

UDDEVALLA TINGSRÄTT

DOM
2010-10-29
Meddelad i
UddevallaMål nr
T 5201-09**PARTER****KÄRANDE**

1. Bengt Nordé, 440621-3357
Skavkullavägen 25
370 24 Nättraby

2. Kerstin Nordé, 490630-2502
Skavkullavägen 25
370 24 Nättraby

Ombud för båda: Advokat Gustav Linge
Adacta Advokatbyrå Karlskrona AB
Landsbrogatan 7
371 34 Karlskrona

SVARANDE

Hallberg-Rassy Varvs AB, 556707-2334
Hallberg-Rassyvägen 1
474 31 Ellös

Ombud: Advokat Olle Lindén
Advokatfirman Vinge KB
Box 11025
404 21 Göteborg

DOMSLUT

1. Tingsrätten tillåter Bengt och Kerstin Nordés yrkande om utställande av bankgaranti.
2. Bengt och Kerstin Nordés talan avslås.
3. Bengt och Kerstin Nordé ska solidariskt till Hallberg-Rassy Varvs AB betala ersättning för rättegångskostnader med 808 200 kr, varav 781 200 kr utgör ombudsarvode, samt ränta på 808 200 kr enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Dok.Id 148478

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 323 451 18 Uddevalla	Zachaus gränd 2	0522-65 71 00 E-post: uddevalla.tingsratt@dom.se http://www.uddevallatingsratt.se	0522-156 87	måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-16:00

BAKGRUND

Bengt Nordé och Kerstin Nordé (Makarna Nordé) beställde den 16 januari 2007 en ny båt av Hallberg-Rassy Varvs AB (Hallberg-Rassy). Den beställda båten var av modellen HR 37 och fick tillverkningsnummer 168. Priset för båten inklusive utrustning uppgick enligt beställningen till 2 802 689 kr. Båten levererades den 13 maj 2008 och slutlig betalning för båten gjordes samma dag.

Twisten i målet rör i första hand frågorna om det fanns fel i båten vid avlämnandet och om makarna Nordé i sådant fall har rätt till omleverans, hävning eller avhjälpande.

De fel som enligt makarna Nordé fanns vid avlämnandet och som var väsentliga är bristande vidhäftning/delaminering i skrovet, spricka i överbyggnad, spricka i bottenbalk, sex stycken lösa mantågsdubbar, brister i det installerade larmet, felaktig montering av topplanteran och lanternkabel, nedramlad innerbeklädnad under gångbord, kollapsad avgasslang och felaktigt monterad rostfri avvisarlist babord akter. De har dessutom gjort gällande att båten avvikit från avtalad standard genom att annan polyester använts vid tillverkningen av skrovet än vad som angetts i den tekniska beskrivning som utgjort del av avtalet. Dessa fel anges fortsättningsvis som *huvudfelen*.

Makarna Nordé har också begärt skadestånd för kostnader som en följd av huvudfelen och ersättning för kostnader för att åtgärda ett stort antal andra påstådda fel (*övriga fel*).

Hallberg-Rassy erbjöd sig i december 2009 att avhjälpa eventuella fel.

Makarna Nordé antog dock inte det erbjudandet utan valde att väcka talan i målet senare samma månad.

Parterna är ense om att konsumentköplagen är tillämplig.

YRKANDEN OCH INSTÄLLNINGMakarna Nordé

Makarna Nordé har *i första hand* yrkat att Hallberg-Rassy ska utföra omleverans av båten i utförande vid leveransdagen den 13 maj 2008 jämte överflyttning av tillförd utrustning och förbättringar. De har dessutom yrkat att Hallberg-Rassy till dem ska betala 801 921 kr i skadestånd och merkostnader samt ränta enligt 4 § räntelagen på 772 901 kr från den 18 april 2010 och på 29 020 kr från den 27 maj 2010, allt tills betalning sker. De har i anslutning till detta yrkande även begärt att Hallberg-Rassy ska ställa en bankgaranti på 5 miljoner kr med Makarna Nordé som förmånstagare. Bankgarantin ska enligt deras begäran falla ut i den situationen att omleverans enligt tingsrättens dom inte har skett inom 8 månader från domens dag.

Makarna Nordé har *i andra hand* yrkat att tingsrätten ska förklara köpet av båten som hävt och att Hallberg-Rassy mot återfående av båten återbetalar köpeskillingen samt utger ersättning för nödvändiga och nyttiga kostnader som de lagt ned på båten, sammanlagt 3 284 336 kr. Dessutom har de yrkat ränta på beloppet enligt 2 § räntelagen från leveransdagen den 13 maj 2008 till dess återbetalning sker. De har också yrkat att Hallberg-Rassy till dem ska betala 2 104 838 kr i skadestånd samt ränta enligt 4 § räntelagen på 2 075 818 kr från den 18 april 2010 och på 29 020 kr från den 27 maj 2010, tills betalning sker.

Makarna Nordé har *i sista hand* yrkat att ska Hallberg-Rassy avhjälpa den bristande vidhäftningen/ delamineringen i skrovet i båten, spricka i överbyggnad, spricka i bottenbalk, sex stycken lösa mantågsdubbar, larmet i båten, montering av topplanteran och lanternkabel, nedramlad innerbeklädnad under gångbord, utbyte av kollapsad avgasslang och justering av rostfri avvarislist babord akter på skrovet. De har dessutom yrkat att Hallberg-Rassy ska betala 1 801 921 kr i värdeminskning, skadestånd och merkostnader samt ränta enligt 4 § räntelagen på 772 901 kr från den

18 april 2010, på 29 020 kr från den 27 maj 2010, och på 1 000 000 kr från och med den 19 juni 2010 tills betalning sker.

