover opgemaakt rapport het volgende geschreven (GP13):

De proefvaart is voorspoedig verlopen met uitzondering van het maximale vermogen en de maximale snelheid.

Er kan met het schip veilig op de rivieren en kanalen genavigeerd worden, echter op dit moment tot een maximale snelheid van 13 km per uur.

4.29. Vervolgens is er een keuring (proefvaart) geweest op 16 december 2019 waarbij, naast partijen en hun respectieve deskundigen Beekmann en Van Zaltbommel, onder meer aanwezig waren een medewerker van Bellmarine en, namens Stirnemann, nog een deskundige op het gebied van elektrische aandrijving, de heer P. Kendjian.

4.30. de heer Beekmann schrijft in een e-mail van 16 december 2019 aan de advocaat van Stirnemann over deze keuring (proefvaart) het volgende (EP16):

(...)

Wij gingen aan boord met 2 vragen:

1 werkt de generator in combinatie met de 400V 144V 200A acculader voor de hoofd accu's

2 Heeft de elektrische hoofdmotor voldoende vermogen om de minimaal gewenste snelheid van 15 kph te halen.

Op vraag 1 kunnen we positief antwoorden (...)

Het antwoord op vraag 2 is negatief. Tijdens de proefvaart blijkt dat de motor niet voldoende draaimoment levert om het benodigde toerental te halen. De maximaal behaalde snelheid is 13 kph. Deze conclusie wordt gedeeld door Bart de techneut van Bellmarine.

De heer K. Cornelisse deelt die mening niet. Hij gaat er vanuit dat er ergens 20kW aan vermogen verdwijnt, mogelijk in warmte wordt omgezet, voordat het op de schroefas komt. Hij geeft aan meet apparatuur aan te gaan schaffen om te meten welk vermogen er op de schroefas wordt afgeleverd. En hij geeft aan dat indien dat minder is dan het door Bellmarine opgegeven vermogen het probleem bij Bellmarine ligt.

Niet geverifieerde bron geeft aan dat het schip niet 65 ton maar 85 ton weegt, dit zou verklaren dat een grote motor nodig is, nl. 1 kW per Ton, dus tussen de 80 en 90 kW. (...)

4.31. In een ongedateerde schriftelijke verklaring van Kendjian (gericht aan de advocaat van Stirnemann) wordt over het testen op 16 december 2019 als volgt verklaard (EP 16):

Op maandag 16 december ben ik samen met de heer G. Beekmann aan boord gegaan (...). Hierbij had u mij de vraag mee gegeven of de Elektrische voortstuwing installatie aan boord voldoet (...) aan de door uw client gestelde eisen. Namelijk dat er minstens 15 km/h gehaald moet worden. (...)

In een eerder bericht heb ik op papier gekeken naar de installatie: scheepslengte 19,95 meter, 64 ton en een motor die 60 kW zou leveren. Tevens een 25 kW generator set die een acculader die bij 144 V 200A kan leveren voed. En een 144V 1500Ah accupakket. In principe niet een overmatig groot pakket maar voldoende om de gewenste snelheid van 15 km/h te halen.

Ondanks dat ging ik hoopvol aan boord er waren immers eerder snelheden gehaald die in de buurt van het gewenste lagen, met een nog niet voldoende goed ingeregelde motor. Aan boord trof ik Bart van Bellmarine en Oscar van E-ship tezamen met een vertegenwoordiger van Curtis (de regelaars die de motor aansturen). Zowel Bart als Oscar zijn bekend als uiterst professionele en capabele, in elektrisch varen gespecialiseerde, mannen. Dit gaf mij al het vertrouwen dat als het probleem van de inregeling van de motor opgelost kan worden deze heren het voor elkaar konden krijgen.

Al snel werd duidelijk dat de motor niet op toeren kwam ondanks dat de motoren nu wel goed samenwerkten. Bij 1305 toeren hield het op en steeg enkel nog de stroom door de motor. Ook varende werd dit niet beter. Tijdens een overleg met Bart waar er twijfels ontstonden over de voorgegeven gegevens van het schip, en het vermoeden is dat het schip veel zwaarder is dan opgegeven, gaf hij aan dat de motor niet voldoende draaimoment opwekt om de schroef voldoende toeren te laten draaien.

Met de gegevens van de proefvaart, de informatie van Bart en het sterke vermoeden dat het schip veel zwaarder is dan oorspronkelijk gedacht, ben ik van mening dat deze installatie niet gaat werken. De motor levert niet voldoende draaimoment om op toeren te komen en dus zal het schip nooit de snelheid halen die gewenst is.

In een korte discussie op het achterdek deel ik mijn conclusie dat de installatie niet de gewenste snelheid van 15 k/h gaat leveren.

Hierop geeft de heer Cornelissen aan het hier niet mee eens te zijn en dat hij aanvullende metingen gaat doen om aan te tonen dat Bellmarine niet heeft geleverd wat zij beloofd heeft.

Verder ontkent geen van de andere techneuten mijn conclusie.

Dan hoe verder? Een zwaardere motor plaatsen? De installatie bestaande uit Accu's, Lader, generator en motor is op dit moment energetisch in balans. In deze balans zit geen ruimte meer voor een zwaardere motor. De installatie zoals gebouwd zit aan het maximale van haar capaciteit. Het gevolg is dat er naar een hoger voltage en capaciteit gegaan moet worden en dat is enkel met lithium accu's mogelijk. Tevens moet er dan met meer energie geladen worden dus is een grotere lader en een bijbehorende grotere generator nodig. (...)

4.32. Op 18 december 2019 heeft JVC, in opdracht van Shipyard, een meting gedaan van het koppel op de schroefas. In het daarover uitgebrachte verslag van Van Zaltbommel voornoemd, staat dat tijdens deze metingen gevaren werd met een snelheid van 14,4 – 14,5 kilometer per uur maar dat daarbij het maximale vermogen niet werd geleverd. Van de 60 Kw die de motoren volgens Bellmarine zouden moeten leveren werd maximaal 40 Kw door JVC gemeten. (GP16)

4.33. Op 6 januari 2020 schrijft Shipyard aan Stirnemann het volgende (EP60):

(...) Es ist klar dass mit das Schiff sicher und korrekt gefahren werden kann, das Schiff fährt die durch Ihnen gewünschte Geschwindigkeit von 16Km/h minus 10% ist doch 14,4 km/h!!

(...)

Ihre weiter wünschen für ein optimierte hauptantrieb, oder einen völlig andere antrieb, sind anerkannt durch die Werft und durch Bellmarine/Transfluid und alle Parteien sind füllig zu Verfügung zusammen zu arbeiten um Ihre wüschen, oder Ihre völlig neue wüschen, zu versuchen zu erfüllen.

Er ist weiter Ihre Entscheidung damit weiter zu gehen oder nicht, das schiff ist fertig, und nur Um ihnen weiter zu helfen werden folgende technische und finanzielle vorschlagen gemacht.

(...)

3

Wir einigen uns wie schon geschrieben ist, die € 135.000,= variante Schiff bleibt technisch wie es ist da wird nichts weiteres geändert.

Wir einigen uns finanziell in der Mitte, end Zahlung von € 135.000,= plus die Linssen

(...)

**Nach Wunsch, um Ihnen weiter zu Hilfe zu sein,
und auch in Kombination mit die finanzielle Variante von € 135.000,= plus die Linssen**

Sind die folgende Technische Verbesserungen zu Verfügung.

1^e Option

Lösung mit zwei neue Bellmarine permanent Magnet Elektro Motoren,
die Modulmaster BV 101480W nominal 50Kw intermittent 60Kw 144 Volt 1500 rpm
(...)

Diese Technische Variante wird Ohne kosten ausgeführt.

4.34. Bij kortgedingvonnis van 8 januari 2020 is Shipyard veroordeeld tot afgifte van het schip aan Stirnemann binnen 24 uur nadat Stirnemann het inruilschip bij de werf van Shipyard heeft afgeleverd en een bedrag van € 35.422,00 aan Shipyard heeft voldaan, zijnde de som van het door Stirnemann als schuldig erkende bedrag aan meerwerk en opties van € 63.422,00 verminderd met € 28.000,00 in verband met, naar het voorlopig oordeel van de kortgedingrechter, door Shipyard tot 21 november 2019 verbeurde boetes, en is de executie van het kortgedingvonnis van 19 augustus 2019 met ingang van 21 november 2019 geschorst, waardoor Shipyard na die datum geen boetes meer zou verbeuren (EP20).

