



ANKOM

2011-01-25

Mål nr.
T 4529-10 Föredragningsen-
heten

Anges vid kontakt med hovrätten

Advokat Gustav Linge
Adacta Advokatbyrå Karlskrona AB
Landsbrogatan 7
371 34 Karlskrona

Bengt Nordé m.fl. ./ Hallberg-Rassy Varvs AB
angående **omleverans av båt m.m.**

Ni får härmed tillfälle att yttra Er över bifogade handling, aktbilaga 22.

Ert yttrande ska vara skriftligt och ha kommit in till hovrätten **senast den 7 februari 2011.**

Svar på detta föreläggande kan med fördelskickas med e-post till
foredragningsenheten.hvs@dom.se


Barbro Andersson
Telefon direkt 031-701 23 10

Hovrätten för Västra Sverige
Föredragningsenheten
Box 40
401 20 GÖTEBORG

Svarsskrivelse, mål nr T 4529-10, Bengt Nordé m.fl. ./.
Hallberg-Rassy Varvs AB

Klagande 1 Bengt Nordé, 440621-3357
Skavkullavägen 25
370 24 NÄTTRABY

Klagande 2 Kerstin Nordé, 490630-2502
Skavkullavägen 25
370 24 NÄTTRABY

**Ombud för
1 och 2** Advokat Gustav Linge och jur.kand. Johan Bäckström
Ad Acta Advokatbyrå
Landbrogatan 7
371 34 KARLSKRONA

Motpart Hallberg-Rassy Varvs AB, org nr 556707-2334
Hallberg-Rassyvägen 1
474 31 ELLÖS

Ombud Advokat Olle Lindén och jur.kand. Anna Grandin
Advokatfirman Vinge KB
Box 11025
404 21 GÖTEBORG

Saken Fel i segelbåt

**Överklagat
avgörande** Uddevalla tingsrätts dom den 29 oktober 2010 i mål nr T 5201-09 och
Uddevalla tingsrätts beslut av den 17 september 2010 i samma mål

HOVRÄTTEN FÖR
VÄSTRA SVERIGE

Ink. 2011-01-24

Ab 22



Som ombud för Hallberg-Rassy Varvs AB ("Hallberg-Rassy") får vi härmed svara på Bengt och Kerstin Nordés (nedan gemensamt benämnda makarna Nordé) överklagande av Uddevalla tingsrätts ovan angivna dom och beslut samt anföra följande.

1 Sammanfattning av Hallberg-Rassys inställning

- 1.1 Hallberg-Rassy anser att det saknas skäl att bevilja prövningstillstånd och yrkar att hovrätten beslutar att inte meddela prövningstillstånd. Om hovrätten meddelar prövningstillstånd, har Hallberg-Rassy i övrigt följande inställning.
- 1.2 Hallberg-Rassy bestrider ändring av tingsrättens dom.
- 1.3 Hallberg-Rassy vitsordar inte kapitallyrkandena som skäligen i sig. Räntheyrkandena vitsordas som skäligen i och för sig.
- 1.4 Hallberg-Rassy bestrider ändring av tingsrättens beslut den 17 september 2010.
- 1.5 Hallberg-Rassy åberopar i hovrätten de omständigheter och grunder som åberopades vid tingsrätten.
- 1.6 Hallberg-Rassy åberopar i hovrätten samma bevisning, med oförändrade bevisstema, som åberopades i tingsrätten. När det gäller de personer som hördes i tingsrätten hemställer Hallberg-Rassy att hovrätten tar del av de ljud- och bildupptagningar som gjordes vid tingsrätten.
- 1.7 Hallberg-Rassy motsätter sig att någon av de personer som hördes vid tingsrätten, oberoende av om de åberopas av Hallberg-Rassy eller makarna Nordé, hörs på nytt i hovrätten. Det saknas skäl att hålla tilläggsförhör eller omförhör.
- 1.8 Hallberg-Rassy motsätter sig att makarna Nordé tillåts att åberopa ny bevisning i hovrätten och yrkar följaktligen att hovrätten avvisar följande av makarna Nordé först i hovrätten åberopade bevisning:
 - (i) Utredning, 2010-09-17, av Anders Sjögren Ad Manus Materialteknik.
 - (ii) E-postkorrespondens mellan Bengt Nordé och Swerea Sicomp AB.
 - (iii) Brev daterat 2010-11-16 från Markku Hentinen VTT Expert Services Oy.
 - (iv) Vittnesförhör med Markku Hentinen VTT Expert Services Oy.
 - (v) Yttrande, 2010-11-30 av Anders Sjögren, Ad Manus Materialteknik.
 - (vi) Yttrande, 2010-12-07, Sven-Erik Hellbrant, ThyssenKrupp Marine Systems Kockums AB.

- (vii) Vittnesförhör med Sven-Erik Hellbrant, ThyssenKrupp Marine Systems Kockums AB.
- 1.9 Hallberg-Rassy motsätter sig att makarna Nordé tillåts att i hovrätten åberopa nya omständigheter till stöd för sin talan och yrkar följaktligen att hovrätten avvisar följande av makarna Nordé först i hovrätten åberopade omständigheter;
- (i) att makarna Nordé skulle ha reklamerat felet inom en påstådd avtalad garantitid (se punkten 4.16 i överklagandeskriften, hovrättens ab 1);
 - (ii) att försäkringsbolaget Alandia skriftligen skulle ha angett att ersättning vid sjöskada knuten till felet kan förvägras helt då båten ej uppfyller de normer som stadgas i försäkringsvillkoren (se punkten 3.4 överklagandeskriften); och
 - (iii) att en viss provmetod skulle ha rekommenderats av finska Inspecta eller att dessa skulle ha varit inblandade i processen (se punkten 2.11 i överklagandeskriften).
- 1.10 Hallberg-Rassy yrkar ersättning för rättegångskostnader i hovrätten. Om hovrätten beslutar att inte meddela prövningstillstånd yrkar Hallberg-Rassy ersättning med 50.000 kronor avseende upprättandet av detta yttrande.

2 Sakomständigheter

Köpeavtalet

- 2.1 Den 16 januari 2008 ingick Hallberg-Rassy och makarna Nordé ett avtal avseende köp av en Hallberg-Rassy 37 (tingsrättens ab 2, tryckbilaga 1).
- 2.2 Köpeskillingen uppgick enligt avtalet till 2.636.340 kronor inklusive moms. Till den angivna köpeskillingen tillkom kostnad för eventuella tillval samt kostnaden för en bankgaranti, som makarna Nordé valde att bekosta. Bankgarantin syftade till att säkerställa makarna Nordés förskottsbetalningar enligt avtalet.
- 2.3 Makarna Nordé gjorde ett antal tillval och den slutliga köpeskillingen kom därefter att uppgå till 2.790.789 kronor. Till detta belopp kom avgiften för bankgarantin, 11.900 kronor. Makarna Nordé har angivit att den sammanlagda köpeskillingen kom att uppgå till 2.802.689 kronor. Detta belopp inkluderar dock kostnaden för bankgarantin, som inte är en del av köpeskillingen. Bankgarantin har utnyttjats och återlämnats till Hallberg-Rassy.
- 2.4 I avtalet angavs att leverans skulle ske tisdagen den 13 maj 2008. Så skedde också och båten levererades till makarna Nordé på avtalad tid och makarna Nordé erlade betalning i enlighet med avtalet.

2.5 Av köpeavtalet framgår bland annat följande:

- Enligt § 1 åtar sig Hallberg-Rassy att leverera en Hallberg-Rassy 37 enligt teknisk beskrivning daterad oktober 2006.
- Av § 11 framgår att installation av elektroniska och andra navigationsinstrument inte omfattar finjustering av t ex radar, kompass, logg eller liknande.
- Av de allmänna bestämmelserna Konsumentköp 2000 som är fogade till avtalet följer enligt punkt 3 att konsumenten bör i eget intresse vid mottagandet eller snarast därefter undersöka om varan har synliga skador och utan dröjsmål anmäla eventuell sådan skada till säljaren.
- Av punkt 5 i Konsumentköp 2000 följer att om konsumenten vill åberopa att varan är felaktig ska han underrätta säljaren eller en av säljaren anvisad verkstad om felet och att det är angeläget att reklamationen sker tidigt. Reklamerar inte konsumenten inom skälig tid efter det att han märkt felet eller bort märka felet får han inte åberopa felet. Meddelande som lämnas inom två månader från det att köparen märkt felet skall anses ha lämnats i rätt tid.
- Vidare framgår av punkten 5 i Konsumentköp 2000, sista stycket, att om konsumenten gör en omotiverad reklamation får säljaren ta ut ersättning för arbete och kostnader som föranletts därav.
- Av punkten 7 i Konsumentköp 2000 framgår att Konsumenten vid avhjälpande av fel är skyldig att i skälig omfattning lämna erforderlig medverkan, t.ex. lämna in varan till verkstad och att efter reparationen hämta varan.. Om särskilda kostnader t.ex. nödvändiga resor, uppstått för konsumenten är säljaren ersättningsskyldig för dessa. Konsumenten är dock skyldig att begränsa kostnaderna.
- Av punkt 14 i Konsumentköp 2000 följer att om köpet hävs eller omleverans sker skall konsumenten återlämna varan i väsentligen oförändrat skick.

2.6 De ovan åberopade bestämmelserna i köpeavtalet är i överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i konsumentköplagen.

2.7 Av den tekniska beskrivningen, som det hänvisas till i köpeavtalet, (tingsrättens ab 72, tryckbilaga 37) framgår följande om båtens skrov:

”Skrovet är handupplagt i glasfiberarmerad plast och isolerat över vattenlinjen med mot värme och kyla med Divinycell PVC-skum med slutna celler. Isoftalsyrebaserad gelcoat och Isoftalsyrebaserad polyester används.”

Det framgår vidare att:

”Båten levereras med CE-certifikat och CE-plakett för område A (obegränsad oceansegling)”.

Och slutligen anges i den tekniska beskrivningen:

”Ändringar förbehållna”.

Tillverkningen av båten

- 2.8 Den beställda båten tillverkades av Hallberg-Rassy under hösten 2007. Båten fick tillverkningsnummer 168. Båtens skrov tillverkades av Hallberg-Rassy Marinplast AB i Kungshamn, ett systerbolag till Hallberg-Rassy Varvs AB.
- 2.9 Hallberg-Rassy upprättar checklistor från tillverkningen av varje båts skrov och däck. Enligt checklista för tillverkningen av skrovet till makarna Nordés båt, (tingsrättens ab 13, tryckbilaga 28) påbörjades arbetet med båtens skrov den 3 september 2007. Av checklistan framgår att gelcoat, som är det yttersta tunna vattenavvisande lagret på skrovet, lades den 3 september, därefter utfördes laminering den 4 september 2007 och den 5 september 2007 skedde hopfogning, allt helt utan anmärkning, se anteckningen ”OK” i mittenkolumnen. Det kan också noteras att bottenstocken (punkterna 22, 23 och 24 i checklistan) kontrollerades utan anmärkningar.
- 2.10 I anslutning till att skrovet färdigställs utför Hallberg-Rassy även ultraljudsmätningar av båtens skrov, framförallt för att kontrollera skrovets tjocklek. Resultatet från den mätning som gjordes på makarna Nordés skrov i detta avseende är åberopat som bevisning (tingsrättens ab 14, tryckbilaga 29). De på bilagan antecknade siffrorna avser skrovets tjocklek i millimeter vid olika mätpunkter.
- 2.11 I samband med tillverkningen av skrovet och montering av standardutrustning sker ett stort antal genomborringar i skrovet. Det utförs sammanlagt ca 40 sådana genomborringar av båtens skrov för montering av köl och annan utrustning såsom, bogpropeller, läns-pumpar, toaletter, avgasrör m.m. En av dessa borrhävar sparas och arkiveras för eventuellt framtida bruk. Det antecknas då på den aktuella borrhävar vilken båt den tillhör. Vid kontroll av den aktuella borrhävar i samband med tillverkningen av skrovet konstaterades att laminatet var fullgott och utan anmärkning. Det kan i detta sammanhang också konstateras att inte någon av de genomborringar som utfördes på båten indikerade problem med lamineringen.