Makarna Nordé har också yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Hallberg-Rassy

Hallberg-Rassy har yrkat att av Makarna Nordés yrkande om utställande av bankgaranti ska avvisas.

Hallberg-Rassy har motsatt sig samtliga av makarna Nordés yrkanden och har inte kunnat bekräfta något belopp som skäligt förutom att köpebeloppet var 2 802 689 kr. Bolaget har inte haft något att invända mot ränteyrkandena.

Hallberg-Rassy har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

GRUNDER

Makarna Nordé

Köprättsligt fel

Båten avviker från vad som avtalats mellan parterna samt från de ändamål för vilka varor av samma slag i allmänhet används. Båten avviker också från vad de med fog kunnat förutsätta vid köpet. Huvudfelen är var för sig av väsentlig betydelse för dem och de har därför i första hand en rätt till omleverans och i andra hand en rätt att häva köpet. Reklamation av skrovet gjordes i mars 2009 och omfattar alla påstådda fel i skrovet. Samtliga fel har reklamerats i tid.

Skadestånd och övriga ersättningsanspråk vid omleverans

Enligt rättsfallet NJA 1992 s 213 är det möjligt att få ersättning för förlorad semester. Eftersom de inte kunnat utnyttja båten har de förlorat 52 semester- eller seglingsdagar under 2008 och 2009. Huvuddelen av dessa dagar har infallit under 2008. Varje dag beräknas vara värd 625 kr per person, tillsammans 1 200 kr per dag för Makarna Nordé. De begär därför ersättning för förlorad semester med totalt 65 000 kr (1 200 kr x 52 dagar).

År 2010 kunde båten inte sjösättas och därför inte heller användas eftersom *dels* sjövärdigheten har dömts ut av olika besiktningsmän *dels* försäkringsbolaget vägrat försäkra båten då den inte är sjövärdig. De uppskattar kostnaden för hyra av en likvärdig båt till 25 000 kr per vecka. De har dock inte haft någon faktisk kostnad för år 2010. Eftersom säsongen utgörs av 24 veckor beräknas den totala kostnaden för hyra av en likvärdig båt till 600 000 kr (25 000 kr x 24 veckor).

De har haft kostnader för reparationer av ett stort antal fel. Kostnaderna består av *dels* material *dels* eget arbete och uppgår till 107 901 kr. Dessa kostnader har inte ersatts av garantier eller på annat sätt.

Deras yrkande om ersättning till följd av omleverans i enlighet med förstahandsyrkandet uppgår därmed till totalt 772 901 kr.

Skadestånd och övriga ersättningsanspråk i anledning av hävning

Om tingsrätten bedömer att parternas prestationer ska gå åter kommer de att genomföra ett täckningsköp. Kostnaden för ett täckningsköp har beräknats till 1 302 917 kr enligt följande.

Båten köptes ursprungligen för en köpeskilling om 2 404 825 kr. De har sedan köpt tillägsutrustning av Hallberg-Rassy till ett värde av 385 964 kr och skaffat ytterligare

utrustning från annat håll till ett värde av 485 344 kr. Totalsumman för inköp av båt och utrustning uppgår således till 3 276 133 kr ($2\,404\,825 + 385\,964 + 485\,344 = 3\,276\,133$ kr).

En ny HR 37 kostar idag 2 798 680 kr i grundutförande. Kostnaden för tilläggsutrustningen enligt gällande prislista från Hallberg-Rassy uppgår idag till 432 279 kr. Den utrustning som de köpt från annan än Hallberg-Rassy kostar idag enligt Hallberg-Rassys nuvarande prislista 250 procent mer än vid tiden för de ursprungliga inköpen och skulle vid ett köp från Hallberg-Rassy ha ett totalpris på 1 348 091 kr. Totalsumman för ett täckningsköp skulle i enlighet med ovanstående uppgå till 4 579 050 kr ($2\,798\,680\text{ kr} + 432\,279\text{ kr} + 1\,348\,091\text{ kr} = 4\,579\,050\text{ kr}$). Från denna summa ska dras de ursprungliga kostnaderna på 3 276 133 kr vilket ger en slutlig kostnad för ett framtida täckningsköp på 1 302 917 kr.

Skadestånd för förlorad semester, hyra av likvärdig båt säsongen 2010 och kostnader för reparationer av fel i följd av förstahandsyrkandet ska betalas även vid hävning. Till kostnaden för täckningsköp ska därför läggas skadestånd på 772 901 kr. Det totala skadeståndsbeloppet som ska betalas vid hävning blir alltså 2 075 818 kr ($1\,302\,917\text{ kr} + 772\,901\text{ kr} = 2\,075\,818\text{ kr}$).

Avhjälpan

Om tingsrätten inte bifaller deras första- eller andrahandsyrkande ska Hallberg-Rassy avhjälpa samtliga huvudfel och betala skadestånd.

Hallberg-Rassy ska dessutom ersätta dem för uppskattad värdeminskning vid jämförelse mellan värdet på en felfri HR 37 och värdet på båten i avhjälp skick, med 1 miljon kr. Det totala skadeståndsbeloppet blir därför 1 801 921 kr ($1\,000\,000 + 772\,901 + 29\,020$).