4.35. Op 14 januari 2020 heeft Shipyard het schip feitelijk overgedragen aan Stirnemann. Op die dag is zij van de werf weggevaaren. Daarbij heeft zij de CE-handboek en de bijlbrief (eigendomsbewijs) die bij het schip horen meegenomen, zij het dat deze documenten nog niet door Shipyard waren ondertekend. Vervolgens is Stirnemann met het schip naar de firma Tinnemans gevaren, die de gehele elektrische aandrijfinstallatie, dat wil zeggen, het complete accupakket, de elektromotor met regelkast, de dieselgenerator en de bijbehorende onderdelen heeft uitgebouwd. Stirnemann heeft deze motorcomponenten aan Shipyard terug laten bezorgen.

4.14. Uit een kadastraal bericht van 7 februari 2020 blijkt van een teboekstelling van het schip, met vermelding "*in aanbouw*", op 2 oktober 2018 en een doorhaling daarvan op 6 februari 2020. Bij deze registratie is Stirnemann als eigenaar vermeld.

4.36. International Yachtbuilders is een zuster vennootschap van Shipyard. Van beide vennootschappen is de heer K. Cornelissen direct of indirect directeur/groootaandeelhouder. Op 10 augustus 2020 heeft International Yachtbuilders beslag gelegd op het schip, zich op het standpunt stellend dat het schip (ook) nog op haar naam in het Kadaster stond ingeschreven, krachtens een eerdere inschrijving, en zij op die grond eigenaar is gebleven.

4.37. Shipyard heeft van het kortgedingvonnis van 19 augustus 2019 en 8 januari 2020 hoger beroep ingesteld bij het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden. Tijdens een comparitie van partijen bij het hof van 24 september 2020 zijn partijen een regeling overeengekomen, die als volgt in het proces-verbaal van die zitting is vastgelegd (GP36):

(...)

2. In het kortgeding vonnis van 8 januari 2020 is overwogen dat partij Cornelissen een bedrag van € 28.000 verschuldigd is ter zake dwangsommen. (...). Partijen stellen de verschuldigdheid van deze dwangsommen afhankelijk van de uitkomst van de bodemprocedure. Partijen zullen de bodemrechter uitdrukkelijk vragen om een oordeel te geven over de termijn zoals deze in het kortgeding vonnis van 19 augustus 2019 is gegeven. In dat vonnis is de oplevertermijn bepaald op 18 september 2019. Als blijkt dat de bodemrechter de opleverdatum op een latere datum vaststelt, dan zal de dwangsom met evenredigheid worden terugbetaald/verrekend.

5. Het geschil

in de zaak 20-244

in conventie

5.1. Stirnemann vordert - samengevat – na tweemaal wijziging van eis bij akte en tijdens de mondelinge behandeling, waartegen Shipyard zich niet heeft verzet:

1. de tussen partijen gesloten overeenkomst en nader gemaakte afspraken partieel te ontbinden, voor zover het betreft de levering en inbouw van de nadien overeengekomen elektrische aandrijving, inclusief alle bijkomende materialen, onderdelen en werkzaamheden;
2. Shipyard te veroordelen om aan Stirnemann te voldoen bij wijze van restitutie van reeds betaalde bedragen ten behoeve van de oorspronkelijk overeengekomen voortstuwingmotor € 75.000,00 en, bij wijze van restitutie van reeds betaalde bedragen ten behoeve van de elektrische voortstuwing, € 72.000,00;
3. Shipyard te veroordelen om aan Stirnemann bij wijze van vergoeding van schade te voldoen € 125.412,31 inclusief rente en kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente over € 72.000,00 vanaf 4 februari 2020 tot en met de dag der algehele voldoening, alsmede met de wettelijke rente over de door Stirnemann aan Tinnemans betaalde kosten vanaf de respectievelijke betaaldata;
4. Shipyard te veroordelen om, op straffe van een dwangsom van € 250,00 per dag ingaande op de dag dat het schip weer door Tinnemans te water zal zijn gelaten, aan Stirnemann te verstrekken een CE-certificaat met daarop de gegevens van de nieuwe voortstuwingsinstallatie, alsmede de bijbehorende tekeningen van de elektrische installatie;
5. Shipyard te veroordelen in de kosten van deze procedure, waaronder de beslagkosten en de nakosten, te vermeerderen met wettelijke rente daarover vanaf de datum van betekening van dit vonnis tot en met de dag van algehele voldoening.

5.2. Stirnemann legt – kort weergegeven – het volgende aan haar vorderingen ten grondslag. Shipyard is tekortgeschoten in de nakoming van haar verbintenis tot het leveren van een schip overeenkomstig hetgeen partijen daarover zijn overeengekomen. Shipyard is niet in staat gebleken het schip te voorzien van een elektrische voortstuwing overeenkomstig de daarvoor overeengekomen specificaties. Stirnemann vordert ontbinding van de overeenkomst voor het deel dat daarop betrekking heeft (vordering sub 1). Bij wijze van ongedaanmaking vordert zij hetgeen zij ter zake aan Shipyard heeft betaald (vordering sub 2). Verder vordert Stirnemann vergoeding van schade als gevolg van andere toerekenbare tekortkomingen, waaronder vervangende schadevergoeding met betrekking tot een aantal andere gebreken aan het schip die zij door een derde (Tinnemans) heeft laten herstellen of zal laten herstellen, schade voor kosten die zij heeft moeten maken voor een CvO-certificaat en schade voor door haar gemist vaargenot gedurende een jaar (vordering sub 3). Tot slot vordert zij, kennelijk bij wijze van nakoming, dat Shipyard haar een CE-certificaat met betrekking tot het schip verstrekt (vordering sub 4). Shipyard zou zich met de overeenkomst hebben verbonden om het schip met CE-certificaat te leveren, hetgeen ook een wettelijke verplichting zou zijn.

5.3. Shipyard voert verweer. Zij stelt dat de elektrische voortstuwing naar behoren werkte. De voortstuwing had voldoende vermogen om het schip op de gewenste snelheid te laten varen. Evenwel erkent Shipyard dat de motor niet het overeengekomen vermogen kon leveren. De elektrische voortstuwing had een configuratie waarmee, ook bij de leverancier van de motor, weinig ervaring bestond. Shipyard stelt dat niet zij, maar de leverancier voor de deugdelijke werking van de motor verantwoordelijk en aansprakelijk is. Shipyard heeft met de leverancier contact opgenomen, waarna aan Stirnemann zonder extra kosten een zwaardere motor is aangeboden die wel het gewenste vermogen zou kunnen leveren. Stirnemann is hierop niet ingegaan. Zij heeft Shipyard geen mogelijkheid gegeven deze andere motor te plaatsen. De andere gebreken die Stirnemann stelt, zijn gebreken die Shipyard onder de garantieregeling had kunnen oplossen. Stirnemann had daarvoor met het schip naar de werf kunnen komen, maar heeft dat niet gedaan. Shipyard is bereid een CE-certificaat leveren, maar nu het schip zoals door haar geleverd afwijkt van de andere schepen in de serie door de hybride voortstuwing heeft zij nog een aanvraag lopen voor een certificaat betreffende de afwijkende specificaties.

in reconventie

5.4. Shipyard vordert na vermeerdering van eis, samengevat, dat Stirnemann zal worden veroordeeld tot betaling aan haar van € 499.953,92, vermeerderd met rente over € 173.163,00 vanaf 19 november 2019 tot aan de dag van algehele voldoening, alsmede de wettelijke rente over de schade uit hoofde van de onrechtmatige daden c.q. vexatoire beslaglegging van Stirnemann ten bedrage van € 360.000,00 vanaf 14 januari 2020 tot aan de dag van algehele voldoening, alsmede Stirnemann te veroordelen aan Shipyard te voldoen € 28.000,00 uit hoofde van onverschuldigde betaling van dwangsommen, met rente en kosten waaronder nakosten.

5.5. Shipyard legt aan haar vorderingen ten grondslag dat Stirnemann haar nog een restant koop/bouwsom moet betalen van € 173.163,00. Daarnaast is Stirnemann aansprakelijk voor door Shipyard geleden schade als gevolg van onrechtmatige beslaglegging en/of het anderszins frustreren van een spoedige verkoop van het inruilschip, alsmede voor het initiëren van onjuiste, negatieve publicaties over haar bedrijf waardoor zij opdrachten is misgelopen. Voor de als gevolg daarvan geleden schade is Stirnemann aansprakelijk, aldus Shipyard. Haar totale schade, vermeerderd met het hiervoor vermelde resterende deel van de koop/bouwsom, wordt door haar begroot op € 499.953,92. Daarnaast stelt Shipyard zich op het standpunt dat haar in het kortgedingvonnis van 19 augustus 2019 een onredelijk korte termijn voor nakoming is gegeven. Zij wijst op de regeling die partijen hebben bereikt bij het hof op 24 september 2020, inhoudende dat partijen de vraag of deze termijn redelijk is in deze bodemprocedure zullen voorleggen. Als in dat verband van een latere opleverdatum moet worden uitgegaan zal de dwangsom evenredig daaraan worden terugbetaald of verrekend. Shipyard stelt dat de haar vergunde termijn voor oplevering – zeven weken – onredelijk is omdat het inbouwen van een hybride installatie een uitermate gecompliceerde operatie is en slechts naar behoren kan worden uitgevoerd door ervaren specialisten, die tijdens die zomerperiode niet beschikbaar waren, terwijl Stirnemann tijdens de inbouw van de installatie het schip al als woonschip in gebruik had kunnen nemen. De veroordeling tot betaling van dwangsommen in het kortgedingvonnis van 8 januari 2020 vindt zij niet goed aansluiten op de omstandigheden van het geval. Met haar vordering verzoekt zij dat de rechtbank daarover een oordeel geeft.