- 2.12 Tuula Mannermaa, som är Technical Service Manager på Ashland Finland Oy, som är en världsledande plastproducent och leverantör av plast till fritidsbåtsindustrin, har besiktigat den borrkärna som sparats från makarna Nordés skrov och avgivit ett sakkunnigutlåtande (tingsrättens ab 94, tryckbilaga 40). Tuula Mannermaas slutsats är:

”Hallberg-Rassys own drilled sample on boat Hallberg-Rassy 37 nr 168, from this sample, without knowing more in detail how the sample has been tested, the adhesion in laminate looks normal.”

- 2.13 Det är bland annat mot denna bakgrund som Hallberg-Rassy menar att det kan konstateras att båten var i fullgott skick vid leveranstillfället.

Reklamationer och påstådda fel

- 2.14 Makarna Nordé har sedan båten levererats, framfört ett mycket stort antal anmärkningar (långt över 100 anmärkningar som alla kan komma att bli föremål för hovrättens prövning i detta mål om något av makarna Nordés primära yrkanden skulle bifallas) av varierande karaktär. Hallberg-Rassy har åtgärdat och avhjälpt ett stort antal av de relevanta anmärkningarna som framförts. Makarna Nordé har inte accepterat alla Hallberg-Rassys erbjudanden om avhjälpande. I flera fall har man avhjälpt fel på egen hand trots att Hallberg-Rassy meddelat att man avser att avhjälpa eller åtgärda anmärkningen vid en kommande serviceresor.
- 2.15 Makarna Nordé yrkar i målet bland annat att Hallberg-Rassy avhjälpes nio specificerade fel, se punkten 1.4 i överklagandeskriften. Hallberg-Rassy har uppfattat att det är dessa fel som makarna Nordé menar alltjämt är utestående och att det också är dessa fel som, *var för sig*, åberopas som grund för omleverans och hävning. Hallberg-Rassy har följande inställning till dessa nio fel.

- **Delaminering i skrov** (se från punkten 2.28 nedan)
- **Avhjälpa spricka i (gelcoat i) överbyggnad** – Hallberg-Rassy menar att detta inte kan anses vara ett fel i konsumentköplagens mening. Det är en liten skönhetsdetalj och något man som köpare av en båt får lov att acceptera. I vart fall kan konstateras att sprickan inte fanns vid båtens avlämnande. Den kan ha orsakats av yttre omständigheter eller annat förhållande på makarna Nordés sida. Reklamation skedde först i september/oktober 2010, alltså nästan ett och ett halvt år efter leverans. Reklamation har skett för sent. Det är inte ovanligt att små sprickor av den här typen uppstår efter leverans och åtgärdas av båtägaren som ett led i normalt underhåll. För det fall fel sprickan skulle anses utgöra fel är det en bagatell att avhjälpa (skrapa och fyll i med lite gelcoat).

- **Spricka i (spackel vid) bottenbalk** – Även detta handlar om en skönhetsdetalj, som inte kan anses utgöra fel i konsumentköplagens mening. En tid efter det att båten hade levererats konstaterades att det fanns en yta nära bottenbalken som inte dränerades på ett fullgott sett. Det är alltså en yta under durken och nära båtens kölsvin. Hallberg-Rassy åtgärdade detta genom att installera ett litet dräneringsrör som leder vattnet vidare ner i båtens kölsvin (där det kan pumpas ut med läns pump). Det lilla särskilt ditsatta dräneringsröret spacklades över, av kosmetiska skäl (även om det kan ifrågasättas om det var nödvändigt med tanke på att röret finns i ett övertäckt utrymme där man normalt aldrig vistas med mindre det handlar om att utföra service eller liknande arbete på båten). Det har sedan alltså uppstått en spricka i det spackel som har använt för att täcka över dräneringsröret. Det är således inte en spricka i själva skrovet eller i bottenstocken. Sprickan påverkar inte båtens funktion. Den har inte heller någon kosmetisk/utseendemässig betydelse då den är under durk. För det fall sprickan skulle anses utgöra fel är det naturligtvis fullt möjligt att avhjälpa (lite skrapning och spackel är vad som behövs). Reklamation skedde först i september/oktober 2009, nästan ett och ett halvt år efter leverans. Reklamation har således skett för sent.
- **Sex stycken lösa mantågsdubbar** – Det påstådda felet nämns första gången den 17 september 2009 i Erling Kroons besiktningsrapport (tingsrättens ab 4 , tryckbilaga 3), nästan 1,5 år efter leverans. Mantågsdubbarna var korrekt monterade vid båtens avlämnande. Det bestrids således att det är fråga om ett fel för vilket Hallberg-Rassy har att svara. Det är mycket vanligt att sådana här fel orsakas av yttre omständigheter, t.ex. vid en sammanstötning som den som ägde rum i Hanö hamn den 21 juli 2009, se mail från makarna Nordé till Bamses Marin (bilaga 2 till Nordés inlägga den 27 augusti, tingsrättens ab 87, tryckbilaga 26) eller, ännu vanligare, om någon som tar emot båten vid tilläggning tar tag i mantåget för att bromsa båtens framfart. Det innebär att man trycker ut båtens vikt i mantågsdubbarna. Mantåget är inte avsett för sådan hantering. Hallberg-Rassy har aldrig haft något problem eller upplevt att mantågsdubbarna skulle kunna bli lösa ”av sig själva” med det monterings sätt som använts vid monteringen av mantågsdubbarna på makarna Nordés båt. För det fall mantågsdubbarna skulle anses utgöra fel är det fullt möjligt att avhjälpa. Reklamation har dessutom skett för sent.
- **Larmet i båten** – Det bestrids att det är fråga om ett fel i konsumentköplagens mening. Det larm som makarna Nordés båt är försett med är ett gps-larm. Det är inte ovanligt att denna typ av larm under en mycket kort tidsrymd plötsligt ger en felaktig positionsangivelse. Det kan vara tillräckligt för att utlösa larmet, vilket innebär att det skickas en positionsangivelse via gps till ett bestämt mobiltelefonnummer. Detta är

inte något som är typiskt just för makarna Nordés larm utan något som är förknippat med denna typ av gps-larm. Larmet har bytts ut ett flertal gånger. Det är således inte fel på larmet, utan det är snarare larmets funktion som makarna Nordé inte är nöjda med. Det upplevda problemet går alltså inte att åtgärda. Av denna anledning har Hallberg-Rassy erbjudit makarna Nordé att återsända larmet och få tillbaka pengarna. Men det har makarna Nordé inte velat acceptera. Det är svårt att förstå vad makarna Nordé vill att Hallberg-Rassy ska göra med ifrågavarande larm.

- **Montering av topplanterna jämte lanternakabel** – Det bestrids att detta är fel i konsumentköplagens mening. Makarna Nordé gör gällande att den extra lanternan (tilläggsutrustning) som makarna Nordé köpt är felaktig eftersom ljuset från lanternan har en död vinkel, som uppstår eftersom det också sitter en antenn monterad i masten. Antennfästet skymmer en del av lanternan. Den aktuella tilläggs lanternan är emellertid inte erforderlig, eftersom båten har andra lanternor som uppfyller alla föreskrifter. Det var inte möjligt att montera den aktuella tilläggs lanternan på ett annat sätt än som skett. Hallberg-Rassy har efter Bengt Nordés kontakter med Transportstyrelsen kontaktats av myndigheten och förklarat situationen. Transportstyrelsen har inte haft några invändningar eller framfört till Hallberg-Rassy att den aktuella monteringen skulle stå i strid med gällande regler. Hallberg-Rassy har inte mottagit anmärkningar från någon annan kund med anledning av ifrågavarande monteringen av topplanternan. Makarna Nordé gör även gällande att lanternan inte är tät samt att den läckt in vatten. Hallberg-Rassy har åtgärdat detta men upptäckte i samband med avhjälpandet att orsaken till otätheten var att Bengt Nordé själv gjort ändringar vilket orsakat otätheten. Hallberg-Rassy har trots detta erbjudit makarna Nordé möjligheten att återsända lanternan till Hallberg-Rassy och att få pengarna tillbaka. Det har makarna Nordé inte velat acceptera. Det är svårt att förstå vad Hallberg-Rassy ska kunna göra härutöver.
- **Nedramlad innerbeklädning under gångbord** - Hallberg-Rassy har begärt att få avhjälpa felet vilket makarna Nordé har tackat nej till. Hallberg-Rassy har genom David Bourne i e-mail till Bengt Nordé den 29 mars 2010 (tingsrättens ab 74 , tryckbilaga 39) framfört att man avser att utföra en serviceresor och vill börja med att besöka makarna Nordés båt. Bengt Nordé meddelade därefter i e-mail att det inte ”brådskar för vår skull att åtgärda felet i båten varför andra kunder kan gynnas istället”. Hallberg-Rassy sände därefter ytterligare ett e-mail till makarna Nordé. Genom detta e-mail förtydligade Hallberg-Rassy att man uppfattade situationen såsom att makarna Nordé inte vill att Hallberg-Rassy besöker båten för åtgärd av tapet samt efterfrågade ett förtydligande från makarna Nordés sida. Det poängterades även att det föreslagna tillfället var ett bra tillfälle att få tapeten åtgärdat samt att Hallberg-Rassy inte hade några fler

serviceresor till södra Sverige inom överskådlig tid. Bengt Nordé meddelade därefter: ”Domstolen i höst får avgöra vad som skall hända med båten och alla kostnader denna tvist för med sig. Har Du annan åsikt så ber vi Dig ta kontakt med vårt juridiska ombud”. Detta meddelande tolkades av Hallberg-Rassy såsom att makarna Nordé inte avsåg att medverka till att ett avhjälpande avseende bl.a. tapeten/mattan kunde genomföras.

- **Utbyte av kollapsad avgasslang** - Hallberg-Rassy har i denna del uppfattat att det som makarna Nordé gör gällande såsom fel, är den krökta avgasledningen som förekommer på bild i en OH presentation (tingsrättens ab 82). Detta utgör inte ett fel i konsumentköplagens mening. Den böjda avgasledningen påverkar inte ledningens eller motorns funktion. Det bestrids således att fel föreligger i detta avseende.
- **Justering av rostfriavvisarlist babord akter** – Hallberg-Rassy hade planerat att åtgärda felet men kunde vid ett av servicebesöken konstatera att makarna Nordé själva hade åtgärdat saken. Hallberg-Rassy gavs således inte möjlighet att avhjälpa. Det föreligger således inte något fel (längre).