Bankgaranti

Det är av stor vikt för dem att en omleverans kommer till stånd och att det är rimligt att en säkerhet för fullgörandet ställs. Enligt 13 kap 1 § rättegångsbalken får talan om ålägganden för svaranden att fullgöra något prövas, även om tiden för fullgörelsen inte inträtt. Hallberg-Rassy ställde bankgaranti som säkerhet för köpet av båten. Av parternas avtal följer att Hallberg-Rassy ska ställa en bankgaranti före leverans och denna skyldighet gäller även vid omleverans.

Hallberg-Rassy*Bankgaranti*

Makarna Nordés yrkande om att Hallberg-Rassy ska ställa en bankgaranti ska avvisas, i första hand eftersom det inte stöder sig på väsentligen samma grund som talan i övrigt (13 kap 3 § rättegångsbalken), och i andra hand eftersom omständigheterna inte är sådana att 13 kap 1 § 2 rättegångsbalken är tillämplig.

Köprättsligt fel

Båten har inte något fel. Båten avviker inte från vad som avtalats. De påstådda felen har reklamerats för sent.

Hallberg-Rassy har följande inställning till vissa av huvudfelen:

- *Spricka i överbyggnad*: Detta är inte att beteckna som ett fel utan en skönhetsdetalj som inte fanns då båten avlämnades.
- *Spricka i bottenbalk*: Detta är inte att beteckna som ett fel utan en skönhetsdetalj som inte fanns då båten avlämnades. Det är endast fråga om en spricka i ett spackel som täcker över ett dräneringsrör som installerades av Hallberg-Rassy för att åtgärda en bristande dränering på en yta i båtens kölsvin.
- *Sex lösa mantågsdubbar*: Felet fanns inte vid leveransen.

- *Brister i larmet*: Larmet kan under mycket kort tid ge felaktig positionsangivelse. Detta är ett generellt fel med dessa larm som inte kan avhjälpas. Hallberg-Rassy har därför erbjudit makarna Nordé att de kan återlämna larmet och få tillbaka köpeskillingen för larmet.
- *Felaktig montering av topplanteran och lanternakabeln*: Detta är inget fel. Lanternan kan inte monteras på annat sätt. Hallberg-Rassy har trots detta erbjudit makarna Nordé att de kan återlämna lanternan och få tillbaka köpeskillingen.
- *Nedramlad innerbeklädnad*: Hallberg-Rassy har erbjudit avhjälpande. Makarna Nordé har emellertid meddelat Hallberg-Rassy att de avstår från det.
- *Kollapsad avgasslang*: Detta är inget fel och påverkar inte funktionen.
- *Felaktigt monterad rostfri avvisarlist babord akter*: Makarna Nordé har självmant åtgärdat felet.

Omleverans

Om tingsrätten skulle bedöma att båten har fel och att dessa fel fanns vid avlämnandet, har makarna Nordé ändå inte rätt att kräva omleverans, eftersom det inte kan ske utan oskälig kostnad för Hallberg-Rassy. Detta framgår av 26 § konsumentköplagen. Vidare har makarna Nordé inte haft rätt att kräva omleverans enligt 45 § konsumentköplagen eftersom båten inte kan lämnas tillbaka väsentligen oförändrad.

Hallberg-Rassy kan inte åläggas att överflytta av makarna Nordé tillförd utrustning ”och förbättringar” eller att betala ersättning för sådana kostnader som makarna Nordé valt att lägga ned på båten efter köpet, utan koppling till de åberopade felen.

Hävning

Makarna Nordé har inte rätt att häva köpet enligt 27 och 28 § § konsumentköplagen, eftersom Hallberg-Rassy utan uppskov har erbjudit sig att avhjälpa felen inom skälig tid och utan kostnad eller väsentlig olägenhet för dem. Vidare har makarna Nordé inte

rätt att häva köpet enligt 45 § konsumentköplagen, eftersom båten inte kan lämnas tillbaka väsentligen oförändrad.

Makarna Nordé har fortfarande inte hävt köpet. Under alla förhållanden är det först vid sammanträdet för muntlig förberedelse i målet som den framställda s.k. ”villkorade” hävningsförklaringen är gjord. Den är alltså gjord för sent. Makarna Nordé har därför förlorat rätten att häva köpet.

Under alla förhållanden är de av makarna Nordé åberopade felen inte av väsentlig art. De har därför inte rätt att häva köpet enligt 29 § konsumentköplagen.

Om makarna Nordé skulle anses ha rätt till hävning ska avräkning från den ersättning som Hallberg-Rassy ska betala ske med ett belopp som motsvarar skälig ersättning för den nytta de haft av båten. Detta framgår av 44 § konsumentköplagen. Sådan skälig ersättning kan uppskattas till 300 000 kr för de tre seglingssäsonger som makarna Nordé haft möjlighet att använda båten.

Avhjälpande

Makarna Nordé är inte berättigade att nu kräva avhjälpande enligt 26 § konsumentköplagen, eftersom de tidigare avböjt Hallberg-Rassys ovillkorliga erbjudande om avhjälpande. De har därmed förlorat rätten att kräva sådant avhjälpande.

Bankgaranti

Om tingsrätten anser sig kunna pröva yrkandet om bankgaranti görs gällande att yrkandet saknar rättsligt stöd och ska avslås. Det följer inte av parternas avtal att Hallberg-Rassy ska ställa en bankgaranti vid omleverans och yrkandet är inte tillräckligt preciserat för att kunna ligga till grund för en dom.

Båda parter

Beträffande makarna Nordés ersättningsanspråk för övriga fel och Hallberg-Rassys inställning till dessa, se *domsbilaga 1* (aktbilaga 71).

BEVISNING

Partsförhör har hållits med Bengt Nordé, Kerstin Nordé, Magnus Rassy (VD för Hallberg-Rassy) och Christoph Rassy (styrelseledamot i Hallberg-Rassy).