5.6. Stirnemann voert verweer. Van de door Shipyard gestelde restant koop/bouwsom is € 145.183,00 niet verschuldigd en € 28.000,00 reeds betaald door verrekening met dwangsommen die Shipyard ingevolge het kortgedingvonnis van 19 augustus 2019 heeft verbeurd. Het door haar gelegde beslag op het inruilschip is niet vexatoir en het heeft geen belemmering gevormd voor de doorverkoop door Shipyard nu zij dat schip heeft kunnen leveren en Stirnemann daaraan haar medewerking heeft verleend door, zoals tussen partijen overeengekomen, het beslag op te heffen na en onder de voorwaarde van een depotstorting van de koopsom op de derdengeldrekening van de advocaat van Shipyard. Partijen zijn bij wat zij daarover zijn overeengekomen, niet overeengekomen dat rente over de depotstorting is verschuldigd. Stirnemann betwist dat de publicaties over haar ervaringen met Shipyard onrechtmatig zijn omdat deze publicaties geen onjuistheden bevatten. Bovendien ontbreekt een voldoende causaal verband met door Shipyard geleden schade.

in de zaak 20-549

in conventie

5.7. International Yachtbuilders vordert - samengevat - veroordeling van Stirnemann tot afgifte van het schip binnen twee dagen na betekening van dit vonnis op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 1.500,00 voor iedere dag dat zij daarmee in gebreke zal blijven, vermeerderd met kosten en rente.

5.8. Aan deze vordering legt zij ten grondslag dat Shipyard voor de uitvoering van de hiervoor vermelde koop/bouwovereenkomst van haar een casco heeft gekocht en zij zich voor de financiering van de koopsom de eigendom daarvan heeft voorbehouden. Zij heeft van Shipyard in dat verband nog € 344.850,00 te vorderen, welk bedrag door Shipyard zou worden betaald middels doorlevering van het door Stirnemann aan Shipyard te leveren inruilschip. Daarnaast is ten behoeve van International Yachtbuilders een pandrecht op het schip gevestigd. Het schip is nog op naam van International Yachtbuilders geregistreerd in het scheepsregister bij het Kadaster. Aan overschrijving op naam van Stirnemann wil zij niet meewerken zolang Shipyard haar – International Yachtbuilders – niet heeft betaald. Bovendien is voor overschrijving van het schip een bijlbrief vereist (eigendomsbewijs), echter Shipyard wil deze niet ondertekenen zolang Stirnemann haar niet (volledig) heeft betaald.

5.9. Het verweer van Stirnemann is dat de ingestelde vordering niets meer is dan doorgestoken kaart van de heer Cornelissen, die immers grootaandeelhouder en bestuurder is van zowel International Yachtbuilders als Shipyard. Inschrijving bij het Kadaster is slechts een aanwijzing voor wie als rechthebbende kan worden beschouwd, het is geen vormvereiste voor overdracht. Stirnemann is ingevolge de met Shipyard gesloten koop/bouwovereenkomst eigenaar geworden van het casco door de eerste termijnbetaling, die volgens de overeenkomst strekte tot aankoop daarvan. Shipyard heeft Stirnemann ten tijde van het sluiten van de koop/bouwovereenkomst er niet over geïnformeerd dat zij daarvoor het casco moest aankopen van International Yachtbuilders en de laatste zich in verband daarmee de eigendom daarvan heeft voorbehouden. Stirnemann wist niet beter dan dat het casco eigendom was van Shipyard en dus door haar kon worden geleverd. Door de registratie van het schip (op naam van International Yachtbuilders) kon Shipyard het schip

niet door en met de eerste termijnbetaling door Stirnemann aan haar leveren, maar was daarvoor een notariële akte vereist. Verder is sprake van een dubbele inschrijving bij het Kadaster, namelijk is er naast een inschrijving in 2013 op naam van International Yachtbuilders een teboekstelling op naam van Stirnemann voor een schip in aanbouw. Shipyard heeft deze laatste inschrijving voor Stirnemann voorbereid – zij heeft de formulieren daarvoor grotendeels ingevuld – terwijl zij bekend was met de bestaande inschrijving uit 2013, waarmee zij onrechtmatig en mogelijk strafbaar heeft gehandeld. Shipyard heeft ook het brandmerk van de inschrijving in 2013 verwijderd dan wel onzichtbaar gemaakt om het daarna te voorzien van een nieuw brandmerk. Stirnemann betwist dat International Yachtbuilders zich de eigendom heeft voorbehouden. Ter onderbouwing van het eigendomsvoorbehoud heeft International Yachtbuilders een factuur van haar aan Shipyard overgelegd waarin dat voorbehoud is vermeld, maar het maken van een voorbehoud eerst bij facturatie is te laat. Het moet ten tijde van het sluiten van de verkoopovereenkomst worden gemaakt. En als al sprake is van een rechtsgeldig voorbehoud kan International Yachtbuilders zich daarop niet meer beroepen nu het schip met haar medeweten is afgebouwd en aan Stirnemann is geleverd. Bovendien heeft International Yachtbuilders betaling verkregen door de doorverkoop van het inruilschip en zal zij de koopprijs daarvoor met haar vordering op Shipyard hebben kunnen verrekenen. Als International Yachtbuilders nog eigenaar is dan dient haar vordering af te stuiten op ongerechtvaardigde verrijking nu het schip na afbouw aanzienlijk in waarde is gestegen. Tot slot betwist Stirnemann gemotiveerd de authenticiteit van diverse door International Yachtbuilders overgelegde stukken, waaronder de hiervoor vermelde factuur, pandakte en verkoopovereenkomst althans betwist zij de datering daarvan.

in (voorwaardelijke) reconventie

5.10. Stirnemann vordert, samengevat,

1. voor het geval zij in conventie wordt veroordeeld tot afgifte van het schip, dat International Yachtbuilders zal worden veroordeeld tot vergoeding van de daardoor door haar te lijden schade, door haar begroot op € 1.000.000,00,
2. te verklaren voor recht dat het schip door verkoop en rechtsgeldige levering eigendom is geworden van Stirnemann,
3. International Yachtbuilders te veroordelen om binnen één week na betekening van dit vonnis op te heffen het op het schip gelegde conservatoire beslag tot afgifte, alsmede de inschrijving van deze beslagen in het Kadaster te doen doorhalen,
4. International Yachtbuilders te veroordelen om binnen één week na betekening van dit vonnis de inschrijving van haar eigendomsrechten in het Kadaster te doen doorhalen,
5. International Yachtbuilders te veroordelen om aan Stirnemann te voldoen een dwangsom van € 1.000,00 per dag of dagdeel dat zij nalaat om te voldoen aan de vorderingen onder 3 en 4,
6. de inschrijving van International Yachtbuilders van eigendom van het schip in het Kadaster waardeloos te verklaren en te bevelen die inschrijving door te halen,
7. International Yachtbuilders te veroordelen in de kosten van deze procedure.

5.11. Aan haar voorwaardelijke vordering onder 1 legt Stirnemann ten grondslag dat door en met een revindicatie door International Yachtbuilders, International Yachtbuilders ongerechtvaardigd wordt verrijkt ter hoogte van de waarde van het schip, die zij stelt op € 1.000.000,00. Aan haar vorderingen onder 2 – 6 legt Stirnemann ten grondslag hetgeen zij als verweer in conventie naar voren heeft gebracht, kort gezegd, dat zij als eigenaar van het schip moet worden aangemerkt.