- 2.16 I övrigt yrkar makarna Nordé skadestånd för ett antal övriga påstådda fel enligt särskild sammanställning, se tingsrättens domsbilaga 1. Hallberg-Rassys inställning till dessa skadeståndsanspråk framgår av bilagan. Hallberg-Rassy hänvisar till vad som anförts i denna bilaga.
- 2.17 När det sedan specifikt gäller den reklamation som framfördes första gången i makarna Nordés yttrande av den 19 mars 2010, att båtens material i skrovet skulle avvika från vad som avtalats mellan parterna, så bestrider Hallberg-Rassy att båten i nu aktuellt avseende avviker från vad som avtalats mellan parterna. Parterna har inte avtalat att s k ISO-polyester uteslutande skulle användas. Av standardspecifikationen framgår att ISO-polyester används i skrovet. Så är också förhållandet. Dessutom har Hallberg-Rassy förbehållit sig att göra ändringar i specifikationen, så även om hovrätten skulle finna att parternas avtal ursprungligen har haft den innebörd som makarna Nordé påstår, så innebär inte det förhållande, att Hallberg-Rassy använt s.k. orto-polyester, att båten avviker från vad som avtalats. Hallberg-Rassy har haft rätt att göra sådana förändringar i tillverkningsprocessen, eftersom den uppnådda funktionaliteten och kvaliteten är precis densamma. Reklamation har i vart fall skett för sent; skrovets materialsammansättning har varit känt av makarna Nordé sedan våren 2009, vilket framgår av korrespondensen mellan Krister Sjöberg och Bengt Nordé (se mail från Krister Sjöberg den 19 mars 2009, tingsrättens ab 28, tryckbilaga 8). I vart fall har det stått fullständigt klart för makarna Nordé i samband med att Erling Kroon avgav sitt besiktning utlåtande den 17 september 2009, se tredje stycket.

Reklamation skedde först tolv månader, eller sex månader om man räknar från besiktningsutlåtandet, därefter. Det är för sent i båda fallen.

Reklamation - fel i skrov

- 2.18 Hallberg-Rassy kontaktades av Bengt Nordé den 21 mars 2009 med anledning av att han i samband med montering av ny spolpump, uppmärksammat att den borrhärna (med en diameter om ca 26 mm) som erhöles vid utsågningen/hålsågningen delade sig. Borrtrissan skickades till Hallberg-Rassy för närmare undersökning och analys.
- 2.19 Borrhärnan undersöktes av Magnus Rassy och David Bourne på Hallberg-Rassy, som drog slutsatsen att den aktuella borrhärnan inte delat sig med anledning av delaminering utan på grund av yttre påverkan i samband med hålsågning. Bilder av borrhärnan analyserades även av Krister Sjöberg på Hallberg-Rassy Marinplast AB, som drog samma slutsats som Magnus Rassy och David Bourne.
- 2.20 Vid genomborrning av ett skrov kan borrhärnan utsättas för kraftig tryck och värmeutveckling. Det är inte ovanligt att denna yttre påverkan kan leda till att borrhärnan delar sig. Det är särskilt vanligt när fråga är om små borrhärnor med liten diameter (som i detta fall).
- 2.21 Hallberg-Rassy meddelade makarna Nordé att man hade undersökt borrhärnan, att allt såg normalt ut samt att det inte fanns någon fog för oro. Detta besked accepterades av Bengt Nordé genom e-mail den 27 mars 2009 (se tingsrättens ab 16, tryckbilaga 31).
- 2.22 Krister Sjöberg meddelade även Bengt Nordé i e-mail den 20 maj 2009, se tingsrättens ab 28, tryckbilaga 8, att

"Jag har tittat på bilden du skickade. Skrovet är uppbyggt med en gelcoat ytterst, därefter polyester som ett förlaminat som är till för att skydda mot vatteninträning (skydd mot osmos). Efter härdning varvas glasfiber (huggen) och glasfibervävar med en polyester till full tjocklek uppnått. Efter olika moment har vi en öppettid som ytan är överlamineringsbar. Inom det spannet är slipning inte av godo, då fiber trasas sönder och en oxidering på den slipade ytan sker. Vid laminering är det inte onormalt att det kan förekomma att laminatet fläckvis är något fett och där kan då uppstå något blanka fläckar. Min bedömning är att laminatet enligt bilder och måttangivelser är som det ska vara".

Parternas kontakter under hösten 2009

- 2.23 Makarna Nordé kontaktade därefter Hallberg-Rassy genom ombud den 22 oktober 2009 och begärde bland annat att Hallberg-Rassy företar omleverans av båten. Till stöd för begäran lades besiktningsutlåtande från Erling Kroon, daterat den 19 september 2009 (tingsrättens ab 4, tryckbilaga 3), kontrollrapport från Rolf

Olofsson, daterad den 8 oktober 2009 (tingsrättens ab 6, tryckbilaga 4) samt rapport från närvaro vid kontrollmätning från Erling Kroon, daterad den 14 oktober 2009 (tingsrättens ab 7, tryckbilaga 5).

- 2.24 Hallberg-Rassys erfarenhet och uppfattning är att den ultraljudsteknik (impulsekometoden) som använts vid den besiktning som makarna Nordé åberopade inte är en tillförlitlig metod på den typ av skrov (öppet laminat) som nu är i fråga. Vid öppna laminat skapas små luftblåsor som förvillar ultraljudsmätningen genom att framkalla falska ekon, vilket i sin tur lätt resulterar i felaktiga mätresultat. Mätresultatet kan visa att det förekommer stora avvikelser såvitt avser uppmätt skrovtjocklek, också när det är fråga om ett helt felfritt skrov. För att få ett tillförlitligt resultat måste därför en ultraljudsundersökning kompletteras med provborringar och öppning av laminatet ifråga.
- 2.25 Hallberg-Rassy meddelade därför den 3 december 2009 (tingsrättens ab 17, tryckbilaga 32) att man, på det underlag som presenterats, inte var beredda att acceptera att båten är behäftad med fel. Hallberg-Rassy bad att få utföra en egen ultraljudsundersökning av makarna Nordés båt samt, för det fall att Hallberg-Rassys undersökning visade på samma variationer och resultat som kontrollrapporten från Rolf Olofsson, också genomföra vissa genomborringar för att säkerställa att mätresultaten verkligen stämmer överens med faktisk vidhäftning. Vidare framhölls att Hallberg-Rassy avsåg att avhjälpa ett eventuellt fel. Hallberg-Rassys avvisade slutligen makarna Nordés krav på omleverans med anledning av att en sådan åtgärd inte kan ske utan oskälig kostnad för säljaren i enlighet med 26 § konsumentköplagen.
- 2.26 Ett avhjälpande av det påstådda felet beräknades i vart fall kunna ske till en kostnad för Hallberg-Rassy om ca 100.000-300.000 kronor, naturligtvis beroende på omfattningen av ett eventuellt fel, medan kostnaden för en omleverans är mycket svår att uppskatta, men denna kostnad kan åtminstone beräknas till 1.000.000 kronor. Dessutom konstaterades att makarna Nordé har använt båten under två båtsäsonger och de har vidtagit ett flertal åtgärder, ingrepp och anpassningar av båten. Det påpekades också att det framkommit att båten varit utsatt för en kollision i Hanö Hamn den 21 juli 2009.
- 2.27 Makarna Nordé återkom i brev den 10 december 2009 och accepterade att låta Hallberg-Rassy utföra egna lamineringskontroller med ultraljudsteknik och provborringar men uppställde samtidigt omfattande motkrav på igensättningsmetod efter provborringen. Hallberg-Rassy är av uppfattningen att dessa krav var felaktiga, orimliga och dessutom egendomliga eftersom en igensättning bara skulle aktualiseras om båten visade sig vara felfri och fråga således var om en obefogad reklamation.
- 2.28 Hallberg-Rassy tillsände makarna Nordé ytterligare ett brev den 18 december 2009 (tingsrättens ab 18, tryckbilaga 32). I brevet poängteras att det är av

avgörande betydelse för Hallberg-Rassy att man får tillfälle att göra en noggrann undersökning och utföra provborrningar för att kunna fastställa om båtens skrov är behäftat med fel. Det klargörs också att för det fall Hallberg-Rassys undersökning visar att båten är behäftad med fel, åtar sig Hallberg-Rassy att åtgärda skrovet i sin helhet. Igensättning av provborrning skulle därför inte vara aktuellt för det fall att en provborrning skulle bekräfta resultatet från ultraljudsundersökningen.

- 2.29 Hallberg-Rassy mottog därefter ett brev från makarna Nordé med besked att man inte accepterade Hallberg-Rassys föreslagna metod för igensättning efter provborrning. Makarna Nordé lät också meddela att man avsåg att ansöka om stämning.
- 2.30 Efter mottagande av detta besked erbjöd sig Hallberg-Rassy genom mail den 23 december 2009 (tingsrättens ab 19, tryckbilaga 32) att hämta båten och avhjälpa det påstådda felet utan föregående ultraljudsundersökning eller provborrning. Hallberg-Rassy förbehöll sig dock rätten att kräva ersättning för kostnader för det fall att det i samband med avhjälpan skulle visa sig att skrovet inte var behäftat med fel.
- 2.31 Makarna Nordé återkom i början av januari 2010, efter att stämning ingivits, och meddelade att man avböjde Hallberg-Rassys erbjudande om avhjälpan.

William Bekkings besiktning och agerande

- 2.32 I april månad 2010 besökte den av makarna Nordé åberopade besiktningsmannen William Bekking Hallberg-Rassys varv och han träffade då Magnus och Christoph Rassy för att diskutera makarna Nordés båt.
- 2.33 Magnus Rassy noterade efter mötet vad som hade diskuterats och vilka slutsatser man hade kommit fram till. Magnus Rassy tillställde William Bekking sina anteckningar och fick bekräftat via e-mail att han hade uppfattat William Bekking på ett korrekt sätt (*"Dina noteringar är korrekta. För min del är det alltid objektet som är mitt uppdrag inte kunden."*) och att William Bekking inte hade något att erinra mot att Magnus Rassy åberopade William Bekkings slutsatser inom ramen för den pågående medlingen. Magnus Rassys anteckningar och e-mailkorrespondensen med William Bekking har givits in i målet (tingsrättens ab 70, tryckbilaga 36). Hallberg-Rassy vill särskilt framhålla följande:
- *William Bekking påstår inte att skrovet är delaminerat. Han gör visserligen gällande att skrovet har dålig vidhäftning i övergången mellan första och andra laminat och att en grundstötning kan leda till delaminering (vilket är ett vanligt förekommande problem vid grundstötning).*

- *William Bekking är helt säker på att ett eventuellt fel kan avhjälpas och att båten kan åtgärdas på ett adekvat sätt. William Bekking anser inte att det finns några hållbara argument att neka Hallberg-Rassy att åtgärda båten.*
- *William Bekking har påtalat för Nordé att William Bekking anser att det är viktigt och nödvändigt att öppna laminatet för att verifiera resultatet av utförda mätningar, makarna Nordé har dock nekat William Bekking detta.*
- *William Bekking anser att laminatet måste öppnas för att slutgiltigt fastställa om båten har adekvat vidhäftning eller inte.*

Besked från försäkringsbolaget Alandia

- 2.34 Makarna Nordé har vid flera tillfällen under processen vid tingsrätten bl.a. i yttrande den 19 mars 2010 (tingsrättens ab 26) angivit att ”Båten kommer inte att kunna sjösättas år 2010 på grund av felet i skrovet och makarna Nordés försäkringsbolag har uppgivit att de mot bakgrund av besiktningsutlåtanden inte kommer att åta sig att försäkra en sjösatt båt”.
- 2.35 Mot denna bakgrund har Hallberg-Rassy kontaktat Alandia Båtförsäkring och frågat om Nordés påståenden är korrekta. Alandia har svarat genom e-mail till Magnus Rassy den 4 maj 2010 (se tingsrättens ab 73 , tryckbilaga 38) enligt följande:
- *Bengt Nordé har själv kontaktat försäkringsbolagets Stockholmskontor och meddelat att han med anledning av besiktningsmännens uttalanden önskar försäkra båten på land;*
 - *Försäkringsbolaget har, efter Bengt Nordés uttryckliga önskemål, ändrat i försäkringen den 19 mars 2010; samt,*
 - *Försäkringsbolaget har inte i övrigt uttalat sig om hur båten får användas.*

Makarna Nordés dragprov

- 2.36 Makarna Nordé har åberopat ett besiktningsutlåtande där det framgår att makarna Nordé tillsammans med Niklas Nordé och Erling Kroon den 14 juni 2010 har utfört ett ”dragprov på skrov” (tingsrättens ab 56 – 58, tryckbilaga 20-22). Denna metod är helt okänd för HR.
- 2.37 I samband med Makarna Nordés dragprov har provpluggar dragits ur skrovet med hjälp av en hålsåg samt en dragrigg. Bilder på de erhållna provpluggarna har givits in i målet (tingsrättens ab 56). Av bilderna kan konstateras att ytorna på dessa provpluggar skiljer sig markant från den provplugg/borrkärna som Bengt Nordé erhöll vid utsågning i skrovet för montering av ny spolpump.