På makarna Nordés begäran har vittnesförhör hållits med Rolf Olofsson, William Bekking, Bengt Sätterman, Erling Kroon, Karl-Axel Olsson, Anders Sjögren och Roger Andersson.

På Hallberg-Rassys begäran har vittnesförhör hållits med Krister Sjöberg, Benny Martinsson, Jens Östman och Ingemar Spindel.

Av förhöret med Bengt Nordé har framgått att han i samband med urborrning av ett hål i skrovet för montering av en spolpump i mars 2009 kunde konstatera att den urborrade borrhållningen föll isär. Det var genom denna händelse som hans misstanke om att skrovet var delaminerat/ hade bristande vidhäftning uppstod.

Samtliga vittnen, utom Krister Sjöberg och Roger Andersson, har lämnat skriftliga utlåtanden, vilka också är åberopade.

Dessa utlåtanden och förhör har främst rört frågan om det fanns *brister i vidhäftningen mellan laminatskikten/ delaminering*. I den delen har bl.a. följande kommit fram.

De metoder som använts vid undersökning av skrovet och om det finns brister i vidhäftning mellan laminatskikten har varit:

- undersökning av utsågat skrovmaterial (den borrhtrissa med 25 mm diameter Bengt Nordé sågade ut i mars 2009, den borrhtrissa Hallberg-Rassy sparat från tillverkningen samt två borrhtrissor med 40 mm diameter och en platta om 15 x 15 cm som togs ut av företrädare för Hallberg-Rassy vid besiktningen den 8 juli 2010),
- knackningar på skrovet (utförda av besiktningsmannen William Bekking, Christoph Rassy och Benny Martinsson),
- ultraljudsundersökningar (utförda av besiktningsmännen Rolf Olofsson och William Bekking samt av Hallberg-Rassy vid tillverkningen av skrovet)
- dragprovstest (utfört av Niklas Nordé (son till makarna Nordé)).

Rolf Olofsson är anställd vid ÅF-Kontroll och har utfört en lamineringskontroll av bottenbordläggning på båten med hjälp av mätutrustning som bygger på ultraljudsteknik, impulsekometoden. Han har i sin kontrollrapport, efter mätning på drygt 90 punkter på skrovet i sin kontrollrapport bland annat anfört; ”området runt den ursågade pluggen samt akter om köksavlopp uppvisar en kvadratmeterstor yta där laminatet uppenbarligen inte är homogent” samt; ”Övrigt har stickprovsvis mätning utförts inom de angivna områdena med i stort sett samma resultat. Vilket tyder på att defekterna gäller stora delar av skrovet.” Han har tillagt att han vid ”okulärgranskning av pluggens båda halvor kunnat konstatera att någon mekanisk bindning ej förelegat och att det båda ytorna endast tycks ha formats mot varandra”.

William Bekking, som undersökt skrovet med hammarslag och instrument, bl.a. för tjockleksmätning, har i sitt besiktningsutlåtande konstaterat att båten inte är i sjödugligt skick, att dess tunna ytskikt saknar korrekt vidhäftning och har en nedsatt hållfasthet. William Bekking har också anfört att hans tjockleksmätning av skrovet bekräftade det resultat Rolf Olofsson redovisade. Han har dessutom okulärt undersökt den av Bengt Nordé utsågade borrhtrissan och konstaterat att vidhäftning helt saknas mellan de olika glasfiberlaminatskikten på trissan.

Professor emeritus Karl-Axel Olsson, som haft sin verksamhet på institutionen för lättkonstruktioner vid KTH, har som underlag för sitt utlåtande haft foto av och beskrivning av den av Bengt Nordé utsågade borrhuggen, resultatet av Rolf Olofssons ultraljudsundersökning samt foton och rapport från utförda dragprov. Karl-Axel Olsson anför i sitt utlåtande att hans 40-åriga erfarenhet av komposit- och sandwichkonstruktioner har visat att minimikravet på draghållfasthet bör sättas till 10 MPa (megapascal), men att de dragprov som utförts på båten vinkelrätt laminatet har uppvisat en draghållfasthet mellan 0-1,5 MPa, vilket därmed är en tiopotens mindre än vad man förväntar sig av en kompositkonstruktion för denna klass av segelbåtar. Han konstaterar också att ultraljudsundersökningen visar att dålig vidhäftning kan befaras i stora delar av skrovet samt att de utförda undersökningarna visar att skrovet på båten är undermåligt från hållfasthetssynpunkt, speciellt vad gäller långtidsegenskaperna. Karl-Axel Olsson har dock vid förhöret med honom angett att kravet på draghållfasthet i vart fall inte kan sättas lägre än 5 MPa.

Professor Anders Sjögren har undersökt den av Bengt Nordé utsågade borrhuggen. Han har i sitt utlåtande angett följande slutsatser av denna undersökning:

- 1) Skrovlaminatet är handupplagt och uppbyggt av huggna mattor i kombination med multiaxiella mattor.
- 2) Glasfiberhalten är ca 35 viktprocent.
- 3) Porhalten i laminatet är hög.
- 4) Det finns mikrosprickor i laminatet.
- 5) Det finns två plastiska skikt i laminatet vilka troligtvis har uppkommit på grund av för hög andel plast vid lamineringen.
- 6) Det finns en ytstruktur på de båda delarna av skrovtrissan som tyder på att bindningen mellan delarna varit dålig.