5.12. International Yachtbuilders voert verweer, waarvoor zij goeddeels haar stellingen in conventie herhaalt. Zij handhaaft haar revindicatievordering voor zolang zij geen betaling van Shipyard heeft verkregen, waartoe Shipyard eerst in staat zal zijn als haar vordering op Stirnemann is voldaan.

in de vrijwaringszaak 20-611

5.13. Stirnemann vordert – samengevat – dat Shipyard, hoofdelijk tezamen met International Yachtbuilders des dat de een betaald hebbende de ander zal zijn gekweten, aan Stirnemann zal voldoen, de schade ad € 1.000.000,00 die zij zal lijden indien zij in de hoofdzaak wordt veroordeeld tot afgifte van het schip, alsmede aan haar te voldoen een door de rechtbank te begroten vergoeding voor door haar ten gevolge van de door International Yachtbuilders ingestelde vordering en gelegd beslag gemaakte kosten, vermeerderd met kosten en rente.

5.14. Aan haar vordering legt Stirnemann ten grondslag hetgeen zij als verweer in de hoofdzaak naar voren heeft gebracht. Shipyard dient haar te vrijwaren voor de gevolgen van een veroordeling van haar in de hoofdzaak tot afgifte van het schip aan International Yachtbuilders. Shipyard heeft haar er nooit op gewezen dat het casco niet aan haar maar aan International Yachtbuilders in eigendom zou toebehoren. Als het schip aan International Yachtbuilders in eigendom zou toebehoren is de conclusie dat Shipyard het schip niet heeft geleverd terwijl Stirnemann daarvoor wel de koopprijs/bouwsom heeft betaald. In dat geval is sprake van een toerekenbare tekortkoming dan wel een onrechtmatig handelen zijdens Shipyard waarvoor zij haar schadeloos dient te stellen. De schade begroot zij op de waarde van het schip, die naar zij stelt thans € 1.000.000,00 bedraagt. Zij vordert dat Shipyard daarvoor hoofdelijk, naast International Yachtbuilders wordt veroordeeld.

5.15. Shipyard voert verweer, gelijk aan wat International Yachtbuilders in de hoofdzaak ter onderbouwing van haar vordering heeft aangevoerd, alsmede als verweer op de voorwaardelijke eis in reconventie naar voren heeft gebracht.

6. De beoordeling

in alle zaken

6.1. In deze zaak met internationale aspecten – Stirnemann woont in Zwitserland – heeft de rechtbank in de zaak 20-244 door forumkeuze in de tussen partijen gesloten overeenkomst rechtsmacht uit hoofde van artikel 25 van de Herschikte EEX-Verordening (nr. 1215/2012). In de zaak 20-549 heeft de rechtbank rechtsmacht doordat in reconventie vorderingen worden ingesteld betreffende de inschrijving in het scheepsregister, zijnde een openbaar register, als bedoeld in artikel 24 lid 3 van de Herschikte EEX-verordening. Gelet

daarop, en op de omstandigheid dat partijen de bevoegdheid van de rechtbank daarin niet in twijfel hebben getrokken, wordt voor de vordering in conventie uitgegaan van een keuze voor de Nederlandse rechter. De derde zaak betreft een vrijwaringszaak waarvoor bevoegdheid aan de Nederlandse rechter toekomt op grond van artikel 8 lid 2 van meergenoemde verordening.

6.2. Op grond van artikel 3 lid 1 van de Rome I-Verordening (nr. 593/2008) moeten de vorderingen in de zaak 20-244 worden beoordeeld naar Nederlands recht. Partijen in die zaak hebben uitdrukkelijk Nederlands recht op hun overeenkomsten van toepassing verklaard. Het Weens koopverdrag is niet van toepassing op de koop van binnenvaartschepen, artikel 2 aanhef en onder e WKV. Ook de vorderingen in de zaak 20-549 moeten naar Nederlands worden beoordeeld, maar dan op grond van artikel 4 lid 1 van de Rome II-verordening. Deze vordering is immers klaarblijkelijk gegrond op onrechtmatige daad nu zij strekt tot afgifte van het schip door Stirnemann op de grond dat zij het schip zonder recht of titel houdt. De tegenvorderingen van Stirnemann en de zaak 20-611 houden daarmee verband en worden daarom naar hetzelfde recht beoordeeld. De rechtbank neemt daarbij in aanmerking dat partijen zich in alle zaken uitsluitend hebben beroepen op bepalingen naar Nederlands recht.

in de zaak 20-244

in conventie en in reconventie

6.3. Vanwege de samenhang zal de rechtbank de vorderingen in conventie en reconventie gezamenlijk bespreken.

6.4. Shipyard heeft voor Stirnemann een schip gebouwd. Na eerst problemen over de datum van oplevering, waarover partijen elkaar twee keer hebben getroffen in kort geding waarvan een in appel, ligt nu, in deze zaak, in wezen de vraag voor hoe partijen moeten afrekenen. Gelet op de vorderingen die over en weer zijn ingesteld moet ter beantwoording van die vraag als eerste worden beoordeeld of en in hoeverre Shipyard dwangssommen heeft verbeurd door een door Stirnemann gestelde te late oplevering. Ten tweede moet worden beoordeeld of Stirnemann recht heeft op terugbetaling van de door haar aan Shipyard betaalde kosten voor de voortstuwing. Daarvoor is van belang of er, zoals door Stirnemann gevorderd, grond is voor ontbinding van de overeenkomst voor het deel dat op die voortstuwing betrekking heeft. Bij bevestigende beantwoording moet worden beoordeeld of en in hoeverre Stirnemann aanspraak heeft op vergoeding van de kosten die zij moest maken voor het uitbouwen van de motor (gevolgschade) en kosten die verband houden met de installatie van een nieuwe (vervangende schade). Ten derde ligt ter beslissing voor hoe de in de overeenkomst opgenomen budgetposten en opties moeten worden afgerekend en of en in hoeverre er moet worden betaald in het kader van een afrekening van meer- en minderwerk. Ten vierde ligt de vraag voor of Stirnemann aanspraak heeft op vergoeding van kosten die zij moet maken, of heeft moeten maken, om een aantal gebreken aan het schip te doen herstellen door een derde (vervangende schadevergoeding).

6.5. Naast deze afrekening ligt ter beslissing voor, in reconventie, of Shipyard aanspraak heeft op vergoeding van schade als gevolg van een aantal door haar als

onrechtmatig geduide handelingen en gedragingen van Stirnemann, waaronder het leggen van beslag en, naar zij stelt onjuiste, berichtgeving en publicaties over de werf.

Dwangsommen

6.6. In het kortgedingvonnis van 19 augustus 2019 is Shipyard veroordeeld om het schip uiterlijk op 18 september 2019 vaarklaar en opleveringsgereed te hebben op straffe van een dwangsom van € 500,00 per dag. In het kortgedingvonnis van 8 januari 2020 is vastgesteld dat het schip pas op 21 november 2019 vaarklaar en opleveringsgereed was en dat Shipyard tot die datum voor € 28.000,00 aan dwangsommen heeft verbeurd. Shipyard heeft van de vonnissen appel ingesteld en tijdens de mondelinge behandeling van dat appel zijn partijen overeengekomen dat zij in deze bodemprocedure ter beoordeling zullen voorleggen of de in het eerste vonnis bepaalde termijn voor oplevering redelijk is, naar aanleiding waarvan een evenredige aanpassing zal kunnen plaatsvinden van door Shipyard verbeurde dwangsommen.

6.7. Bij het sluiten van de overeenkomst zijn partijen uitgegaan van conventionele voortstuwing. Na het sluiten van de overeenkomst heeft Stirnemann gekozen voor een op maat gemaakte hybride aandrijving. Die techniek was, zoals Shipyard in haar onder 4.5 vermelde offerte en onder 4.8 vermelde e-mail schrijft, nog niet veel toegepast. In haar onder 4.12 en 4.13 vermelde e-mails heeft Shipyard toegelicht dat zij voor de installatie daarvan afhankelijk was van door haar leveranciers te leveren specialisten en deze in de zomerperiode beperkt beschikbaar waren. Zij zou met het schip meerdere malen moeten varen om de voortstuwing te testen en goed af te stellen, voordat het als een veilig schip aan Stirnemann kon worden meegegeven. In de onder 4.12 vermelde e-mail schrijft zij dat het, bij wijze van spreken, niet gaat om een nieuwe auto die je van de garage meeneemt. Zoals Shipyard in haar onder 4.13 vermelde e-mail schrijft, kon zij daarom wel een datum afspreken voor een tewaterlating, en zou zij daaraan ook wel een dwangsom willen verbinden, maar kon zij geen datum afspreken voor een oplevering. Op deze argumentatie is Stirnemann niet ingegaan. Zij heeft volstaan met een verwijzing naar de overeengekomen datum voor oplevering van 1 mei 2019 en met de constatering dat Shipyard dus al veel te laat was.