Hallberg-Rassys egna undersökning

- 2.38 I juni 2010 accepterade makarna Nordé att låta Hallberg-Rassy genomföra en egen relevant besiktning av båten. Det skedde bland annat efter det att Hallberg-Rassy förklarar sig berett att betala 10 000 kronor till makarna Nordé.
- 2.39 Den 8 juli 2010 fick Hallberg-Rassy tillfälle att besiktiga båten. Besiktningen utfördes i Hasslö Båtvarvs vinteruppläggningsstält.
- 2.40 Närvarande vid besiktningstillfället var makarna Nordé, deras son Niklas Nordé, besiktningsmannen Erling Kroon samt från Hallberg-Rassys sida Christoph och Magnus Rassy, Krister Sjöberg, produktionstekniker på Hallberg-Rassy Marinplast AB, Benny Martinsson, styrelseledamot och grundare till den välrenommerade motorbåtstillverkaren Nord West Yacht Aktiebolag, Jens Östmann, före detta konstruktör och tekniskt ansvarig på Sweden Yachts, samt Ingemar Spindel, VD för Lyse Plastprodukter AB, mångårig tillverkare av plastskrov till segelbåtar och motorbåtar (bolaget har bland annat levererat skrov till Malö, Najad, Nord West m.fl. välrenommerade båttillverkare).
- 2.41 Undersökningen inleddes med att företrädare för Hallberg-Rassy bad Bengt Nordé att anvisa tre platser i skrovet där provborrning och uttag av laminat skulle ske. Två borrprov om ca 40 mm togs därefter ut ur skrovet och en ca 15 x 15 cm stor provplatta avlägsnades.
- 2.42 Jens Östmann, Benny Martinsson och Ingemar Spindel har därefter avgett besiktningsutlåtanden över deras iakttagelser från undersökningen (tingsrättens ab 61-62, tryckbilaga 33). Av detta framgår bland annat att deras gemensamma uppfattning är att laminatet i de undersökta proverna ser ut att ha fullgod vidhäftning, att laminatet inte har delaminerat och att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet i de undersökta proverna.
- 2.43 Undersökningen fotograferades av Magnus Rassy (tingsrättens ab 63-68, tryckbilaga 34).

Sakkunnigutlåtanden

- 2.44 Hallberg-Rassy tog med sig provbitarna efter besiktningen och har därefter låtit Tuula Mannermaa, Technical Service Manager på Ashland Finland Oy, besiktiga och undersöka borrhörnorna och provplattan från undersökning den 8 juli 2010. Av hennes besiktningsutlåtande (tingsrättens ab 69, tryckbilaga 35) framgår bland annat följande:
- *Vidhäftningen mellan skikten är fullgod;*
 - *Laminatet visar inga tecken på delaminering; och*

- *Anledning till övriga anmärkningar på laminatet i de undersökta proverna finns ej.*

2.45 Tuula Mannermaa bekräftar även:

- *Laminatuppbyggnaden i Hallberg-Rassy 37 nr 168, med iso-gelcoat ytterst, förlaminat i iso-polyester, och resterande laminat i orto-polyester representerar god båtbyggarstandard;*
- *Metoden är den med bred marginal vanligast förekommande metoden inom fritidsbåtbygge;*
- *Vidhäftningen mellan iso-polyester och orto-polyester är fullgod och det faktum att det används olika arter av polyester påverkar inte vidhäftningsförmågan.*

2.46 Tuula Mannermaa bekräftar också följande angående användning av s.k. dragprov

- *Dragprov är en metod som är okänd inom fritidsbåtsbygge.*
- *Det finns inget normkrav i Fritidsbåtsdirektivet (94/25/EC) eller i ISO 12215-1:2000 eller annorledes som relaterar till en sådan metod.*
- *Det beskrivna provet saknar all relevans i sammanhanget.*

2.47 Hallberg-Rassy har även låtit det oberoende finska forskningsinstitutet VTT, Technical Research Center of Finland testa och analysera den provplatta som Hallberg-Rassy tog ut i anslutning till besiktningen den 8 juli 2010 (tingsrättens ab 117).

2.48 Det test som utförts av VTT benämns ”Interlaminar shear strength (ILSS) test for glassfibre reinforced plastic panel”. Testet har utförts i enlighet med Svensk Standard ISO 14130, med hänvisning till de därtill hörande ISO 12215-1 och ISO 12215-5. Detta är gällande standard i enlighet med den aktuella CE-märkningen för den aktuella båten. De aktuella ISO standarderna är fogade till Hallberg-Rassys yttrande till tingsrätten av den 13 september 2010 (ISO 14130 är tingsrättens ab 118, ISO 12215-1 är tingsrättens ab 119 och (relevanta avsnitt ur) ISO 12215-5 är tingsrättens ab 120).

2.49 Testmetod och testresultat m.m. redovisas i ”Research Report” daterad 13 september 2010 (tingsrätten ab 117). Som framgår av tabell 3 och 4 i rapporten uppgår testresultatet till 17.3 respektive 18.6 MPa (megapascal) på en skala som sträcker sig till 22.5.

- 2.50 Resultatets relevans erhålls efter en beräkning enligt den ekvation som antecknats på sidan 3 av testet, där hänsyn tas till provbitens glasfiberhalt. De värden som därefter erhålles förklaras i ISO 12215-5 enligt följande:

“The equations and values listed in Tables C.4 to C.7 are not intended to represent absolute minimums. The values are intended to be lower-bound estimates that are achievable by builders who employ high-end industry standard quality material control and fabrication procedures.”

- 2.51 Glasfiberhalten i handupplagt laminat uppgår normalt till ca 30 – 35 %. Om glasfiberhalten i den aktuella provbiten hade uppgått till 30 % skulle det nedre riktvärdet för ett fullgott laminat (”in the high-end industry”) uppgått till (avrundat uppåt) 17.3 MPa enligt följande beräkning

$$ILSS = 22.5 - (17.5 \times 0,3 = 5.25) = 17.25$$

- 2.52 Såvitt avser det nu aktuella laminatet uppgår glasfiberhalten till 35 % (se Anders Sjögrens undersökning av skrovtrissa, tingsrättens ab 78, tryckbilaga 23) vilket innebär att det nedre riktvärdet för ett fullgott laminat i den nu aktuella situationen uppgår till (avrundat uppåt) 16.4, enligt följande beräkning

$$ILSS = 22.5 - (17.5 \times 0,35 = 6.125) = 16.375$$

- 2.53 Det erhållna testresultatet om 17.3 respektive 18.6 uppfyller således med marginal de riktvärden som är uppställda i Svensk Standard ISO 12215-5. Som framgår uppfyller provbitarna också det nedre gränsvärde om 15 MPa som antecknats i ISO 12215-1.

3 Sammanfattning avseende grunderna för bestridandet

- 3.1 Hallberg-Rassy bestrider att båten är behäftad med fel.
- 3.2 Om hovrätten skulle finna att båten är behäftad med fel, och att dessa fel fanns vid avlämnandet, gör Hallberg-Rassy gällande att makarna Nordé inte har rätt att kräva omleverans eftersom detta inte kan ske utan oskälig kostnad för Hallberg-Rassy enligt 26 § konsumentköplagen. Vidare är makarna Nordé inte berättigade att kräva omleverans enligt 45 § konsumentköplagen eftersom båten inte kan lämnas tillbaka väsentligen oförändrad.
- 3.3 Hallberg-Rassy bestrider vidare att de kan förpliktigas att överflytta av makarna Nordé tillförd utrustning ”och förbättringar” vid omleverans samt utge ersättning för sådana kostnader som makarna Nordé valt att lägga ned på båten efter köpet utan koppling till de åberopade felen. Stöd för sådana ålägganden saknas i konsumentköplagen.

- 3.4 Makarna Nordé är inte berättigade att häva köpet enligt 27 § och 28 § konsumentköplagen eftersom Hallberg-Rassy utan uppskov har erbjudit sig att avhjälpa felet inom skälig tid samt utan kostnad eller väsentlig olägenhet för köparen. Vidare är makarna Nordé inte berättigade att häva köpet enligt 45 § konsumentköplagen eftersom båten inte kan lämnas tillbaka väsentligen oförändrad.
- 3.5 Hallberg-Rassy gör även gällande att makarna Nordé fortfarande inte har hävt köpet och, i vart fall, att den först vid den muntliga förberedelsen framställda s.k. ”villkorade” hävningsförklaringen avgivits för sent och att makarna Nordé därför förlorat rätten att häva köpet. Slutligen görs i denna del gällande att de av makarna Nordé åberopade felet ej är av väsentlig art varför makarna Nordé inte är berättigade att häva köpet enligt 29 § konsumentköplagen.
- 3.6 Om hovrätten finner att hävning får ske, och att makarna Nordé också har hävt köpet, och att parternas prestationer således ska återgå (i denna del uppfattar Hallberg-Rassy att makarna Nordé yrkar att hovrätten ska förpliktiga Hallberg-Rassy att utge den erlagda köpeskillingen mot erhållande av båten) så ska avräkning ske, från den ersättning som Hallberg-Rassy ska utge, med ett belopp som motsvarar skälig ersättning för den nytta makarna Nordé haft av båten enligt 44 § konsumentköplagen. Sådan skälig ersättning kan enligt Hallberg-Rassy uppskattas till 300.000 kronor för de tre seglingssäsonger som makarna Nordé har haft möjlighet att nyttja båten.
- 3.7 Makarna Nordé är inte berättigade att nu kräva att Hallberg-Rassy vidtar avhjälpan enligt 26 § konsumentköplagen eftersom makarna Nordé tidigare avböjt Hallberg-Rassys ovillkorliga erbjudande om avhjälpan och därmed försuttit rätten att kräva avhjälpan.
- 3.8 När det gäller de skadeståndsanspråk som framställts av makarna Nordé bestrids dessa i sin helhet. Hallberg-Rassy vill understryka att makarna Nordé i tingsrätten uttryckligen angett att ersättning för avhjälpan av övriga fel yrkas subsidiärt till påföljderna omleverans, hävning eller avhjälpan. Fråga är således inte om ersättning för avhjälpan enligt 28 § andra stycket konsumentköplagen. Till stöd för bestridandet åberopas bland annat;
- Makarna Nordé har inte varit förhindrade att använda båten under båtsäsongen 2008-2010 och har därför inte rätt till ersättning för förlorad semester.
 - Makarna Nordé har inte styrkt att de haft kostnad för hyra av ersättningsbåt under båtsäsongen 2010. I denna del har makarna Nordé inte heller vidtagit skäliga åtgärder för att begränsa sin skada.