Bengt Sätterman, civilingenjör med anställning inom plastindustrin, har tagit del av resultaten från ultraljudsundersökningen och dragproven samt gjort en okulär besiktning av borrhuggen. Hans slutsats är att skrovet har kraftigt reducerade materialegenskaper orsakat av att stora delar av skrovet är delaminerat vilket

exempelvis kan få mycket allvarliga konsekvenser vid en grundstötning. Detta gör att båten kan klassas som sjöoduglig. Enligt honom kan sprickan i överbyggnaden vara orsakad av bristerna i skrovet.

Krister Sjöberg, produktionstekniker på Hallberg-Rassy Marinplast AB, har berättat att man vid tillverkningen av skrovet för en checklista, som fylls i efterhand som åtgärderna utförs och att man alltid sparar en eller två borrtrissor från det tillverkade skrovet. Han har också berättat att man vid tillverkningen gör en ultraljudsmätning av skrovet, för att kontrollera att det har rätt tjocklek. Den av Krister Sjöberg berörda checklistan och resultatet av ultraljudsmätningen har åberopats av Hallberg-Rassy som skriftlig bevisning. Enligt checklistan lades laminatlagren den 3 och 4 september 2007, vilket enligt Krister Sjöberg har varit väl förenligt med tillverkarens anvisningar. Resultatet av ultraljudsmätningen visar inga avvikelser.

Benny Martinsson (grundare av North-West Yacht AB), Jens Östman (tidigare konstruktör och teknisk ansvarig vid Sweden Yachts) och Ingemar Spindel (VD för Lyse Plastprodukter AB) var närvarande vid en besiktning av båten den 8 juli 2010, där Hallberg-Rassy fått tillstånd att såga ut två borrtrissor samt en platta på 15 x 15 cm ur skrovet. De har som sitt utlåtande konstaterat att laminatet i de undersökta proverna ser ut att ha en god vidhäftning, att laminatet i de undersökta proverna inte ser ut att ha delaminerat och att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet i de undersökta proverna. De har också bekräftat Krister Sjöbergs uppgift om att denne, som var den som tog ut provplattan, fick använda kraftigt våld, hammare och stämjärn, för att få loss den till 6 mm djup utsågade plattan.

Benny Martinsson och Jens Östman har dessutom uppgett att de vid tillverkning av båtar har erfarenhet av att ta ut tusentals borrtrissor ur skrov och att det enligt dem förekommer att sådana borrtrissor delar på sig även vid fullgoda skrov.

Hallberg-Rassy har dessutom låtit Tuula Mannermaa, Technical Service Management, Ashland Finland Oy, undersöka dels de prover som skurits respektive borrats ur båten

den 8 juli 2010, dels den borrhissa som ska ha sparats från tillverkningen. Hon har i sitt besiktningsutlåtande över dessa undersökningar anført att det beträffande samtliga föremål finns en god vidhäftning mellan laminatskikten. Hon har dessutom tillagt att dragprov är en okänd metod inom fritidsbåtsbygge, som saknar normkrav enligt Fritidsbåtsdirektivet 94/25/EC eller ISO 12215-1:2000 eller på annat sätt relaterar till en sådan metod.

Hallberg-Rassy har också låtit det finska forskningsinstitutet VTT, Technical Research Center of Finland, undersöka den ur skrovet ursågade plattan om 15 x 15 cm, till ett djup av 6 mm. Uppdraget har varit att utföra en ”Interlaminar shear strength tests for reinforced plastic panel” i enlighet med ISO 14130. Enligt forskningsinstitutets rapport uppfyller plattan de riktvärden som gäller för detta material enligt ISO 12215-1.

Vittnena har också hörts om tillförlitligheten av de metoder som använts för undersökning av skrovet. I den mån dessa synpunkter haft betydelse för tingsrättens bedömning redovisas de nedan under rubriken DOMSKÄL.

Vad gäller frågan om *båten avvikit från vad som avtalats i den del som avser den polyestersort som använts* vid tillverkningen av skrovet har makarna Nordé hänvisat till den tekniska beskrivningen. I denna anges under rubriken ”Skrov och däck” bl.a. ”Isoftalsyrebaserad gelcoat och isoftalsyrebaserad polyester används.”. Det är ostridigt att isoftalsyrebaserad polyester endast fanns i det yttersta laminatskiktet och att det i övrigt är ortopolyester som använts.

Bevisning har också förts om *resterande huvudfel* och om *övriga fel*, främst genom förhören med makarna Nordé och deras skriftliga redogörelser samt i viss mån av förhöret med Erling Kroon och hans besiktningsprotokoll.

Slutligen har flera av vittnena vid förhören och i sina utlåtanden också uttalat sig om möjligheten att *avhjälpa* det påstådda felet med bristande vidhäftning i skrovet.

I bevismaterialet förekommer också ett stort antal bilder från undersökningarna och det undersökta materialet samt omfattande skriftlig bevisning från makarna Nordés sida beträffande korrespondensen mellan dem och Hallberg-Rassy, bl.a. till styrkande av att de reklamerat samtliga fel i rätt tid.

DOMSKÄL

Avvisning

Makarna Nordés yrkande om att Hallberg-Rassy har en avtalsenlig skyldighet att ställa ut en bankgaranti, för det fall tingsrätten dömer till omleverans, får anses utgöra ett yrkande som stödjer sig på väsentligen samma grund som deras talan i övrigt. Det yrkandet är därför tillåtet enligt 13 kap. första stycket 3 rättegångsbalken. Tingsrätten anser inte heller att det finns hinder enligt 13 kap 1 § rättegångsbalken att pröva detta yrkande.

