**TOELICHTING BIJ DE OVEREENKOMST VOOR DE BOUW VAN EEN SCHIP**

**Algemeen**

Deze modelovereenkomst is bedoeld voor de situatie waarbij de ene partij, vaak een bouwwerf, in opdracht van een andere partij een schip gaat bouwen. De overeenkomst is geschreven vanuit het perspectief van de bouwwerf en geprobeerd is dan ook voornamelijk haar juridische positie zo goed mogelijk te regelen. Bent u de koper van het nieuw te bouwen schip, dan is het niet verstandig dit model te gebruiken.

Dit model is geschikt voor de bouw van een binnenschip bedoeld voor de pleziervaart. Of het schip een waterverplaatsing heeft van meer of minder dan 10 kubieke meter maakt daarbij niet uit. Als het schip een waterverplaatsing heeft van meer dan tien kubieke meter is teboekstelling in het scheepsregister van het Kadaster wel verplicht. Teboekstelling kan ook op vrijwillige basis geschieden, bij schepen met een waterverplaatsing van minder dan 10 kubieke meter, maar dat is vooral in het voordeel van de opdrachtgever.

Als de opdrachtgever een hypotheek wil aanvragen voor de bouw van een schip is teboekstelling van het schip in aanbouw noodzakelijk. Om een schip te boek te kunnen laten stellen, moet de aanvrager eigenaar zijn van dat schip. In dit model is een artikel opgenomen dat over de (vrijwillige of verplichte) teboekstelling gaat. Ook eigendomsoverdracht van het schip in aanbouw is geregeld. Door aan de opdrachtgever de eigendom van het schip in aanbouw over te dragen, is de opdrachtgever beschermd tegen uw faillissement. Bovendien kan alleen de eigenaar van een schip om teboekstelling verzoeken, dus ook om die reden is eigendomsoverdracht noodzakelijk.

Het model is verder geschikt voor de situatie waarbij de werf ook het ontwerp van het vaartuig voor haar rekening neemt. Wordt een ontwerp door de opdrachtgever aangeleverd, dan kunt u dit model ook gebruiken. U zult in het model een aantal keuzes moeten maken. U zult vanzelf zien waar u duidelijk kunt maken of ontwerpen wel of niet binnen de opdracht valt.

Het model geeft verder de mogelijkheid van een gefaseerde bouw, waarbij betaling is gekoppeld aan deze gefaseerde aanpak. Dat maakt het bouwproces inzichtelijk voor partijen, maar uiteraard kunnnen partijen ook voor een andere aanpak kiezen, waarbij de opdrachtnemer meer vrijheid heeft. Het risico daarvan is dat de verwachtingen onvoldoende worden gemanaged en er daardoor op een later moment problemen onstaan.

**Toelichting per artikel**

**Artikel 1: Hoofdkenmerken schip**

Om te voorkomen dat achteraf discussie ontstaat over de specificaties waaraan het schip zou moeten voldoen, is het essentieel dit vooraf zo goed mogelijk op te schrijven. In artikel 1 kunt u de hoofdkenmerken van het schip opnemen. Het is raadzaam dit verder uit te werken in de vorm van een bestek.

**Artikel 2: Specificaties en tekeningen**

In lid 1 van dit artikel kunt u verder aangeven of u het schip ook gaat ontwerpen of dat opdrachtgever een ontwerp aanlevert (bestaande uit de specificaties en tekeningen).

**Artikel 3: Ontwerp- en bouwkader**

In dit artikel is opgenomen dat het schip zal voldoen de eisen uit het bestek. Als er nog andere eisen zijn waaraan het schip zal moeten voldoen, kunt u dat hier opnemen. Denkt u bijvoorbeeld aan bepaalde kwaliteitsniveaus voor scheepsonderdelen (schilderkwaliteit, laskwaliteit, etc.).

Uitgangspunt is dat, als het gaat om de eisen waaraan het schip moet voldoen, het bestek een zeer belangrijk document is dat leidend is ten opzichte van andere documenten. Stelt u dus altijd een bestek op, ook als de opdrachtgever zelf het ontwerp heeft aangeleverd, waarin u minimaal de specificaties en relevante tekeningen opneemt, en doet u dit zeer zorgvuldig. Noemt u dit document zelf ook duidelijk ‘Bestek’.