6.8. De rechtbank is van oordeel dat het in deze omstandigheden niet redelijk was om Shipyard te houden aan enige oplevertermijn, althans aan een zodanige termijn dwangsommen te verbinden. Daarvoor waren er te veel onzekerheden over de techniek van de voortstuwing en over de beschikbaarheid van specialisten die problemen daarmee konden oplossen. Deze problemen hebben zich ook voorgedaan zoals later in dat jaar, tijdens meerdere opleverpogingen is gebleken. Daar komt bij dat er op dat moment nog geen gedetailleerde afspraken waren over de criteria waaraan de voortstuwing moest voldoen wat betreft snelheid en vermogen en accuduur. Daarvoor was dus nog de medewerking van Stirnemann vereist. Uit de onder 4.22 en 4.23 vermelde e-mails volgt dat partijen daarover eerst in oktober 2019 afspraken hebben kunnen maken. Verder heeft Stirnemann, zoals Shipyard onbestreden heeft gesteld, in die periode meerdere aanwijzingen gegeven voor de

wijze waarop het schip moest worden afgebouwd waardoor Shipyard ook wat dat betreft de uitvoering en doorlooptijd niet volledig in eigen hand had.

6.9. Dit betekent overigens niet dat Shipyard op dat moment geen verplichting had om datgene te doen wat redelijkerwijs mogelijk was om tot een snelle oplevering te komen, immers was de voor oplevering voorziene datum van 1 mei 2019 al ruimschoots verstreken. Gesteld noch gebleken is echter dat Shipyard daarin heeft verzaakt. Zij heeft geprobeerd de gebreken met de motoren op te lossen. Daarin is zij, met de leverancier en andere door haar ingeschakelde specialisten, voor een deel geslaagd in die zin dat het schip uiteindelijk de overeengekomen snelheden heeft kunnen varen, althans binnen de daarvoor gestelde marges is gebleven. De motoren leverden echter niet het overeengekomen vermogen. Op het moment dat duidelijk werd dat dat niet kon worden opgelost, heeft Shipyard aan Stirnemann voorstellen gedaan voor alternatieve motorconfiguraties. De - retorische - vraag is dan ook wat Shipyard meer of anders had kunnen en moeten doen en wat een met een dwangsom te verzekeren termijn voor oplevering daaraan had kunnen bijdragen.

6.10. Nu met het voorgaande niet kan worden vastgesteld dat Shipyard niet tijdig heeft geleverd, althans een niet tijdige levering haar niet is toe te rekenen, is zij ook niet aansprakelijk voor schade als gevolg van door haar gemist vaargenot, zoals door Stirnemann gevorderd en door haar begroot op € 15.000,00. De daarop betrekking hebbende vordering van Stirnemann zal dan ook worden afgewezen.

Ontbinding

6.11. De voortstuwing voldeed niet aan de daarvoor overeengekomen eisen. Uiteindelijk kon met de motoren binnen de daarvoor gestelde marge op overeengekomen snelheid worden gevaren, maar leverden ze niet het afgesproken vermogen. Zoals Stirnemann onbestreden heeft gesteld gaat dat ten koste van de bedrijfszekerheid van de motor, en van de veiligheid en het comfort van varen en manoeuvreren.

6.12. Shipyard heeft voorgesteld de motoren te vervangen door motoren van een nieuwer type. Deze waren nog niet op de markt en daarom op korte termijn niet leverbaar. Een garantie dat deze motoren wél het juiste vermogen zouden geven was er dan ook niet. Daarnaast heeft Stirnemann erop gewezen dat met deze motoren ook het accupakket moest worden vervangen en/of aangepast en mogelijk ook de generator. Hoe dit ook zij, naar het oordeel van de rechtbank geldt het voorstel niet als een redelijk aanbod tot nakoming nu Shipyard daaraan de voorwaarde verbond dat Stirnemann haar in het kader van een eindafrekening nog € 135.000,00 zou betalen. Dat bedrag klopt niet, waarover hierna meer, waardoor Shipyard die voorwaarde niet mocht stellen. Daardoor is zij ter zake zonder ingebrekestelling in verzuim gekomen (artikel 6:83 sub c BW). Daarmee is de vordering van Stirnemann tot ontbinding van de overeenkomst voor het deel dat betrekking heeft op de voortstuwing toewijsbaar.

6.13. De ontbinding van de overeenkomst leidt tot verbintenissen tot ongedaanmaking over en weer. Stirnemann heeft de voortstuwingsinstallatie door een derde (Tinnemans) laten uitbouwen en heeft de componenten daarvan aan het adres van Shipyard laten bezorgen. Daarmee heeft zij aan haar verbintenis tot ongedaanmaking voldaan.

6.14. Shipyard zal in het kader van ongedaanmaking de door Stirnemann betaalde kosten voor de elektrische voortstuwing moeten terugbetalen. Daarbij wordt uitgegaan van de onder 4.5 vermelde offerte waarin deze is aangeboden voor € 75.000,00 waarin een aftrek van € 21.100,00 voor de componenten van de aanvankelijk overeengekomen dieselaandrijving is verdisconteerd. Deze bedragen bij elkaar maakt € 96.100,00, en dat is wat Stirnemann in feite voor de elektrische voortstuwing heeft betaald, zij het dat Stirnemann, zoals zij onbestreden heeft gesteld, daarop € 3.000,00 heeft ingehouden in verband met zes zonnepanelen waarvoor geen plaats meer was.

6.15. Niet duidelijk is of in het bedrag van € 21.100,00 voor de componenten van de oorspronkelijke dieselveortstuwing ook de arbeid voor montage daarvan is inbegrepen. Gelet op de bewoordingen van de offerte lijkt het alleen om de componenten te gaan. Daarmee is niet duidelijk wat in verband met de oorspronkelijke dieselveortstuwing aan kosten voor arbeid is begroot. Partijen hebben zich daar niet over uitgelaten waardoor dit aspect in de procedure onbelicht is gebleven. De stelling van Shipyard is dat voor de kosten van de elektrische voortstuwing alleen moet worden gekeken naar het offertebedrag voor de elektrische voortstuwing van € 75.000,00, zij het dat dit bedrag volgens haar om een schatting gaat en het bedrag volgens haar iets hoger is. Die stelling is onjuist omdat, zoals hiervoor overwogen, in de offerte de kosten voor de componenten van de dieselveortstuwing zijn afgetrokken, dus dat het daarin alleen gaat om de meerkosten voor elektrisch. De stelling van Stirnemann is dat voor kosten van de elektrische voortstuwing moet worden uitgegaan van de offerte van € 75.000,00 - althans verminderd met zonnepanelen € 73.000 - en daarbij moet worden opgeteld de factuur voor "*Hauptmaschine und Ausrüstungen in die Werft*", maar ook die stelling is niet juist, immers is die factuur een termijnfactuur, gerelateerd aan een mijlpaal. Zonder verdere toelichting, die Stirnemann niet heeft gegeven, worden met deze factuur niet de kosten voor de oorspronkelijk bedachte dieselveortstuwing tot uitdrukking gebracht. Met deze stand van zaken kan de verbintenis tot ongedaanmaking zijdens Shipyard niet op een ander bedrag dan € 96.100,00 worden vastgesteld.

6.16. Stirnemann heeft de elektrische voortstuwing laten uitbouwen door de firma Tinnemans. Zij vordert vergoeding van de daarvoor gemaakte kosten van € 5.000,00 waarvoor zij verwijst naar een door haar als productie overgelegd kostenoverzicht van deze firma. Met verwijzing naar hetzelfde overzicht vordert zij € 30.000,00 voor het aanpassen van de elektrische installatie die nodig was voor de transitie van elektrisch naar diesel. Shipyard heeft met betrekking tot deze kosten geen ander verweer gevoerd dan dat het herstel- en/of garantiegebreken zijn, waarvoor Stirnemann zich had kunnen melden op de werf. De rechtbank volgt Shipyard daarin niet, immers gaat het hier om schade als gevolg van het niet nakomen van een op Shipyard rustende verbintenis tot levering van een voortstuwing met een vermogen zoals overeengekomen. Zoals hiervoor overwogen geeft de tekortkoming grond voor ontbinding, en Shipyard dient daarom ex artikel 6:277 en 6:87 BW de als gevolg daarvan door Stirnemann geleden schade, waaronder deze, te vergoeden.