Bevisbörda och beviskrav

Den första fråga tingsrätten prövar i sak är om det förelåg något faktiskt fel i båten vid avlämnandet. För att kunna ta ställning till den frågan måste tingsrätten först ta ställning till vem som har bevisbördan samt vilket beviskrav som gäller.

Den som har varan i sin besittning anses ha bevisbördan för om faktiskt fel funnits vid avlämnandet (se prop. 1984/85:110 s. 56 samt Heuman; Bevisbörda och beviskrav i tvistemål, s. 306 f., jfr också NJA 1991 s. 481). Det innebär att det är makarna Nordé som ska visa att de av dem påstådda felen fanns vid avlämnandet.

Nästa fråga är vilket krav som ska ställas på bevisningen för att makarna Nordé ska anses ha fullgjort sin bevisbörda. Det normala beviskravet i tvistemål har inte någon närmare definition. Högsta domstolen har dock uttalat att det ska vara högt, men inte lika högt som i brottmål (se t.ex. NJA 1986 s. 470).

Det finns dock med hänsyn till vad Högsta domstolen uttalade i rättsfallet NJA 1991 s. 481 skäl att överväga om förhållandena i detta mål ger anledning att helt eller delvis tillämpa ett lägre beviskrav än det normala. Högsta domstolen anförde bl.a. i den domen att i tvister där frågan är om en uppkommen skada haft viss angiven orsak ett något lägre beviskrav än annars har uppställts i fall då särskilda svårigheter ansetts föreligga att framlägga en fullständig bevisning om att andra skadeorsaker varit uteslutna. Vad gällde den i det målet aktuella tvisten konstaterade Högsta domstolen att det vid tekniskt komplicerade reparationer är tydligt att beställaren, särskilt om han är konsument, ofta har betydande svårigheter att visa vad orsaken är till att det reparerade objektet efter reparationen inte fungerar tillfredsställande. För att inte ansvaret för en felaktigt utförd reparation ska bli illusoriskt bör därför även i sådana fall beviskravet sättas förhållandevis lågt. Högsta domstolen ansåg det därför vara tillräckligt att den av beställaren angivna skadeorsaken framstod som klart mer sannolik än den som åberopats av reparatören.

Det kan ligga nära till hands att med hänvisning till det avgörandet nöja sig med ett lika lågt ställt beviskrav också i fall då en beställare eller köpare har svårt att bevisa att det fanns ett ursprungligt fel redan vid riskövergången (Heuman, a.a. s. 307).

Det bör emellertid framhållas att det inte finns något stöd för att tillämpa ett lägre beviskrav vid bedömningen av om det funnits ett faktiskt fel vid avlämnandet. Högsta domstolens ovannämnda avgörande baserades på svårigheterna till bevisning i en situation där det finns alternativa skadeorsaker, men där skadan i och för sig är klarlagd.

Den bevislättning som införts genom 20 a § konsumentköplagen avser inte den här behandlade frågan.

I detta mål är det i första hand frågan om det fanns fel vid avlämnandet av båten som ska bedömas. Även i den frågan kan naturligtvis särskilda bevissvårigheter finnas, inte

minst för en konsument. Det kan, såsom framgått av bevisningen i detta mål, krävas omfattande utredning för att visa t.ex. att det finns en bristande vidhäftning mellan laminatskikten i ett båtskrov. Det som med särskild styrka talar mot en sänkning av beviskravet är emellertid att det är den som har varan i sin besittning som har den största möjligheten att utreda om det funnits fel. Säljaren av varan har i den situationen, till skillnad mot köparen, endast begränsade möjligheter att få fram egen utredning om detta. Ett sänkt beviskrav skulle därför kunna medföra svårigheter för en säljare att kunna bemöta påståenden om fel. Tingsrätten anser att det inte finns tillräckliga skäl att tillämpa ett sänkt beviskrav vid prövningen av om det överhuvudtaget fanns fel på båten.

För att kunna visa att båten har fel som är relevanta enligt konsumentköplagens bestämmelser måste Makarna Nordé därför nå upp till det normala beviskravet i tvistemål. Detta beviskrav är alltså högt. Det räcker inte att det görs klart mer sannolikt att fel finns än att så inte är fallet.

Har makarna Nordé kunnat visa att det finns en bristande vidhäftning/ delaminering mellan laminatskikten i skrovet?

De personer som hörts i målet har genomgående framstått som trovärdiga i sin uppfattning. Många av dem har också mycket stor sakkunskap inom området. Det har inte framkommit något som ger anledning att tro att någon av dem lämnat uppgifter som varit falska eller mot bättre vetande. Tingsrätten måste därför i de fall deras uppgifter är motstridiga väga uppgifternas tillförlitlighet mot varandra.

Som angetts ovan under rubriken BEVISNING har de metoder som använts för att belysa förekomsten av bristande vidhäftning omfattat knackningar i skrovet, undersökningar av utsågat skrovmaterial, ultraljudsundersökningar och dragprov.

William Bekking har med hänvisning till sin stora erfarenhet på området genom knackningar på skrovet med en hammare konstaterat att han kunnat höra att det finns

hålligheter i skrovet. Christoph Rassy och Benny Martinsson, som har motsvarande erfarenhet, har dock sagt att de på motsvarande sätt knackat på skrovet utan att kunna höra något tecken på sådana felaktigheter. Metoden framstår, med hänsyn till att så erfarna personer kan komma till olika slutsats, inte som helt tillförlitlig för ett ställningstagande i frågan om bristande vidhäftning mellan laminatskikten finns eller inte. Tingsrätten kan därmed inte tillmäta resultatet av den metoden något bevisvärde till stöd för att fel skulle finnas.