- Makarna Nordé har inte styrkt att de haft de reparationskostnader m.m. som yrkas. Makarna Nordé har inte rätt till ersättning för de kostnader de haft för åtgärdande av fel där Hallberg-Rassy inte vidtalats innan avhjälpande skett eller där eget avhjälpande skett trots förestående servicebesök. Ersättning för tid då någon av makarna har närvarat när Hallberg-Rassy åtgärdat mindre fel i båten kan inte ersättas då makarna Nordé ej lidit inkomstförlust och deras närvaro ej varit motiverad.
- Makarna Nordé har inte företagit något täckningsköp.
- När det gäller yrkande om skadestånd för uppskattad värdeminskning bestrider Hallberg-Rassy att båtens andrahandsvärde efter ett avhjälpande påverkas. För det fall någon värdeminskning skulle kunna påvisas av makarna Nordé, bestrids att makarna Nordé har drabbats av någon ersättningsgill skada med anledning av sådan minskning.

3.9 När det gäller makarna Nordés yrkande om att Hallberg-Rassy ska ställa ut en bankgaranti anförs följande. Såvitt Hallberg-Rassy kan förstå gör makarna Nordé numera (endast) gällande att det följer av parterna avtal att Hallberg-Rassy ska ställa bankgaranti vid omleverans. Det bestrids. Något sådant är inte avtalat mellan parterna. Det i yrkandet angivna beloppet om 5.000.000 kronor framstår dessutom som helt gripet ur luften och är helt omotiverat. Yrkandet är inte tillräckligt precist för att kunna ligga till grund för en dom eftersom det inte framgår hur bankgarantin ska vara utformad. Åttamånadersfristen är godtyckligt vald och tar inte hänsyn till att Hallberg-Rassy kan komma att överklaga en dom som går Hallberg-Rassy emot. Det framgår inte heller vad som ska ske efter det att bankgarantin fallit ut; menar makarna Nordé att det belopp som makarna Nordé då erhåller ska ersätta skyldigheten att leverera en ny båt; eller ska den skyldigheten kvarstå trots att bankgarantin har fallit ut?

4 Hallberg-Rassys bevisning

- 4.1 Hallberg-Rassy åberopar den bevisning som åberopades vid tingsrätten, i enlighet med vad som anges nedan.
- 4.2 Enligt Hallberg-Rassys uppfattning är det inte erforderligt med om- eller tilläggsförhör. Samtliga förhör kan och bör därför förebringas genom de ljud- och bildupptagningar som gjordes vid tingsrätten. Om hovrätten skulle tillåta makarna Nordé att hålla tilläggsförhör med vittnen och parter förbehåller sig även Hallberg-Rassy möjligheten att påkalla tilläggsförhör i erforderliga delar.
- 4.3 För det fall makarna Nordé tillåts att åberopa ny bevisning i hovrätten kan även Hallberg-Rassy komma att åberopa ny kompletterande bevisning med anledning därav.

Muntlig bevisning

4.4 Hallberg-Rassy åberopar följande vittnesförhör.

1. Förhör under sanningsförsäkran med verkställande direktören Magnus Rassy, VD Hallberg-Rassy Varvs AB, Hallberg-Rassyvägen 1, 474 31 Ellös att höras angående omständigheterna vid ingåendet av avtalet, tillverkningen och undersökningar av båten innan leverans, mottagna reklamationer från makarna Nordé, undersökning av borrhärnan från makarna Nordés utbörning av skrovet, tillförlitligheten av ultraljudsundersökning av laminerade skrov, iakttagelser i samband med Hallberg-Rassys besiktning av båten den 8 juli 2010, möjlighet att avhjälpa dålig vidhäftning eller delaminering av skrov samt kostnader för omleverans allt till styrkande av att båten inte är behäftad med fel och att båten varit felfri vid avlämnande, att en omleverans skulle medföra en oskäligen kostnad för Hallberg-Rassy, att Hallberg-Rassy erbjudit avhjälpande och att avhjälpande är fullt möjligt.
2. Vittnesförhör med Christoph Rassy, grundare, styrelseledamot och tidigare vd för Hallberg-Rassy Varvs AB, Hallberg-Rassyvägen 1, 474 31 Ellös, att höras angående undersökning av borrhärnan från makarna Nordés utbörning av skrovet, tillförlitligheten av ultraljudsundersökning av laminerade skrov, förekomsten av s.k. ”dragprov” inom båtbranschen som metod för att avgöra om ett skrov är felaktigt eller ej, iakttagelser i samband med Hallberg-Rassys besiktning av båten den 8 juli 2010 samt iakttagelser i samband med Christoph Rassys tidigare undersökning av båten, möjlighet att avhjälpa dålig vidhäftning eller delaminering av skrov, allt till styrkande av att båten inte är behäftad med fel, att båten varit felfri vid avlämnande och att avhjälpande är fullt möjligt.
3. Vittnesförhör med Krister Sjöberg, produktionstekniker, Hallberg-Rassy Marinplast AB, Klippsjövägen 2, 456 34 Kungshamn, att höras angående undersökning av borrhärnan från makarna Nordés utbörning av skrovet, tillförlitligheten av ultraljudsundersökning av laminerade skrov, iakttagelser i samband med Hallberg-Rassys besiktning av båten den 8 juli 2010, möjlighet att avhjälpa dålig vidhäftning eller delaminering av skrov, allt till styrkande av att båten inte är behäftad med fel, att båten varit felfri vid avlämnande och att avhjälpande är fullt möjligt.
4. Vittnesförhör med Benny Martinsson, styrelseledamot och grundare av N-W Yacht Aktiebolag, Vindön 434, 473 91 Henån, att höras angående hans iakttagelser i samband med Hallberg-Rassys besiktning av den aktuella båten den 8 juli 2010, tillförlitligheten av ultraljudsundersökning av laminerade skrov och möjlighet att avhjälpa dålig vidhäftning eller delaminering av skrov till styrkande av att laminatet i båtens skrov har

fullgod vidhäftning, att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat, att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet samt att avhjälpande är fullt möjligt.

5. Vittnesförhör med Jens Östmann, tidigare konstruktör och tekniskt ansvarig vid Sweden Yachts, Dovhjortsvägen 7, 471 60 Myggenäs, att höras angående hans iakttagelser i samband med Hallberg-Rassys besiktning av den aktuella båten den 8 juli 2010, tillförlitligheten av ultraljudsundersökning av laminerade skrov och möjlighet att avhjälpa dålig vidhäftning eller delaminering av skrov till styrkande av att laminatet i båtens skrov har fullgod vidhäftning, att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat, att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet samt att avhjälpande är fullt möjligt.
6. Vittnesförhör med Ingemar Spindel, VD Lyse Plastprodukter AB, Fjälla 170, 453 91 Lysekil, att höras angående hans iakttagelser i samband med Hallberg-Rassys besiktning av den aktuella båten den 8 juli 2010, tillförlitligheten av ultraljudsundersökning av laminerade skrov och möjlighet att avhjälpa dålig vidhäftning eller delaminering av skrov till styrkande av att laminatet i båtens skrov har fullgod vidhäftning, att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat, att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet samt att avhjälpande är fullt möjligt.

Skriftlig bevisning

4.5 Hallberg-Rassy åberopar följande skriftliga bevisning

1. Checklista skrov daterad 3 september 2007 – 21 september 2007 till styrkande av att laminering av skrovet till Hallberg-Rassy 37 med tillverkningsnummer 168 utfördes utan komplikationer.
2. Protokoll från ultraljudsmätning av skrovet till Hallberg-Rassy 37 med tillverkningsnummer 168 till styrkande av båtens skrov var felfritt vid avlämnande.
3. Bild av den borrhärna som erhållits vid av makarna Nordé vidtagen utsågning av skrovet i samband med montering av ny spolpump till styrkande av att borrhärnan inte delat sig med anledning av delaminering, att laminatet i båtens skrov har fullgod vidhäftning samt att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat.
4. Mail från Bengt Nordé till Hallberg-Rassys David Bourne den 27 mars 2009 till styrkande av att borrhärnan inte delat sig med anledning av delaminering.

5. Brev från Advokatfirman Vinge till makarna Nordés ombud daterade den 3 december 2009 och den 18 december 2009 samt mail daterat den 23 december 2009 allt till styrkande av att Hallberg-Rassy erbjudit sig att avhjälpa det påstådda felet i båtens skrov.
6. Besiktningsutlåtanden upprättade av Benny Martinsson, Jens Östmann och Ingemar Spindel i samband med kontroll av laminat i Hallberg-Rassy 37 nr 168 den 8 juli 2010 daterat den 13 juli 2010 samt den 17 augusti 2010, till styrkande av att laminatet i båtens skrov har fullgod vidhäftning, att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat samt att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet.
7. Fotografier tagna i samband med kontroll av laminat i Hallberg-Rassy 37 nr 168 den 8 juli 2010 till styrkande av att laminatet i båtens skrov har fullgod vidhäftning, att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat samt att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet.
8. Besiktningsutlåtande upprättat av Tuula Mannermaa, Technical Service Manager, Ashland Finland Oy, i samband med undersökning av provpluggar och provplatta som togs i samband med Hallberg-Rassys kontroll av laminat i Hallberg-Rassy 37 nr 168 den 8 juli 2010 daterat den 16 augusti 2010, till styrkande av att laminatet i båtens skrov har fullgod vidhäftning, att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat, att det inte heller i övrigt finns några anmärkningar mot laminatet, att skrovet är tillverkat enligt god båtbyggarstandard samt att dragprov är en okänd metod inom fritidsbåtbyggarbranschen för att avgöra om ett skrov är felaktigt eller ej.
9. E-mailkorrespondens mellan Magnus Rassy, Hallberg-Rassy Varvs AB och William Bekking, daterad den 13 april 2010, till styrkande av att laminatet i båtens skrov inte är delaminerat samt att det påstådda felet i båtens skrov skulle kunna avhjälpas.
10. Hallberg-Rassys standardspecifikation för HR 37 till styrkande av att parterna inte avtalat om att isoftalsyrebaserad gelcoat och isoftalsyrebaserad polyester uteslutande skall användas vid tillverkningen av skrovet och att Hallberg-Rassy äger rätt att vidta förändringar i specifikationen.
11. E-mailbesked från Alandia Båtförsäkring i Göteborg daterad den 4 maj 2010, till styrkande av att makarna Nordés försäkringsbolag inte har meddelat att man vägrar att försäkra båten i sjön och inte heller i övrigt uttalat sig om hur båten får användas.