Kosten CvO-certificaat, afgifte CE-documentatie

6.17. Stirneman vordert de kosten voor een Certificaat van Onderzoek (CvO). Zoals zij onbestreden heeft gesteld dient het schip, in verband met de omvang daarvan, volgens Europese regelgeving van een dergelijk certificaat te zijn voorzien. Anders dan Shipyard

betoogt is het aanvragen daarvan geen kwestie voor Stirnemann als eigenaar van het schip. In de overeenkomst is bepaald dat het schip wordt gebouwd volgens de daarvoor geldende EU-regelingen. Naar het oordeel van de rechtbank moet daaronder worden verstaan dat het is voorzien is van documentatie die voor het varen in de lidstaten is vereist. Stirnemann heeft, zoals zij onbestreden heeft gesteld, Shipyard op afgifte van een certificaat aangesproken. Door het schip niet te voorzien van het vereiste certificaat is Shipyard in haar leveringsverplichting tekortgeschoten. De als gevolg daarvan door Stirnemann geleden schade, zijnde de kosten die zij zelf heeft moeten maken voor het aanvragen van een certificaat, dient Shipyard dan ook bij wijze van schade ex artikel 6:87 BW aan Stirnemann te vergoeden. Daarbij gaat het om een bedrag van, afgerond, € 7.778,00 dat als zodanig niet door Shipyard is bestreden.

6.18. Stirnemann stelt dat, naar het zich laat aanzien, het schip met de huidige diesellootstuwing onder de eerder door Shipyard verkregen CE typegoedkeuring valt, zodat daarvoor geen extra kosten meer hoeven te worden gemaakt. Echter, zij vindt wel dat Shipyard aan haar de aangepaste CE-certificaten inclusief tekeningen van de elektrische installatie moet verstrekken, waarop de juiste voortstuwingsinstallatie is vermeld. Shipyard verweert zich door te stellen dat nu dat zij niet meer over het schip beschikt, zij niet voor de CE conformiteit kan instaan, evenwel dat zij deze wel opnieuw heeft aangevraagd. Nu dit verweer zonder weerwoord van Stirnemann is gebleven zal de rechtbank Shipyard daarin moeten volgen. Naar het oordeel van de rechtbank is met betrekking tot de vordering niet duidelijk geworden of Shipyard thans, nu dat het schip aan Stirnemann is afgegeven, daarvoor alsnog een CE certificaat kan krijgen. De op afgifte van dit certificaat gerichte vordering van Stirnemann (vordering 4) zal dan ook worden afgewezen.

Budgetposten, opties en meer/minderwerk

6.19. In bijlage 3 bij de overeenkomst (ANNEX-3) zijn drie budgetposten (“*indicative budget included in the vessel price*”) opgenomen. Het gaat om € 100.000,00 voor het interieur, € 5.000,00 voor interieurtechniek en € 5.000,00 voor huishoudelijke uitrusting. Shipyard stelt dat Stirnemann de basis lay out van het interieur, waarvoor zij kennelijk verwijst naar het in de overeenkomst genoemde referentieschip, volledig heeft gewijzigd. Tijdens de bouw zijn meerdere aanpassingen en wijzigingen uitgevoerd. Door de vele wijzigingen is sprake van een verbeterd ontwerp. De keuken is verplaatst naar het stuurhuis en in het stuurhuis is een toilet geplaatst. De aanpassingen en wijzigingen hebben geresulteerd in veel hogere kosten dan in de budgetpost begroot. Voor het interieur stelt zij een overschrijding met € 108.529,00 en voor de interieurtechniek € 10.832,00. Voor wat betreft de huishoudelijke uitrusting zijn partijen het eens over een verrekenpost van € 1.352,00.

6.20. Stirnemann betwist dat zij kostenverhogende keuzes heeft gemaakt. In tegendeel, zou zij juist hebben afgezien van het aanbrengen van de gebruikelijke vaste en geïntegreerde zitmeubels en kasten en heeft zij het interieur zo eenvoudig en strak mogelijk gehouden. De stand van de trap heeft zij gewijzigd maar die wijziging was al voor de datum van de overeenkomst bekend. Verder heeft zij een derde toilet laten aanbrengen en heeft zij voor een glazen aanrechtblad gekozen, maar dit heeft zij in haar afrekeningsoverzicht – door haar overgelegd als productie 18 – aangemerkt als meerwerk en ook als zodanig met Shipyard afgerekend. Stirnemann wijst erop dat Shipyard haar op geen enkel moment voor

de forse overschrijding van budgetposten heeft gewaarschuwd. Pas bij de eindafrekening kwam Shipyard met de forse verhogingen op de proppen.

6.21. Het oordeel van de rechtbank is als volgt. De budgetposten moeten worden aangemerkt als stelposten, dat wil zeggen posten die in de aanneemsom zijn meegenomen en in het betalingsschema zijn verwerkt, maar waarover partijen, als het om de besteding daarvan gaat, nadere afspraken moeten maken. Uit de stellingen van partijen volgt dat dergelijke afspraken niet zijn gemaakt. Shipyard stelt dat Stirnemann heeft moeten begrijpen dat zij kostenverhogende keuzes heeft gemaakt, maar daargelaten dat dit door Stirnemann wordt betwist, maakt Shipyard niet duidelijk op welk bedrag Stirnemann dan redelijkerwijs had moeten rekenen als het om extra kosten gaat. Dat leidt ertoe dat Stirnemann niet is gehouden om ter zake die budgetposten meer te betalen dan wat zij daarvan als schuldig erkent. Zij erkent slechts de verschuldigdheid van de eerste twee budgetposten tot het daarvoor in de overeenkomst vermelde bedrag. Shipyard heeft geen aanspraak op het meerdere, wat volgens haar uitkomt op een saldo van bijna het dubbele van het in de overeenkomst aan budgetposten vermelde bedrag.

6.22. Hetzelfde geldt voor door Shipyard gestelde en gevorderde kosten voor navigatie. Daarvoor is in de overeenkomst een bedrag van € 5.000,00 vermeld als *“not included, additional cost”*. Shipyard stelt voor navigatie thans een vordering te hebben van € 16.168,00. Stirnemann stelt daarvan € 12.241,00 te zijn verschuldigd, waarvoor zij verwijst naar een factuur van een toeleverancier tot dat bedrag. Dat Shipyard in verband met deze post een hoger bedrag toekomt heeft zij niet onderbouwd. Daarmee zullen deze kosten in de afrekening worden betrokken voor het maximaal door Stirnemann daarvan erkende.

6.23. Ook is het niet anders voor het door Shipyard gestelde meer- en minderwerk. Partijen zijn overeengekomen dat meer- en minderwerk met een e-mail moet worden meegedeeld, waaruit de rechtbank begrijpt dat het vooraf schriftelijk moet worden overeengekomen dan wel bevestigd. Stirnemann erkent van het door Shipyard gestelde meerwerk met betrekking tot de elektrische voortstuwing van € 78.874,00 een bedrag van € 72.000,00. Stirnemann gaat uit van de voor dit werk begrote kosten van € 75.000,00 onder aftrek van € 3.000,00 voor daarin begrepen zonnepanelen die niet meer op het dak bleken te passen. Shipyard heeft dat laatste niet betwist zodat de rechtbank van dit door Stirnemann gestelde bedrag zal uitgaan. Naast de reeds in de offerte voor de elektrische voortstuwing vermelde extra zonnepanelen, maakt Shipyard separaat daarvan, als meerwerk, aanspraak op vergoeding van extra zonnepanelen. Dat is dubbel, en dat meerwerk is dus niet toewijsbaar. Verder is er een meerwerk aanspraak voor een upgrade van accu's en een rvs reling, welke posten door Stirnemann worden betwist als niet besteld, respectievelijk niet als meerwerk geaccordeerd. Ook daarvoor komt Shipyard geen vergoeding toe.

6.24. Aan minderwerk stelt Stirnemann € 3.201,00 aan badkamerinrichting, welke post niet door Shipyard is bestreden en daarmee op het geheel in mindering komt. Hetzelfde geldt voor een post van € 1.000,00 voor het aanrechtblad.

Oplever- en garantiegebreken

6.25. Stirnemann vordert – als onderdeel van vordering 3 - € 42.500,00 als schadevergoeding in verband met het herstel van oplever- en garantiegebreken. Het gaat om

door de firma Tinnemans uitgevoerd herstelwerk aan sanitair en houtwerk, schilderwerkzaamheden en herstel van door Shipyard vóór afgifte, aan het schip veroorzaakte schade. Shipyard voert het verweer dat zij ingevolge artikel 7:758 BW is ontslagen van aansprakelijkheid voor gebreken die de opdrachtgever op het tijdstip van oplevering redelijkerwijs had moeten ontdekken. Subsidiair voert zij het verweer dat Stirnemann zich voor de door haar gestelde gebreken bij de werf had kunnen melden voor reparatie onder de garantieregeling. In het eerste verweer kan Shipyard niet worden gevolgd reeds omdat geen oplevering heeft plaatsgevonden. Het schip is aan Stirnemann afgegeven nadat Shipyard daartoe was veroordeeld in het kortgedingvonnis van 8 januari 2020, wat iets anders is dan een oplevering. In het tweede verweer zal de rechtbank Shipyard volgen. Vanaf de aflevering – afgifte – van het schip op 14 januari 2020 had Stirnemann het schip onder de garantieregeling aan Shipyard kunnen aanbieden voor herstel van door haar op te geven punten. Weliswaar stelt Stirnemann dat dat gelet op de verstoorde relatie niet mogelijk was, maar dat heeft haar niet weerhouden om het schip voor een aantal andere gebreken wél naar de werf te brengen, waaronder, zoals Shipyard onbestreden heeft gesteld, de reparatie of vervanging van een watertank. Stirnemann kan dan ook niet in dit weerwoord worden gevolgd en de vermelde € 42.500,00 zal dan ook niet in de eindafrekening worden betrokken.