Den av Bengt Nordé utsågade borrhtrissan, i samband med installationen av spolpumpen, har undersökts noggrant av Anders Sjögren, som kommit till slutsatsen att ytstrukturen på de sönderfallna trissdelarna tyder på dålig vidhäftning. Även andra, William Bekking, Rolf Olofsson, Erling Kroon, Karl-Axel Olsson och Bengt Sätterman, som undersökt borrhtrissan okulärt, har bedömt att ytskikten där trissan delat sig har ett utseende som talar för bristande vidhäftning. Motsatt slutsats har däremot Magnus Rassy och Krister Sjöberg gett uttryck för. I detta sammanhang bör också beaktas att Benny Martinsson och Ingemar Spindel, beträffande den omständigheten att borrhtrissan delade sig vid ursågningen, berättat att de varit med om att såga ut tusentals borrhtrissor och att det händer att borrhtrissor delar sig vid ursågning även i skrov med fullgod vidhäftning.

Även om utredningen trots detta och inte minst genom Anders Sjögrens utlåtande sammantaget ger visst stöd för att det fanns bristande vidhäftning mellan laminatskikten i den av Bengt Nordé utsågade borrhtrissan har Hallberg-Rassy genom undersökning av de båda borrhtrissor och den provplatta de sågade ut den 8 juli 2010 kunnat visa att det inte fanns samma brist i det skrovmaterial som togs ut i omedelbar närhet till det ställe där Bengt Nordé sågade ut borrhtrissan. Detta talar i vart fall emot att man utifrån enbart en undersökning av den borrhtrissa som Bengt Nordé sågade ut kan göra någon säker slutsats om det fanns bristande vidhäftning mellan laminaten.

Användningen av dragprov som en metod för att bedöma skrovets hållfasthet har ifrågasatts av Hallberg-Rassy. Denna ståndpunkt får stöd av Tuula Mannermas

utlåtande. Benny Martinsson och Ingemar Spindel, med mångårig erfarenhet inom branschen, har också förklarat sig sakna kännedom om användningen av den metoden inom fritidsbåtsbranschen.

Dragprov som en relevant metod för att bedöma ett plastskrovs hållfasthet har emellertid fått starkt stöd av Karl-Axel Olsson: Han har tagit del av hur dragprovet utförts och bekräftat att det skett på ett korrekt sätt. Med hänsyn till Karl-Axel Olssons kunskaper på området får hans uppfattning tillmätas särskild vikt och de resultat man erhållit med den metoden får därmed tillmätas betydelse. Eftersom det inte är en inom fritidsbåtsbranschen känd metod får dock frågan om vilka krav som ska ställas på ett skrovs draghållfasthet bedömas med försiktighet. Karl-Axel Olssons utlåtande ger, även med hänsyn till det lägre minimikrav som han nämnde vid sitt förhör, emellertid ett stöd för att den undersökta delen av skrovet haft brister i hållfastheten.

Även i fråga om dragprovet som metod finns emellertid bevisning, åberopad av Hallberg-Rassy, som talar i motsatt riktning. Den av Hallberg-Rassy utsågade provplattan har undersökts utan anmärkning beträffande hållfastheten. Den provplattan är tagen från ett område i omedelbar närhet till där dragprovet utfördes. Det har genom utredningen också framgått att Krister Sjöberg, som var den som tog ut provplattan, efter utsågning till 6-7 mm djup, fick använda stor kraft med hammare och mejsel för att få loss den.

Mot denna bakgrund konstaterar tingsrätten att resultatet av dragproven inte ger något starkt stöd för någon mer generell slutsats om det finns brister i vidhäftningen mellan laminatskikten i skrovet.

Enligt Rolf Olofsson är ultraljudsundersökning tillräckligt för att fastställa om det finns delaminering i skrovet. Det finns inte anledning att betvivla att Rolf Olofsson är den av de som hörts i målet som bäst kan bedöma metodens tillförlitlighet.

Bevisningen i övrigt ger dock inte stöd för ett så entydigt ställningstagande. Tvärtom kan konstateras att inte någon annan av de sakkunniga som hörts i målet tycks ha

ansett att resultatet av ultraljudsundersökningen ensamt kan ligga till underlag för en säker slutsats om det finns bristande vidhäftning. William Bekking har också uttryckligen gett uttryck för uppfattningen att ytterligare prover och tester måste ske för att klarlägga orsaken till dessa mätresultat. Från Hallberg-Rassys sida har gjorts gällande att sådana undersökningar kan ifrågasättas, särskilt beträffande handlaminerade skrov, vilket också Krister Sjöberg gett uttryck för. Jens Östman har utifrån sina erfarenheter från Swedish Yachts instämt i den ståndpunkten.

Rolf Olofssons ultraljudsundersökning, som på ett stort antal mätpunkter visar ett mätresultat som understiger skrovets faktiska tjocklek, ger trots detta en klar indikation på att det kan finnas brister i skrovet. Detta räcker dock inte för en säker slutsats för om det verkligen är så.

Den avslutande frågan är därmed om det stöd ultraljudsundersökningen ger för att det finns brister i skrovets homogenitet i tillräcklig mån bekräftas av övriga metoder. Den bevisning som lagts fram beträffande övriga metoder avser endast en begränsad del av skrovet, med motsägelsefulla resultat. Även om den ger visst stöd för att de indikationer på brister i skrovet som ultraljudsundersökningen gett är hänförligt till bristande vidhäftning kan sammantaget inte mer anses bevisat än att det är mer sannolikt att brister finns i vidhäftningen mellan laminatskikten än att sådana brister inte finns. Som tingsrätten angett under rubriken *Bevisbörda och beviskrav* är detta dock inte tillräckligt för att Makarna Nordé ska ha uppfyllt sin bevisbörda. De har därmed inte lyckats bevisa att båten är felaktig på detta sätt.