In artikel 18 is overigens geregeld welk contractsdocument voorrang heeft. Dit kan handig zijn als er tegenstrijdigheden in de verschillende documenten staan. Het bestek staat, zoals u kunt zien, vrij hoog in de rangorde. Alleen de overeenkomst zelf krijgt inhoudelijk nog voorrang op het bestek.

In de NJI Leveringsvoorwaarden zijn in artikel 12.7 toleranties opgenomen. In lid 2 van artikel 3 wordt naar deze toleranties verwezen. U kunt dit desgewenst aanpassen.

**Artikel 4: Fasering en tijdschema**

Zoals aangegeven gaat dit model uit van een gefaseerde aanpak. U kunt zelf bepalen uit welke fases de bouw bestaat en artikel 4.1 hierop aanpassen. Het model gaat vooralsnog uit van 3 fases: (1) opstellen specificaties en tekeningen, (2) het opstellen van een bestek en (3) de bouw.

In lid 2 zijn de fases zoals genoemd in artikel 4.1 verder uitgewerkt en van een tijdspad voorzien. Zoals u kunt zien, zijn de hoofdfases verder onderverdeeld in subfases. U kunt dit artikel naar eigen wens aanpassen, bijvoorbeeld door andere subfases te formuleren, subfases toe te voegen of te verwijderen. Zo kunt u bijvoorbeeld de bouwfase nog verder onderverdelen in subfases.

U kunt het artikel ook in zijn geheel verwijderen als u het voldoende vindt om een geschatte opleverdatum af te spreken. Kiest u dan voor de tweede keuzemogelijkheid.

**Artikel 5: Prijs en betaling**

De prijs voor de bouw en levering van het schip kunt u opnemen in artikel 5.1. Betaling is gekoppeld aan de gefaseerde aanpak, maar er zijn allerlei afwijkende betalingsafspraken mogelijk. Ook dit artikel kunt u naar eigen wens aanpassen. Gaat u uit van een gefaseerde aanpak, zorg er dan voor dat het artikel inhoudelijk goed is afgestemd op artikel 4.

Deze bepaling voorziet niet in werken op regiebasis. Gaat u op regiebasis werken, dan moet deze bepaling dus worden aangepast.

**Artikel 6: Eigendomsoverdracht en levering van het Schip in aanbouw**

Als u bezig bent met een schip in aanbouw en onverhoopt failliet gaat, valt het schip in de failliete boedel. De opdrachtgever kan het schip dan niet opeisen. Het schip is namelijk nog niet aan hem geleverd en daarom is hij nog geen eigenaar geworden. Om hier verandering in te brengen is het mogelijk om de eigendom van een schip in aanbouw al in een zeer vroeg stadium aan de opdrachtgever over te dragen. Dat gebeurt door samen een schriftelijke verklaring af te leggen. Deze schriftelijke verklaring is in artikel 6 opgenomen. De opdrachtgever wordt hiermee vanaf de aanvang van de werkzaamheden eigenaar van het schip in aanbouw. Gaat u na dat moment failliet, dan kan de opdrachtgever het schip van de curator opeisen als zijn eigendom.

U kunt artikel 6 ook helemaal verwijderen. Het is immers vooral in het voordeel van de opdrachtgever. U kunt het laten staan, als de opdrachtgever om eigendomsoverdracht verzoekt. Laat u het weg, dan gaat de eigendom van het schip pas over bij oplevering, aan het einde van de rit dus pas. De wijze van oplevering is geregeld in de NJI Leveringsvoorwaarden en de Consumentenvoorwaarden NJI.

**Artikel 7: Teboekstelling van het Schip in aanbouw**

In dit artikel is geregeld dat u zult meewerken aan teboekstelling. De opdrachtgever moet dit zelf regelen, maar waar nodig zult u bijvoorbeeld een ‘verklaring van in aanbouw zijn’ invullen en ondertekenen.

Als de opdrachtgever de teboekstelling zelf moet regelen, moet hij overigens bewijzen dat hij eigenaar is van het schip in aanbouw. Dat wordt geregeld in artikel 6. Artikel 6 en 7 vullen elkaar dus aan. Is artikel 6 niet opgenomen, dan kan de opdrachtgever het schip in aanbouw niet te boek laten stellen.

Is teboekstelling niet van toepassing, dan kunt u dit artikel verwijderen.