Afrekening.

6.26. Nu dat partijen het erover eens zijn dat Stirnemann € 522.500,00 heeft betaald op de facturen, € 35.422,00 heeft betaald ingevolge het vonnis van 8 januari 2020 - en zoals de rechtbank overweegt, niet nog € 28.000,00 door verrekening met verbeurde dwangsommen omdat, zoals onder 6.8 overwogen, Stirnemann daarop geen aanspraak heeft - alsmede € 285.000,00 heeft betaald door levering van het inruilschip, is de eindafrekening, mede gebaseerd op het als productie 18 door Stirnemann overgelegde overzicht van kosten en betalingen als volgt:

Basisprijs	€ 695.000
Budgetposten	-/- € 5.000
Opties	€ 85.250
Meerwerk	€ 84.004
Minderwerk	-/- € 4.201
Ontbinding/ongedaanmaking	-/- € 96.100
Schadevergoeding	-/- € 35.000
CvO-certificaat	-/- € 7.778

Te betalen:	€ 716.175
Betaald op facturen	€ 522.500
Betaald ingevolge vonnis d.d. 8/1/2020	€ 35.442
Betaald met het inruilschip	€ 285.000

	€ 842.942

Terug te betalen door Shipyard	€ 126.767

6.27. Uit het voorgaande volgt dat de vorderingen van Stirnemann in conventie toewijsbaar zijn tot een bedrag van € 126.767,00. Het bedrag zal worden vermeerderd met de wettelijke rente te rekenen vanaf de datum akte wijziging van eis van Stirnemann van 27 mei 2020, nu eerst vanaf die datum duidelijk is wat Stirnemann als terugbetaling vordert.

6.28. De vordering tot vergoeding van buitengerechtelijke kosten wordt afgewezen nu niet gezegd kan worden dat de buitengerechtelijke werkzaamheden, gelet op de in dat verband ingestelde vorderingen, hebben bijgedragen aan een passende eindafrekening en daarmee in alle opzichten redelijk zijn geweest.

6.29. De kosten van de procedure in conventie worden gecompenseerd nu een aanzienlijk deel van de vorderingen is afgewezen, waardoor geen van de partijen als overwegend in het ongelijk gestelde partij kan worden aangemerkt. Voor de beslagkosten geldt dat deze met de gedeeltelijke toewijzing van de vorderingen, moeten worden aangemerkt als in redelijkheid door Stirnemann gemaakte kosten tot bewaring van haar mogelijkheden tot verhaal. Het gaat om een beslag dat Stirnemann heeft gelegd op het inruilschip direct nadat zij dit aan Shipyard ingevolge het kortgedingvonnis van 8 januari 2020 had afgegeven. De kosten voor dit beslag, met een gerechtelijke bewaring, worden, op grond van de overgelegde beslagstukken en facturen van de deurwaarder begroot op € 856,84 (€ 218,10 + € 194,45 + € 444,29) (EP28), vermeerderd met € 1.126,00 aan salaris advocaat voor tweemaal een beslagrekest.

6.30. Met de afrekening in conventie worden de vorderingen in reconventie in zoverre daarop betrekking hebbend, afgewezen.

6.31. Bij die vorderingen in reconventie gaat het, voor zover in dit vonnis nog niet besproken, nog om een schadevordering van € 20.000,00 in verband met een verkooptransactie met betrekking tot het inruilschip die volgens Shipyard door mededelingen van Stirnemann richting de aspirant koper niet door zou zijn gegaan. Shipyard maakt niet duidelijk wat precies die uitlatingen zijn geweest zodat reeds daarom een daarin gelegen onrechtmatigheid niet kan worden vastgesteld. Bovendien heeft Stirnemann, onbestreden door Shipyard, gesteld dat het in dit verband ging om een bekende die zij had gevraagd contact op te nemen met de makelaar om te bezien of het schip daadwerkelijk te koop stond, dus dat dit contact reeds daarom niet tot een verkoop zou hebben geleid.

6.32. Verder nog niet besproken in dit vonnis is een reconventionele schadevordering van Shipyard van € 40.000,00. Het zou hier gaan om schade die Shipyard op de een of andere manier – hoe precies maakt zij niet duidelijk – heeft geleden door een lagere prijs op het inruilschip en het in het kader van doorverkoop door Shipyard aan een derde daarvoor ingeruilde schip, en door het door Stirnemann gelegde beslag. Het beslag op het inruilschip is echter opgeheven nadat partijen zijn overeengekomen dat ter verzekering van de verhaalspositie de door Shipyard daarvoor te ontvangen kooppenningen in depot werden gestort. Het heeft een levering niet in de weg gestaan, terwijl van een lagere prijs als gevolg van dit beslag niet, althans in onvoldoende mate is gebleken. Daarnaast vordert Shipyard pro memorie vergoeding van schade als gevolg van door haar in verband met het depot gederfde rente. In dat verband heeft Stirnemann onbetwist gesteld dat partijen ter zake het

depot geen rente zijn overeengekomen, waardoor een grondslag voor vergoeding daarvan ontbreekt. Gelet op de depotovereenkomst is Shipyard er kennelijk mee akkoord gegaan dat hem geen rente op de depotgelden zou toekomen. De rechtbank kan niet anders dan het op dit punt met Stirnemann eens zijn.

6.33. Tot slot vordert Shipyard in reconventie vergoeding van haar schade als gevolg van, naar zij stelt, een aantal door Stirnemann geïnitieerde publicaties “met het doel de werf en in het bijzonder haar directeur in eer, goede naam en persoonlijke levenssfeer te treffen zonder dat hier enige maatschappelijke misstand wordt beoogd en slechts gevoelens van rancune aan de zijde van Stirnemann overheersen.” In dit verband heeft zij gewezen op een publicatie op de website van Stirnemann met titel “Vom Traum zum Albtraum”, een artikel in Schleussenschiffer, zijnde het clubblad van de Schweizerischen Schleussenschiffer Klubs SSK en naar de Facebook-pagina van de echtgenoot van Stirnemann. Shipyard verzuimt echter te stellen op welke onderdelen de publicaties onjuistheden vermelden en hoe deze publicaties in een oorzakelijk verband staan met de door haar in dit verband gestelde schade. Daarbij gaat het om € 100.000,00 voor een gemiste opdracht en € 200.000,00 voor een door haar geleden verlies over de eerste helft van 2020. Deze schadevorderingen worden afgewezen als onvoldoende geconcretiseerd en onderbouwd. Shipyard stelt niet precies welke uitlatingen niet juist zijn, althans onrechtmatig. Voorts ontbreekt het aan een voldoende, en duidelijke, onderbouwing, van een oorzakelijk verband met de gestelde schade.

6.34. Nu een deel van vordering in reconventie onnodig is ingesteld nu deze reeds in de afrekening in conventie zijn betrokken, en voor een ander deel op inhoudelijke grond niet toewijsbaar is, zal Shipyard in de kosten daarvan worden veroordeeld. Nu de vordering voor dat laatste deel niet voortvloeit uit haar verweer in conventie maar een zelfstandige vordering betreft, zal bij de te liquideren kosten geen correctiefactor 0,5 worden toegepast. De kosten aan de zijde van Stirnemann worden begroot op € 6.428,00 (2 punten x tarief VII). In verband met een mogelijke kostenveroordeling in reconventie is door Stirnemann geen uitvoerbaarheid bij voorraad gevorderd.

in de zaak 20-549

in conventie en in voorwaardelijke reconventie

6.35. In deze zaak ligt de vraag voor wie thans eigenaar is van het schip, althans wie aanspraak heeft op levering daarvan.