Har användningen av ortopolyester i skrovet utgjort en avvikelse från avtalet?

Magnus Rassy har berättat att skälet till att Hallberg-Rassy i den tekniska beskrivningen endast angett att isoftalsyrebaserad gelcoat och isoftalsyrebaserad polyester används i skrovet men inte ortopolyester, är att det isoftalsyrebaserade materialet, vilket använts i skrovets ytterskikt, har särskilda vattenavvisande egenskaper.

Det har genom bevisningen i målet inte framkommit annat än att ortopolyester och isoftalsyrebaserad polyester, vid sidan av det sistnämnda materialets vattenavvisande egenskaper, är utbytbara som skrovmaterial.

Enligt tingsrätten har den tekniska beskrivningen inte en utformning eller ett innehåll som ger sken av att vara en fullständig beskrivning för det material som används. Att Hallberg-Rassy där framhållit den isoftalsyrebaserade polyestern på grund av dess vattenavvisande egenskaper har därför inte inneburit att makarna Nordé haft fog att förvänta sig att det materialet genomgående använts i hela skrovet. Det förhållandet att också annan polyester än isoftalsyrebaserad polyester använts i skrovet kan därför inte anses utgöra en avvikelse från avtalet. De har därmed inte heller lyckats bevisa att det finns fel i båten på detta sätt.

Har makarna Nordé kunnat bevisa något av de andra påstådda huvudfelen?

De påståenden om fel som makarna Nordés framfört som återstår att pröva är spricka i överbyggnad, spricka i bottenbalk, sex stycken lösa mantågsdubbar, brister i det installerade larmet, felaktig i montering av topplanternan och lanternkabel, nedramlad innerbeklädnad under gångbord, kollapsad avgasslang samt felaktigt monterad rostfri avvisarlist babord akter.

Utredningen beträffande de här felen är i huvudsak baserad på makarna Nordés egna uppgifter. Vissa av de påstådda felen finns kortfattat omnämnda i besiktningsutlåtanden av Erling Kroon. Varken innehållet i dessa besiktningsprotokoll eller övrig bevisning motsäger med tillräcklig styrka de invändningar som Hallberg-Rassy redovisat i den här delen.

Makarna Nordé har därför inte kunnat bevisa att sprickorna i överbyggnaden och bottenbalken, de sex lösa mantågsdubbarna, monteringen av topplanternan och lanternakabeln eller den kollapsade avgasslangen utgör fel som fanns vid avlämnandet.

Inte heller vad gäller larmet, där Hallberg-Rassy medgett ett visst funktionsproblem som består i att det under mycket kort tid kan ange en felaktig positionsangivelse, har det med tillräcklig grad av säkerhet genom utredning framgått att det utgör ett fel enligt konsumentköplagen.

Vidare finns i den av makarna Nordé åberopade skriftliga bevisningen stöd för att Hallberg-Rassy erbjudit sig att avhjälpa den nedramlade innebeklädningen men att makarna Nordé avböjt sådant avhjälpande samt att makarna Nordé självmant avhjälpit avvisarlisten. Eftersom Hallberg-Rassy beträffande dessa fel inte fått möjlighet att utnyttja sin rätt till avhjälpande och då någon undantagssituation enligt 27 § andra stycket konsumentköplagen inte har påståtts har makarna Nordé inte heller i den här delen kunnat bevisa att det funnits fel som kan medföra någon påföljd enligt konsumentköplagen.

Makarna Nordé har därför inte kunnat bevisa att det funnits något fel som kan medföra rätt till omleverans, hävning eller avhjälpande. Tingsrätten vill tillägga att inget av de påstådda fel som behandlas under denna rubrik kan bedömas vara väsentligt och felen kan inte heller bedömas som väsentliga även om de ses sammantaget.

Ersättning för avhjälpande av övriga fel

Makarna Nordé har, såsom de utformat sin talan i yrkanden och grunder, uttryckligen angett att ersättning för avhjälpande av övriga fel ska betalas såsom skadestånd subsidiärt till påföljderna omleverans, hävning eller avhjälpande. Även om tingsrätten givetvis inte är bunden av deras rättsliga klassificering skulle en bedömning av om de enligt 28 § andra stycket konsumentköplagen har en rätt till ersättning för avhjälpande av övriga fel utgöra en prövning av annat än de yrkat. Med hänsyn till utgången i frågorna om omleverans, hävning och avhjälpande kan tingsrätten därför inte pröva makarna Nordés yrkande om ersättning för avhjälpande av de övriga fel som de gjort gällande.

Skadestånd

Eftersom makarna Nordé inte kunnat bevisa något av de påstådda huvudfelen kan deras yrkanden om skadestånd inte bifallas.

Sammanfattning

Tingsrättens bedömningar innebär alltså att makarna Nordés yrkanden ska avslås.

Rättegångskostnader

Eftersom makarna Nordé har förlorat målet ska de ersätta Hallberg-Rassy för deras rättegångskostnader. De belopp som Hallberg-Rassy har begärt är skäliga.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se *bilaga 2* (DV 401)

Överklagande ska ha kommit in till tingsrätten senast den 19 november 2010 och ska vara ställt till Hovrätten för Västra Sverige.

Sverker Tell

Niclas Johannisson

Alexandra Östberg Giraldo