**Artikel 8: Financieringsvoorbehoud**

In dit artikel is een zogenaamd financieringsvoorbehoud opgenomen. Dit artikel gaat er van uit dat de opdrachtgever financiering moet aanvragen voor de bouw van het schip. Krijgt hij de financiering niet rond, dan kan hij de overeenkomst ontbinden onder de voorwaarden die in dit artikel zijn opgenomen. De tekst is geïnspireerd op het financieringsvoorbehoud zoals dat in de NVM-overeenkomst voor de verkoop van woningen wordt gebruikt.

U kunt dit artikel uiteraard ook verwijderen als het niet van toepassing is.

**Artikel 10: Afsluiting slotfase en oplevering**

U kunt hier invullen waar de oplevering van het schip zal plaatsvinden. Vaak zal dat op uw eigen bouwwerf zijn. In lid 4 is opgenomen dat de opdrachtgever zelf voor transport naar een andere locatie moet zorgen. In de artikelen 6 en 10 van de NJI Leveringsvoorwaarden (en art. 8 van de Consumentenvoorwaarden NJI) is nog het één en ander bepaald over de overgang van het risico en over de oplevering van het vaartuig.

De slotfase kan op verschillende manieren worden afgerond: er kan een proefvaart worden afgesproken, er kan een eindinspectie plaatsvinden met een externe deskundige, of u inspecteert het vaartuig uitsluitend met de opdrachtgever samen. Als dat nodig blijkt, kunnen daarna nog een aantal (kleine) aanpassingen plaatsvinden. Hoe dit precies gaat, zal van geval tot geval verschillen. Zorgt u ervoor dat u hierover duidelijke afspraken maakt, die u in artikel 10 opneemt.

**Artikel 12: Geheimhouding en mee te leveren documenten**

Als bij de oplevering van het schip bepaalde documenten worden meegeleverd (bijvoorbeeld bepaalde certificaten), dan kunt u dat hier opnemen. Is dit niet van toepassing, dan kunt u het artikel verwijderen.

**Artikel 13: Verzekering van het Schip**

Dit artikel is afkomstig uit de NJI Leveringsvoorwaarden en de Consumentenvoorwaarden NJI. Vanwege het grote belang van dit artikel is het overgenomen in de overeenkomst zelf.

**Artikel 14: Beëindiging van de overeenkomst**

In dit artikel is geregeld dat als de opdrachtgever de overeenkomst wil beëindigen, dit alleen kan met wederzijds goedvinden, dus met uw instemming. Wilt u andere of ruimere beëeindigingsmogelijkheden, bijvoorbeeld de mogelijkheid voor uzelf om eenzijdig de overeenkomst tussentijds te beëindigen, dan moet deze bepaling worden aangepast.

**Artikel 16: Aansprakelijkheid ontwerpwerkzaamheden**

Een ‘gewone’ bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering (AVB) biedt geen dekking bij ontwerpfouten. Maakt u een ontwerpfout, dan moet u de schade uit eigen zak betalen. Die schade kan flink hoog oplopen. Aan een AVB zult u dan meestal niets hebben. Ontwerpt u het schip, zorg dan voor een *beroeps*aansprakelijkheidsverzekering. Overleg hierover met uw verzekeringstussenpersoon. Let u er trouwens ook op dat in lid 1 wordt verwezen naar fase I en II van de bouw. Dit zijn de fases waarbij u de specificaties en tekeningen en het bestek gaat opstellen. Zorg ervoor dat dit blijft kloppen, als u veranderingen aanbrengt in de fases (zie artikel 4).

Behoort ontwerp van het schip niet tot uw opdracht, dan kunt u artikel 16 in zijn geheel verwijderen.

In artikel 16 is de aansprakelijkheid bij ontwerpwerk beperkt. Deze beperking is afkomstig uit ‘De Nieuwe Regeling’ (DNR). Dit is een set algemene voorwaarden opgesteld door de branchevereniging van Nederlandse architectenbureaus en bedoeld voor adviseurs in de bouw actief op het gebied van ontwerp, advies en management. De beperking is bij uitstek ook geschikt voor het ontwerpen van schepen. U kunt uw beroepsaansprakelijkheidsverzekeraar laten weten dat u de aansprakelijkheidsbeperking van de DNR gebruikt.