12. E-mailkorrespondens mellan David Bourne, Hallberg-Rassy Varvs AB och Bengt Nordé, daterad mellan den 29 mars 2010 – 1 april 2010 till styrkande av att Hallberg-Rassy framfört att man avser att utföra en serviceresor till södra Sverige och avsåg att avhjälpa ett antal av de i målet åberopade felen samt att makarna Nordé avböjt detta erbjudande.
13. Research Report NO VTT-S07130-10, VTT Expert Services Ltd, utförd av Aki Vänttinen, daterad den 19 september 2010 till styrkande av att laminaten i båtens skrov har fullgod vidhäftning.
14. Svensk standard ISO 14130, ISO 12215-1 och (relevanta avsnitt ur) ISO 12215-5, Standardiseringen i Sverige, till styrkande av att laminaten i båtens skrov har fullgod vidhäftning.

5 Tingsrättens dom

5.1 Tingsrätten har korrekt funnit

att makarna Nordé måste visa att de av dem påstådda felen fanns vid avlämnande,

att det inte finns något stöd för att tillämpa ett lägre beviskrav vid bedömningen av om det funnits ett faktiskt fel vid avlämnandet samt att makarna Nordé därför måste nå upp till det normala beviskravet i tvistemål,

att makarna Nordé inte visat att det finns en bristande vidhäftning/delaminering mellan laminatskikten i skrovet,

att den tekniska beskrivningen inte har en utformning eller ett innehåll som ger sken av att vara en fullständig beskrivning för det material som används och att makarna Nordé inte haft fog att förvänta sig att isoftalsyrebaserad polyester genomgående använts i hela skrovet samt att det förhållande att också annan polyester använts inte kan anses utgöra en avvikelser från avtalet,

att makarna Nordé inte kunnat bevisa att sprickorna i (gelcoaten i) överbyggnaden och (i spackel vid) bottenbalken, de sex lösa mantågsdubbarna, monteringen av topplanternan och lanternakabeln eller avgasslangan utgör fel som fanns vid avlämnandet,

att det inte med tillräcklig grad framgått att det rör sig om ett fel enligt konsumentköplagen vad gäller larmet,

att Hallberg-Rassy erbjudit sig att avhjälpa den nedramlade innerbeklädningen och att makarna Nordé avböjt sådant erbjudande samt

att makarna Nordé självmant avhjälp avvisarlisten. Att Hallberg-Rassy beträffande dessa fel inte fått möjlighet att utnyttja sin rätt till avhjälpande varför makarna Nordé inte kunnat bevisa att det funnits fel som kan medföra någon påföljd enligt konsumentköplagen,

att tingsrätten med hänsyn till utgången i frågorna omleverans, hävning och avhjälpande inte kan pröva makarna Nordés yrkande om ersättning för avhjälpande, och

att makarna Nordés yrkanden om skadestånd inte kan bifallas eftersom makarna Nordé inte kunnat bevisa något av de påstådda felen.

- 5.2 Oaktat ovanstående anser Hallberg-Rassy att tingsrätten (trots domslutet) övervärderat makarna Nordés bevisning. Enligt Hallberg-Rassys uppfattning kan man inte av den vid tingsrättens presenterade utredningen dra slutsatsen att det framstår som sannolikt att skrovet i något enda avseende skulle vara defekt. Det kan konstateras att det enda test som utförts i enlighet med gällande ISO-normer, visar att skrovet, såvitt avser den testade provplattan, inte är behäftat med några fel. Detsamma gäller de övriga provbitar som Hallberg-Rassy till slut tilläts att ta ut ur skrovet. Det enda som man med säkerhet kan konstatera, är att det framstår som egendomligt att det finns så olika uppfattningar om skrovet och att det helt enkelt måste göras ytterligare utredningar för att man ska kunna dra en rimligt säker slutsats om de rätta förhållandena. Det låter sig emellertid inte göras inom ramen för denna process, som makarna Nordé, enligt Hallberg-Rassys uppfattning, tyvärr initierade i ett alltför tidigt skede.

6 Kommentarer till makarna Nordés överklagande

- 6.1 Nedan följer specifika kommentarer till makarna Nordés överklagande. Numreringen nedan hänför sig därför till motsvarande nummer i överklagandeskriften.
- 1.3 Det i yrkandet angivna beloppet om 2.104 838 kronor överensstämmer inte med vad som i denna del yrkades i tingsrätten. Någon förklaring härtill har inte lämnats.
- 2.1 Priset för båten inklusive utrustning uppgick inte till 2.802 689 kronor utan till 2.790.789 kronor, se punkten 3.2 ovan.
- 2.2 Att Hallberg-Rassy först efter 10 månader, och efter att jurist anlåtats, åtgärdade några fel är ett felaktigt påstående. Bland annat kan påpekas att makarna Nordé fick en helt ny motor installerad tidig höst 2008 (alltså efter ca 4 månader), efter det att servicepersonal arbetat tämligen intensivt under sommaren 2008 med att försöka komma till rätta med de motorproblem som makarna Nordé (olyckligtvis) kom att drabbas av. Det kan vidare

noteras att markna Nordés dåvarande ombud, juristen Johan Westman, tillskrev Hallberg-Rassy den 25 mars 2009 (tingsrättens aktbilaga 44) och då förklarade att båten till slut, efter det att Hallberg-Rassy åtgärdat ett antal reklamationer, vid denna tidpunkt motsvarade vad makarna Nordé hade haft anledning att förvänta sig. Makarna Nordé gör gällande att besiktningsmän förklarat att båten ej är sjövärdig och därmed ej uppfyller kraven för klassning enligt Klass A – obegränsat oceansegling. Hallberg-Rassy uppfattar att detta uttalande grundar sig på antagandet att båtens skrov skulle vara delaminerat (vilket inte är fallet). Det finns inga andra grunder för varför båten inte skulle uppfylla kraven för klassificeringen. Båten uppfyller således den angivna klassificeringen. Påståendet att monteringen av topplanternan ej stämmer överens med kraven i de internationella sjövägsreglerna är felaktigt.

- 2.3 Hallberg-Rassy bestrider att något av de påstådda fel som anges i aktbilaga 43 är av sådan art att det varit nödvändigt med ett omedelbart åtgärdande som skulle rättfärdiga att reklamation ej vidtagits.
- 2.6 Det bör framhållas att Karl-Axel Olsson inte själv vid något enda tillfälle undersökt båten, skrovet eller några borrhissor. Han har endast uttalat sig om undersökningar och prov som andra personer utfört. När det gäller Anders Sjögren kan konstateras att han på laboratoriet undersökt och uttalat sig om en enda borrhissa, som Bengt Nordé själv sågat ut ur skrovet, med en diameter om endast 26 mm.
- 2.8 Makarna Nordé gör gällande att Rolf Olofsson vid mätning funnit att skrovet i ett visst område inte var homogent. Det är i exakt detta område som Hallberg-Rassy den 8 juli 2010 tog ut en 15 x 15 cm stor platta, som vid besiktning och analys visade sig vara felfri. Denna omständighet visar, som Hallberg-Rassy befarat, att mätresultatet från ultraljudsmätningen inte är pålitligt.
- 2.11 Makarna Nordé anger att dragprovet gjordes på det sätt som ”finska INSPECTA förordat”. Makarna Nordé har inte tidigare under processen framfört att någon viss provmetod skulle ha rekommenderats av Inspecta eller att personal från detta bolag skulle ha varit inblandade i processen. Det förefaller således var en helt ny omständighet som nu åberopas utan någon närmare förklaring.
- 2.13 Under huvudförhandlingen framkom att Bengt Sättermans enda erfarenhet från fritidsbåtar är att han uppskattar att segla. Han har för övrigt ingen relevant erfarenhet i sammanhanget och hans slutsats att båten är sjöoduglig får anses ha ett mycket begränsat – om något – bevisvärde.
- 2.14 Anders Sjögren har uppenbarligen gjort en ny analys av en borrhissa benämnd ”borrhissa nr 2”. Fråga är om nya omständigheter och ny bevisning.

- 2.7-2.14 Sammanfattningsvis vill Hallberg-Rassy framhålla att makarna Nordés sakkunniga i stor utsträckning baserar sina utlåtanden eller yttranden på andras utlåtanden, som okritiskt läggs till grund för egna slutsatser, och att bevisvärdet av dessa utlåtanden därför är begränsat.
- 2.15 Uppgiften att makarna Nordé vid en skadehändelse skulle kunna drabbas av fullständig eller partiell nedsättning av försäkringssättning från sin båtförsäkring, på grund av försäkringsvilkorens utformning, är en ny omständighet som inte åberopats tidigare.
- 3.4 Makarna Nordé åberopar ett skriftligt besked från Alandia med visst innehåll. Fråga är om en helt ny omständighet som inte tidigare åberopats. Någon förklaring till varför detta skulle vara tillåtet har inte lämnats.
- 3.10 Det yrkade skadeståndsbeloppet överensstämmer inte med vad som yrkades i tingsrätten.
- 3.14 – 3.17 Hallberg-Rassy kommenterar tingsrättens beslut av den 17 september 2010 under punkten 9 nedan.
- 4.1 Den video och powerpoint-presentation, som makarna Nordé presenterade i tingsrätten under sakframställningen, har inte åberopats som bevisning. Att tingsrätten inte tagit dem i beaktande vid bevisvärderingen är därför korrekt.
- 4.2 Makarna Nordé anger att ”samtliga besiktningsmän i utlåtanden och under vittnesförhör i tingsrätten har tydligt uppgivit att skrovet i båten är felaktigt och avviker från vad som kan krävas av en dylik segelbåt i konsumentförhållanden”. Detta är inte en korrekt beskrivning av de vittnesförhör och utlåtanden som åberopats i tingsrätten. De av Hallberg-Rassy åberopade vittnena samt sakkunniga har inte delat uppfattningen. De har bl.a. tydligt förklarat orsaken till varför en borrhissa kan dela sig vid sågning utan att delaminering föreligger, varför felaktiga resultat vid ultraljudsmätning är vanligt vid skrov som laminrats med öppen lamineringsmetod och att det s.k. dragprovet är en okänd metod inom branschen. De har också bekräftat att den enda säkra metoden för att fastställa om dålig vidhäftning föreligger är att öppna laminatet.
- 4.3 Tingsrättens beslut att tillåta Hallberg-Rassys bevisning från VTT samt Tuula Mannerma var korrekt. I denna del hänvisas till punkten 9 nedan.
- 4.4 Det kan påpekas att Tuula Mannerma, till skillnad från Karl-Axel Olsson, haft tillgång till proverna och fysiskt undersökt och analyserat dem.
- 4.5 Det bestrids att utlåtandet från VTT saknar sidor. Det är korrekt att VTT endast kan uttala sig om den provplatta som man analyserat. I denna platta uppvisade skrovet ett fullgott laminat. Provpattan togs i samma område som makarna Nordé låtit utföra en ultraljudsmätning samt i nära anslutning till det område där makarna Nordé borrade ut den första s.k spolpluggen.

Provet visar därför också att makarna Nordés påstående, att hela båtens skrov skulle vara delaminerat är felaktigt, att mätresultatet från ultraljudsundersökningen är felaktigt samt att makarna Nordés slutsatser kring den delade spolpluggen är felaktiga.