6.36. Er is sprake van twee inschrijvingen in het door het Kadaster aangehouden scheepsregister waarvan een eerste op naam van International Yachtbuilders en een andere, inmiddels doorgehaalde inschrijving, op naam van Stirnemann. Inmiddels heeft het schip (ook) een Zwitserse registratie. International Yachtbuilders beroept zich op een eigendomsvoorbehoud maar jegens Stirnemann komt haar een beroep daarop niet toe nu het ervoor moet worden gehouden dat zij bekend was met de verkoop van het casco aan Stirnemann en de op Shipyard aan de eerste betalingstermijn verbonden verbintenis tot levering van het schip. In dat verband is van belang dat International Yachtbuilders een zustervenootschap is van Shipyard en de vennootschappen met de heer K. Cornelissen dezelfde directeur/groootaandeelhouder hebben. De heer Cornelissen was als directeur van

Shipyard betrokken bij de contractsvorming met Stirnemann en moet als directeur van International Yachtbuilders op dat moment bekend zijn geweest met het thans gestelde eigendomsvoorbehoud en de eerdere inschrijving van het casco in het scheepsregister op naam van International Yachtbuilders. In zoverre er al van kan worden uitgegaan dat International Yachtbuilders eigenaar zou zijn, én sprake is van een rechtsgeldig eigendomsvoorbehoud, wat door Stirnemann gemotiveerd wordt betwist, had de heer Cornelissen als directeur/groootaandeelhouder van International Yachtbuilders daarover Stirnemann moeten informeren. Hij heeft dat niet gedaan, welk nalaten voor rekening van International Yachtbuilders komt in die zin dat zij na het sluiten van de overeenkomst en de eerste termijnbetaling door Stirnemann jegens haar geen eigendomsrechten, althans geen bezitsrechten ter zake van het schip kan pretenderen of vorderen. Voor het geval Stirnemann mogelijk geen eigenaar is geworden door gebreken in de levering zal zij mogelijk alsnog aan een juiste levering aan Stirnemann moeten meewerken. Intussen kan zij Stirnemann het gebruik van het schip niet ontzeggen. Doorhaling van de registratie op naam van International Yachtbuilders is, in ieder geval, een eerste vereiste om aan deze situatie tegemoet te komen. In dat verband kan in het midden blijven of doorhaling onderdeel is van een registratie als vormvereiste voor levering of dat registratie alleen een aanwijzing is voor wie als eigenaar kan worden aangemerkt. In beide gevallen is de huidige registratie op naam van International Yachtbuilders niet juist. Dit leidt ertoe dat de vordering van Stirnemann om International Yachtbuilders te veroordelen tot doorhaling van de registratie zal worden toegewezen. Hetzelfde geldt voor de vordering tot opheffing van het door International Yachtbuilders gelegde conservatoire beslag tot afgifte van het schip, immers kan, zoals hiervoor overwogen, International Yachtbuilders Stirnemann hoe dan ook het gebruik daarvan niet ontzeggen. Aan die veroordeling zal, zoals gevorderd, een dwangsom worden verbonden van € 1.000,00 per dag. De rechtbank zal daaraan ambtshalve een maximum verbinden van € 1.000.000,00 zijnde de door Stirnemann gestelde schade ingeval zij tot afgifte zou worden veroordeeld, zijnde de door haar gestelde waarde die het schip thans vertegenwoordigt. Met deze veroordeling is er geen aanleiding meer voor een bevel aan, kennelijk, de dienst Kadaster om tot doorhaling over te gaan. De daarop betrekking hebbende vordering van Stirnemann zal worden afgewezen.

6.37. In de procedure is niet duidelijk geworden wat de vereisten zijn voor levering en of aan die vereisten is voldaan. Stirnemann heeft daarover verschillende stellingen ingenomen. Enerzijds stelt zij dat door en met de eerste betaling aan haar is geleverd, maar hoe die levering daarmee juridisch gestalte heeft gekregen, maakt zij niet duidelijk. Anderzijds heeft zij op enig moment betoogd dat voor de levering een notariële akte is vereist, en duidelijk is dat die ontbreekt. Met deze stand van zaken is niet toewijsbaar de vordering van Stirnemann om voor recht te verklaren dat zij eigenaar is van het schip.

6.38. International Yachtbuilders zal als de overwegend in het ongelijk gestelde partij in de kosten van de procedure worden veroordeeld. Deze worden aan de zijde van Stirnemann begroot op € 656,00 voor het griffierecht en € 7.998,00 (2 punten x tarief VIII) aan salaris advocaat en in reconventie op € 3.999,00 (2 punten x 0,5 x tarief VIII) aan salaris advocaat.

in de (vrijwarings)zaak 20-611

6.39. Omdat in de zaak 20-549 de vordering tot afgifte van het schip wordt afgewezen zal de in deze zaak ingestelde vordering strekkende tot vergoeding van haar in verband met deze afgifte te lijden schade worden afgewezen.

6.40. De vordering tot veroordeling van Shipyard tot vergoeding van door Stirnemann werkelijk gemaakte juridische kosten als gevolg van het in opdracht van International Yachtbuilders op het schip gelegde beslag en de werkelijk gemaakte kosten in de hoofdzaak zal worden afgewezen. Ter onderbouwing van die vordering stelt Stirnemann dat deze kosten het rechtstreeks gevolg zijn van het tekortschieten/onrechtmatig handelen van Shipyard. Stirnemann heeft aangekondigd om tijdig een onderbouwde berekening van haar juridische kosten in het geding te brengen. Een onderbouwing van die kosten heeft zij niet overgelegd. De vordering zal reeds daarom als onvoldoende geconcretiseerd worden afgewezen.

6.41. Stirnemann wordt in de kosten van de procedure veroordeeld. Deze worden aan de zijde van Shipyard begroot op € 656,00 voor het griffiegeld en € 7.998,00 (2 punten x tarief VIII) aan salaris advocaat. Door Shipyard is niet gevorderd dat een eventuele kostenveroordeling te harer gunste uitvoerbaarheid bij voorraad wordt verklaard.

7. De beslissing

De rechtbank

in de zaak 20-244

in conventie

7.1. ontbindt de tussen partijen gesloten overeenkomst en nader gemaakte afspraken partieel, voor zover het betreft de levering en inbouw van de nadien overeengekomen elektrische aandrijving, inclusief alle bijkomende materialen, onderdelen en werkzaamheden,

7.2. veroordeelt Shipyard tot betaling aan Stirnemann van € 126.767,00, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf 27 mei 2020 tot aan de dag van algehele voldoening,

7.3. veroordeelt Shipyard tot betaling aan Stirnemann van € 1.972,00 in verband met door haar gemaakte beslagkosten,

7.4. verklaart dit vonnis tot zover uitvoerbaar bij voorraad,

7.5. compenseert de kosten van de procedure in die zin dat iedere partij de eigen kosten daarvan draagt,

7.6. wijst het meer of anders gevorderde af,

in reconventie

7.7. wijst de vorderingen af,

7.8. veroordeelt Shipyard in de kosten van de procedure, aan de zijde van Stirnemann begroot op € 6.428,00,

in de zaak 20-549

in conventie

7.9. wijst de vorderingen af,

7.10. veroordeelt International Yachtbuilders in de kosten van de procedure, aan de zijde van Stirnemann begroot op € 8.654,00,

7.11. verklaart het vonnis wat betreft de kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad,

in reconventie

7.12. veroordeelt International Yachtbuilders om binnen één week na betekening van dit vonnis op te heffen het op het schip gelegde conservatoire beslag tot afgifte, alsmede de inschrijvingen van deze beslagen in het Kadaster te doen doorhalen,

7.13. veroordeelt International Yachtbuilders om binnen één week na betekening van dit vonnis de inschrijving van haar eigendomsrechten op het schip in het Kadaster te doen doorhalen,

7.14. veroordeelt International Yachtbuilders om aan Stirnemann te voldoen een dwangsom van € 1.000,00 per dag of dagdeel dat zij nalaat om te voldoen aan de veroordelingen onder 7.12 en 7.13, tot een maximum van € 1.000.000,00,

7.15. veroordeelt International Yachtbuilders in de kosten van de procedure, aan de zijde van Stirnemann begroot op € 3.999,00,

7.16. verklaart dit vonnis tot zover uitvoerbaar bij voorraad,

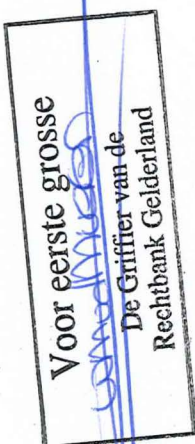
7.17. wijst het meer of anders gevorderde af,

in de zaak 20-611

7.18. wijst de vorderingen af,

7.19. veroordeelt Stirnemann in de kosten van de procedure, aan de zijde van Shipyard begroot op € 8.654,00.

Dit vonnis is gewezen door mr. J.R. Veerman en in het openbaar uitgesproken op 28 juli 2021.



Wimad Mueren