Het beperken van uw aansprakelijkheid tegenover een consument is overigens lastig. De wet geeft aan dat zo’n afspraak wordt vermoed onredelijk te zijn. Het is echter aan de consument om zich op dat standpunt te stellen. Doet hij dat niet, dan blijft de beperking overeind. Maar stelt de consument dat de bepaling onredelijk is, dan is het aan u om argumenten aan te voeren op grond waarvan de beperking toch gerechtvaardigd is. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als u een opdracht aanneemt waaraan een risico is verbonden dat onverzekerbaar is. Die situatie doet zich hier niet voor. De kans dat de rechter een streep zet door deze beperking tegenover een consument is daardoor vrij reëel. U kunt er daarom ook voor kiezen het artikel te verwijderen.

**Artikel 17: Algemene voorwaarden**

In dit model kunt u kiezen tussen twee soorten algemene voorwaarden. Voor welke voorwaarden u moet kiezen, hangt vooral af van de hoedanigheid van uw klant: is hij consument of bedrijf?

**Business-to-business**

De NJI Leveringsvoorwaarden zijn business-to-business voorwaarden. Is uw klant een bedrijf of organisatie, gebruikt u dan altijd de NJI Leveringsvoorwaarden. U kunt ze ook gebruiken bij de bouw van een schip. Eén van de voordelen van het gebruik van NJI Leveringsvoorwaarden voor u is dat uw aansprakelijkheid is beperkt. Ze bevatten daarnaast een aantal branchespecifieke bepalingen. Zo staan er regelingen in over garantie, verzekering bij nieuwbouw, eigendomsvoorbehoud en aansprakelijkheid. Wij raden u aan deze voorwaarden zelf goed door te nemen. Wilt u namelijk afwijken van wat er in de NJI Leveringsvoorwaarden staat, dan zult u de afwijkende regeling in de overeenkomst zelf moeten opnemen. Denkt u bijvoorbeeld aan de garantietermijn die volgens artikel 12.1 12 maanden bedraagt. Ook zijn in artikel 12.7 toleranties opgenomen. Wilt u afwijkende toleranties, of een afwijkende garantietermijn, dan zult u hierover iets in de overeenkomst zelf moeten opnemen.

**Let op!** De NJI Leveringsvoorwaarden zijn, zoals gezegd, in principe geschreven voor B2B transacties. Gebruikt u ze bij het sluiten van een overeenkomst met een consument i.p.v. een bedrijf, dan kan het gebeuren dat u niet altijd een beroep kunt doen op alle artikelen hieruit. Consumenten worden volgens de wet namelijk goed beschermd tegen ‘onredelijke bedingen’ in algemene voorwaarden. De wet bepaalt welke bedingen onredelijk zijn. Zo hoeft de consument over het algemeen bijvoorbeeld geen genoegen te nemen met een beperking van uw aansprakelijkheid. Toch raden wij u de NJI Leveringsvoorwaarden ook bij consumenten aan, omdat de consument zich er te zijner tijd wel eerst op moet beroepen dat een beding onredelijk is. Zolang hij dat niet doet, kunt u de NJI Leveringsvoorwaarden vooralsnog gewoon gebruiken. Stelt de consument een of meerdere artikelen terzijde, dan geldt alsnog de wettelijke regeling.

**Consumenten**

Is uw klant een consument, dan kunt u de Consumentenvoorwaarden NJI gebruiken. Bij het opstellen van deze voorwaarden is rekening gehouden met de regels uit de wet die beperkingen leggen aan wat men met een consument mag afspreken.

**Goed gebruiken van de voorwaarden**

Het is belangrijk om de algemene voorwaarden op de overeenkomst van toepassing te verklaren én een exemplaar als bijlage aan de overeenkomst te hechten. Op die manier worden de voorwaarden onderdeel van de overeenkomst en kunt u er ook echt een beroep op doen. Als u de algemene voorwaarden niet bij de overeenkomst voegt, dan is de kans zéér groot dat de opdrachtgever er ook niet aan gebonden is.

Let er tenslotte goed op dat u de juiste versie van de algemene voorwaarden daadwerkelijk bijvoegt. De meest actuele versies zijn uit 2014.

**Tot slot**

Als u naar aanleiding van het bovenstaande nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met Bedrijfsjuridisch Ledenadvies. E-mail: bj@metaalunie.nl, telefoon: (030) 605 33 44.