- 4.6 Makarna Nordés spekulationer angående upprättandet av Ingemar Spindels, Benny Martinssons och Jens Östmans besiktningsutlåtande är helt ovidkommande och innefattar allvarliga beskyllningar och häpnadsväckande slutsatser. Ingemar Spindel, Benny Martinsson och Jens Östmann bektäktade alla tre vid huvudförhandlingen i tingsrätten att det är deras egna slutsatser som intagits i utlåtandet och att de står bakom vad som angivits i utlåtandet, vilket i sammanhanget torde vara det enda relevanta. Det är svårt att förstå varför makarna Nordé fäster sådant avseende vid vem som rent faktiskt suttit vid tangentbordet och skrivit utlåtandet. Inledningsvis togs ett första utkast fram. Det skickades runt bland inblandade parterna. Undertecknad (advokat Olle Lindén) tog bland annat del av ett utkast och hade några smärre synpunkter på utformningen av detsamma (till exempel när det gäller uppställningen av ”att-satserna”). Så småningom kunde alla tre enas om lämpliga formuleringar, varefter uttalandet skrevs ut och undertecknades. Påståendet att det bör ”betänkas om inte Benny Martinsson lämnat en direkt osann uppgift om vem som skrivit utlåtandet” är förvånande, kränkande och helt gripet ut luften.
- 4.8 Makarna Nordés antagande om relationerna mellan de av Hallberg-Rassy åberopade vittnena och sakkunniga är direkt felaktigt. Det ställdes frågor kring detta vid huvudförhandlingen och tingsrätten har i denna del haft ett fullgott och korrekt underlag vid sin bevisvärdering. Makarna Nordé påstår att samtliga de personer som hörts efter åberopande av Hallberg-Rassy lämnat ”mycket generella uttalanden om båten, pluggarna och skrovtillverkningen”. Även detta är en oriktig beskrivning.
- 4.9 Makarna Nordé ifrågasätter varför tingsrätten fäster vikt vid uttalanden som stödjer Hallberg-Rassys uppgift att det är vanligt att borrtrissor delar sig vid utsågning. Denna uppgift är naturligtvis av stor betydelse, inte minst med anledning av att makarna Nordé gör gällande att delningen av den s.k spolpluggen (som Anders Sjögren har analyserat i detalj) ger stöd för ett antagande att stora delar av båtens skrov saknar vidhäftning. Makarna Nordés återgivandet av Jens Östmans vittnesmål är oriktigt.
- 4.14 Makarna Nordé anmärker att VTT:s test endast gjorts på en del av ytterlaminatet och inte på hela laminattjockleken. Detta är visserligen riktigt. Orsaken till att provplattan vid Hallberg-Rassys urtagning den 8 juli 2010 inte gjordes djupare än ca 8 mm var att makarna Nordé under hela processens gång hävdade att den påstådda lamineringen skulle finnas i det yttersta laminatlagret, maximalt 3-4 mm in i skrovet. När VTT:s prov visade att laminatet var felfritt ändrade makarna Nordé strategi och påstår

nu plötsligt att den påstådda bristande vidhäftningen finns djupare in i skrovet.

4.18 - 4.19 - Makarna Nordé anför att tingsrätten överhuvudtaget inte gjort någon bedömning av om fel föreligger enligt 16 § konsumentköplagen. Det är ett egendomligt uttalande och bygger möjligen på en missuppfattning från makarna Nordés sida. En förutsättning för att en vara ska kunna anses avvika från vad en köparen med fog kunnat förutsätta, är att köparen kan visa att det finns en avvikelse mellan vad som förutsatts och varans beskaffenhet vid avlämnandet. Makarna Nordé har inte kunnat visa att det föreligger någon sådan avvikelse.

Makarna Nordé har vidare i en kompletterande inlägga av den 20 december 2010 åberopat ett yttrande från ThyssenKrupp Marine Systems Kockum AB samt ett nytt yttrande från Anders Sjögren. Fråga är om ny bevisning och nya omständigheter, som enligt Hallberg-Rassys uppfattning ska avvisas. När det gäller yttrandet från ThyssenKrupp Marine Systems Kockum AB har Hallberg-Rassy dock noterat att Sven-Erik Hellbrant i flera väsentliga avseenden tycks dela den uppfattning som Hallberg-Rassy genomgående framfört före och under processen. Av yttrandet framgår bl.a.

- att man, för att på någon statistisk grund kunna bedöma skrovets kvalitet behöver göra åtminstone fem slumpmässigt tagna prov,
- att borra ut prov med centrumborr gör det svårt att kvantifiera delamineringshållfastheten (varvid påpekas att det var just ett centrumborr som Bengt Nordé använde då han sågade ut den första borrhissen),
- att provkroppar istället bör tas med en hålsåg med diameter 50 mm för att provresultaten ska bli rättvisande, och
- att det "självfallet" är svårt att kvantifiera delamineringshållfasthet för hela skrovet med ultraljud eller genom knackning, som är de "enklaste av kontrollmetoder som finns för att upptäcka delamineringar". Ett mera kvalitativt sätt att undersöka finns genom s.k lasershearografi (varvid påpekas att det är ett test som inte utförts på båtens skrov).

7 Prövningstillstånd

7.1 Hallberg-Rassy anser att det saknas skäl att bevilja prövningstillstånd och yrkar att hovrätten beslutar att inte meddela prövningstillstånd. I denna del anför följande.

7.2 Tingsrättens dom är bra skriven; den är tydlig, det är lätt att följa tingsrättens resonemang i domskälen och domslutet är väl motiverat och framstår som helt riktigt.

- 7.3 Tingsrätten har i domen (sidorna 10 – 15) på ett korrekt sätt sammanfattat den bevisning som åberopats vid tingsrätten. Tingsrätten har således inte tappat bort någon bevisning, vilket makarna Nordé synes göra gällande (punkterna 4.10 och 4.11 i överklagandet). När det gäller de av tingsrätten benämnda huvudfelen (bland vilka den påstådda bristande vidhäftningen /delamineringen utan tvekan är det mest väsentliga) så har tingsrätten korrekt konstaterat att de flesta förhören främst rört frågan om det fanns brister i vidhäftningen mellan laminatskikten/delaminering (sidan 10 i domen). Därefter har tingsrätten redovisat de väsentliga delarna av vad som framkommit vid dessa förhör. Det faktum att tingsrätten inte i denna del av domen t.ex. antecknat vad Erling Kroon uppgivit, torde bero på att han inte vid förhöret lämnade några särskilda uppgifter som rörde frågan om eventuella brister i vidhäftningen och att han uttryckligen uppgav att han inte har så stor vana från att arbeta med plastbåtar. Man kan inte dra slutsatsen att tingsrätten har underlåtit att beaktat vad som anförts, bara för att tingsrätten inte i detalj redogjort för Erling Kroons, eller för den del Roger Anderssons mycket korta, utsaga.
- 7.4 Hallberg-Rassy anser att tingsrättens bevisvärdering är tydligt redovisad i domskälen och att den framstår som vederhäftig och korrekt. Hallberg-Rassy kan inte se att det finns något fog för makarna Nordés många påståenden, att tingsrätten på oklara grunder bortsett från vad vittnen framfört. Det saknas anledning att tro att en förnyad prövning skulle resultera i en annan bedömning eller ge domstolen ett bättre underlag.
- 7.5 Mot den nu angivna bakgrunden menar Hallberg-Rassy att vare sig ändringsdispens eller granskningsdispens bör meddelas.
- 7.6 Det finns inte heller någon fråga i målet som är av sådan karaktär att det kan anses vara av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av hovrätten. Att tingsrätten placerat bevisbördan på makarna Nordé - som är den part som påstår att det föreligger fel och som dessutom har båten i sin besittning - kan knappast komma som någon överraskning och ligger helt i linje med gällande rätt. Att tingsrätten uppställer normala beviskrav, och således inte medger någon bevislättnad, är inte heller ägnat att förvåna. Det av tingsrätten tillämpade beviskravet ligger helt i linje med gällande rätt och hittillsvarande praxis på området, när det handlar om att avgöra om fel över huvud taget föreligger eller ej. Tingsrätten har gjort en helt riktig och mycket tydligt redovisad analys av NJA 1991 s 481, i denna del hänvisas därför särskilt till sidorna 16 och 17 i domen.
- 7.7 Makarna Nordé anför således felaktigt att det beviskrav tingsrätten ställt på makarna Nordé avviker från vad som i allmänhet tillämpas i konsumentförhållanden.
- 7.8 Med tanke på vad makarna Nordé (först i överklagandet till hovrätten) anfört om förekomsten av en garanti, vill Hallberg-Rassy framhålla att presumtionsregeln i §

20 a konsumentköplagen införts med anledning av de bevissvårigheter som kan föreligga för konsumenter att bevisa att ett fel funnits redan vid avlämnandet. Regeln innebär dock inte – och skall inte innebära – någon påverkan på eller bevislättnad avseende felbedömningen i sig. Det åligger sålunda fortfarande konsumenten att bevisa att ett fel i varan föreligger (Johnny Herre, Jan Ramberg, Konsumentköplagen – En kommentar s 234, 2009). Detsamma anses gälla i de fall då säljaren lämnat en garanti vid köpet. Enligt § 21 konsumentköplagen anses fel föreligga om varan under garantitiden försämras i det avseende som utfästelsen omfattar. Konsumenten har dock fortfarande bevisbördan och skall sålunda styrka att det föreligger en försämring eller ett fel.

- 7.9 Tingsrätten har funnit att det inte finns någon anledning att sänka beviskravet i detta fall. Hallberg-Rassy vill i detta sammanhang betona att det är makarna Nordé som har haft båten i sin besittning och således varit den part som har haft möjlighet att på ett vederhäftigt sätt utreda om det funnits fel i båten. Hallberg-Rassy har genomgående under hela processen, såväl före (se i denna del korrespondens mellan parternas ombud, tingsrättens aktbilaga 17 – 19, tryckbilaga 32) som efter det att stämningsansökan lämnades in, förklarat att man vill få möjlighet att undersöka båten på det egna varvet, för att kunna bedöma om skrovet, helt eller delvis, är behäftat med fel. Det är onekligen en rimlig begäran, som makarna Nordé emellertid konsekvent vägrat att acceptera. Den undersökning som makarna Nordé, mot betalning, i ett sent skede tillät Hallberg-Rassy att utföra på plats i det tält där båten vinterförvaras, visade att skrovet inte är behäftat med några fel. Vid denna undersökning fick Hallberg-Rassy anpassa sig till de av makarna Nordé uppställda kraven om bl.a. antal provtagningar, storlek på borrhål och platsen för sådana. Hallberg-Rassy har således fortfarande inte kunnat genomföra en sådan undersökning som Hallberg-Rassy anser vara erforderlig för att kunna fastställa huruvida skrovet är felfritt eller behäftat med fel. Detta är viktiga omständigheter som med styrka talar för att tingsrätten har gjort helt rätt, som inte medgivit makarna Nordé någon bevislättnad i detta specifika och ovanliga mål.
- 7.10 Hallberg-Rassy vill avslutningsvis i denna del understryka att det av tingsrättens domskäl framgår att tingsrätten inte hade bifallit käromålet, även om tingsrätten hade tillämpat ett sänkt beviskrav ("klart mer sannolikt att fel finns än att så inte är fallet" se sid. 17 m i domen) eftersom tingsrätten i denna del endast konstaterat att det framstår som "mer sannolikt" att det finns brister i vidhäftningen än att sådana brister inte finns (se sid. 20 m i domen). Med tanke på hur välskriven domen är, är det inte en slump att det förstärkande "klart" utelämnats av tingsrätten vid den bevisvärdering som gjorts.
- 7.11 De kommentarer från makarna Nordés sakkunniga, som av någon anledning bifogats överklagandet, ska inte tillmätas någon betydelse vid hovrättens bedömning om prövningstillstånd ska meddelas.

- 7.12 Sammanfattningsvis saknas anledning för hovrätten att pröva makarna Nordés talan.

8 Makarna Nordé bör inte tillåtas att i hovrätten åberopa ny bevisning eller nya omständigheter till stöd för sin talan

Ny bevisning

- 8.1 Hallberg-Rassy motsätter sig att makarna Nordé skall få åberopa ny bevisning i hovrätten. Makarna Nordé har inte gjort sannolikt att de inte kunnat åberopa bevisningen vid tingsrätten eller att de annars haft giltig ursäkt att inte göra det.
- 8.2 Vid bedömningen av huruvida makarna Nordé kunnat åberopa bevisen tidigare, eller om de haft giltig ursäkt, skall särskild betydelse tillmätas det förhållandet att makarna Nordé har haft båten i sin besittning genom hela processen. Makarna Nordé har haft möjlighet att utföra erforderliga tester och provborrningar. Så har emellertid inte skett. Hallberg-Rassy tvingades att i ett sent skede komplettera sin bevisuppgift, eftersom makarna Nordé inte förrän i ett mycket sent skede tillät Hallberg-Rassy att ta ut materialprover ur skrovet.
- 8.3 Det faktum att Hallberg-Rassy kompletterade sin bevisning i ett sent skede vid tingsrätten ska inte tillmätas betydelse vid bedömningen av om makarna Nordé ska tillåtas att åberopa ny bevisning *i hovrätten*. Makarna Nordé hade kunnat åberopa den först nu åberopade bevisningen redan vid tingsrätten. Det faktum att Hallberg-Rassy kompletterade sin bevisning vid tingsrätten i ett sent skede medför inte att makarna Nordé ska anses ha haft giltig ursäkt för att först i hovrätten åberopa den nya bevisningen. Ändamålet bakom preklusionsregeln i 50 kap 25 § 3 st. rättegångsbalken är att gynna koncentrationen i rättegången och värna om instansordningens princip. Instansordningsprincipen innebär i förevarande fall, där en part åberopar bevisning i ett sent skede av förberedelsen vid tingsrätten, att frågan om denna bevisnings tillåtlighet ska hanteras av den instansen i vilken bevisningen åberopas, dvs. tingsrätten, med tillämpning av de existerande reglerna härom. Om makarna Nordé ansåg sig vara i behov av anstånd för att bemöta den av Hallberg-Rassy i tingsrätten åberopade bevisningen, borde makarna Nordé ha begärt att huvudförhandlingen i tingsrätten skulle ställas in och utsättas till en senare dag, med de konsekvenser angående kostnadsansvar m.m. som det hade kunnat få för Hallberg-Rassy. Makarna Nordé valde dock att inte begära att huvudförhandlingen i tingsrätten skulle ställas in, trots att det kan inte ha rått någon tvekan om vilken betydelse den av Hallberg-Rassy (sent) åberopade bevisningen kunde få för tvistens utgång. Det förhållandet att makarna Nordé först i hovrätten åberopar ny bevisning ska således inte innebära att man frångår instansordningens princip.
- 8.4 Den nya bevisning som åberopas av makarna Nordé i hovrätten är följande:

- Utredning, 2010-09-17, av Anders Sjögren Ad Manus Materialteknik.
- E-postkorrespondens mellan Bengt Nordé och Swerea Sicomp AB.
- Brev daterat 2010-11-16 från Markku Hentinen VTT Expert Services Oy.
- Vittnesförhör med Markku Hentinen VTT Expert Services Oy.
- Yttrande, 2010-11-30 av Anders Sjögren, Ad Manus Materialteknik.
- Yttrande, 2010-12-07, Sven-Erik Hellbrant, ThyssenKrupp Marine Systems Kockums AB.
- Vittnesförhör med Sven-Erik Hellbrant, ThyssenKrupp Marine Systems Kockums AB.

8.5 När det gäller de nya yttrandena från Anders Sjögren ska framhållas att dessa inte på något sätt är hänförliga till eller syftar till att bemöta den bevisning som Hallberg-Rassy gav in till tingsrätten den 7 och 13 september 2010. Detsamma gäller det nya yttrandet från Sven-Erik Hellbrant, ThyssenKrupp Marine Systems Kockums AB, som inte heller primärt är inriktat på att bemöta rapporten från VTT eller utlåtandet från Tuula Mannermaa. Det handlar snarare om att underblåsa de redan befintliga sakkunnigutlåtandena i målet. Makarna Nordé saknar därför under alla omständigheter giltig ursäkt för att inte ha åberopat denna bevisning i tingsrätten.

Tilläggsförhör

- 8.6 Makarna Nordé åberopar i hovrätten tilläggsförhör med Bengt Nordé, Kerstin Nordé, Anders Sjögren samt med de av Hallberg-Rassy åberopade Magnus Rassy, Krister Sjöberg och Benny Martinsson.
- 8.7 Som huvudregel gäller att muntlig bevisning ska förebringas genom uppspelning av ljud- och bildupptagning av förhören i tingsrätten. En förutsättning för att en förhörsperson ska få höras på nytt i hovrätten är att ytterligare frågor behöver ställas (35 kap 13 § andra stycket rättegångsbalken). Enligt förarbetena ska förnyat förhör få ske om ny omständighet åberopats eller ny bevisning tillåtits eller om det är oklart vad en förhörsperson menat med sin utsaga.
- 8.8 Makarna Nordé har inte närmare preciserat varför tilläggsförhör är nödvändigt. Såsom anges i propositionen (prop 2004/05:131 s 204) kan oklara uppgifter i detta avseende vara skäl att säga nej till ny bevisupptagning. För Bengt och Kerstin Nordé anges endast att tilläggsförhör åberopas ”angående felen i båten och

angående sent tillåten bevisning från Hallberg-Rassy” respektive ”angående felen i båten, den skada hon lidit, samt angående sent tillåten bevisning från Hallberg-Rassy”. Hallberg-Rassy anser inte att det finns behov att ställa ytterligare frågor i dessa avseenden. Den bevisning som makarna Nordé menar tilläts i ett sent skede behandlades i tingsrätten både i förhören med makarna Nordé och i övrigt. Det rör sig således inte om nya omständigheter som framkommit efter huvudförhandlingen i tingsrätten. I detta sammanhang vill Hallberg-Rassy särskilt framhålla att tilläggsförhör inte bör komma ifråga när part begär att få ställa tilläggsfrågor endast på grund av att tingsrätten uppges ha felbedömt en persons trovärdighet.

- 8.9 Makarna Nordé åberopar tilläggsförhör med Anders Sjögren. Anledningen uppges vara att detta beror på att VTT:s testrapport ingavs en kort tid innan huvudförhandlingen i tingsrätten och efter det att makarna Nordé bestämt bevisemat för förhöret i tingsrätten. Hallberg-Rassy åberopade VTT:s testrapport genom inlägga den 13 september 2010. Därefter har makarna Nordé i yttrande den 15 september 2010 yttrat sig över testrapporten. Makarna Nordé har då (och även senare i samband med huvudförhandlingen) haft möjlighet att justera bevisema. Så har dock inte skett.
- 8.10 Som skäl för tilläggsförhör med Krister Sjöberg anges att det efter tingsrättens dom framkommit uppgifter om produktionsprocessen som motsäger de uppgifter som Krister Sjöberg lämnat. Påståendet är helt obestyrkt och det anges inte vilka dessa nya omständigheter skulle vara. Både Krister Sjöberg och Magnus Rassy lämnade vid tingsrätten klara och korrekta uppgifter rörande vart tillverkningspluggar tagits, antal samt dokumentering av desamma. Makarna Nordés påståenden att det lämnats motstridiga eller oklara uppgifter är inte riktigt och saknar grund.
- 8.11 Makarna Nordé har inte åberopat några nya omständigheter som talar för att de uppgifter som lämnats av Benny Martinsson skulle vara oriktiga. Anledning saknas att hålla tilläggsförhör med Benny Martinsson.

Nya omständigheter

- 8.12 Till stöd för ett av skadeståndsyrkandena åberopar makarna Nordé att försäkringsbolaget Alandia skriftligen skulle ha angett att ersättning vid sjöskada knuten till felet kan förvägras helt då båten ej uppfyller de normer som stadgas i försäkringsvillkoren. Det är en ny omständighet som inte lagts fram av makarna Nordé tidigare. Makarna Nordé har inte förklarat anledningen härtill.
- 8.13 Makarna Nordé anger att dragprovet gjordes på det sätt som Karl-Axel Olsson och finska Inspecta förordat. Makarna Nordé har inte tidigare under processen framfört att provmetoden skulle ha rekommenderats av Inspecta. Makarna Nordé har inte förklarat anledningen härtill.

- 8.14 Makarna Nordé har inte i tingsrätten gjort gällande att felet i skrovet skulle ha reklamerats inom en påstådd avtalad garantitid. Detta är en ny omständighet. Makarna Nordé har inte lämnat någon förklaring till varför denna omständighet åberopas först i hovrätten och de har inte gjort sannolikt att de inte kunnat åberopa omständigheten vid tingsrätten eller att de annars skulle ha haft giltig ursäkt för att inte göra så.

9 Tingsrättens beslut den 17 september 2010 är riktigt

- 9.1 Hallberg-Rassy noterar att makarna Nordé *inte* såsom grund för sitt yrkande, att hovrätten ska ändra tingsrättens beslut från den 17 september 2010, åberopar att fråga är om vittnesattester som ej får åberopas enligt 35 kap. 14 § rättegångsbalken (ett påstående som framfördes av makarna Nordé i deras inlaga till tingsrätten av den 15 september 2010). Hallberg-Rassy utgår således från att makarna Nordé accepterat att det är reglerna i 40 kap rättegångsbalken som är tillämpliga, i enlighet med vad som angivits i Hallberg-Rassys yttrande till tingsrätten av den 16 september 2010. Om Hallberg-Rassy misstagit sig härvidlag åberopas i denna del vad som anförts i den nu angivna inlagen till tingsrätten.
- 9.2 När det gäller frågan om Hallberg-Rassy haft giltigt ursäkt att åberopa de båda aktuella handlingarna åberopas samma omständigheter som åberopades vid tingsrätten (i denna del hänvisas till tingsrättens beslut samt Hallberg-Rassys inlagor till tingsrätten av den 7 och 13 september 2010). Därutöver vill Hallberg-Rassy framhålla följande omständighet som inte har redovisats i tingsrättens beslut.
- 9.3 Makarna Nordé inkom den 20 augusti 2010 med en ny voluminös inlaga till Uddevalla tingsrätt. Tingsrätten översände handlingarna till Hallberg-Rassy samma dag och förelade Hallberg-Rassy att yttra sig över handlingarna senast den 14 september 2010 (se tingsrättens föreläggande, aktilaga 84), det vill säga efter det att den muntliga förberedelsen skulle ha varit avslutad enligt tingsrättens tidigare beslut från den 30 mars 2010. Hallberg-Rassy utgick med anledning härav från att tingsrättens föreläggande av den 20 augusti 2010 hade företräde framför det meddelande som lämnades vid den muntliga förberedelsen den 30 mars 2010 och att Hallberg-Rassy således hade fått tingsrättens välsignelse att inkomma med yttrande och kompletterande bevisuppgift fram till åtminstone den 14 september 2010. Allt annat skulle onekligen vara mycket egendomligt.

Göteborg den 21 januari 2011


Ole Linden


Anna Grandin