



DOM

Afsagt den 28. november 2018 i sag nr. BS 72-1359/2016:

A
...
...
mod
B
...
...

Sagens baggrund

A købte ved en købsaftale dateret den 30. januar 2016 en lystbåd af mærket Bayliner 3055 af B for 299.000 kr. Båden var sat til salg via bådformidleren X i Midtjylland. Båden blev leveret i uge 11, og under en sejlads den 23. april 2016 konstaterede A kraftig røgudvikling fra bagbords motors udstødningssystem. Ved et brev af 3. juni 2016 meddelte A's advokat til B, at A ønskede at hæve handelen.

Parternes påstande

Under denne sag, der er anlagt den 13. juli 2016, har A efter sin endelige påstand principalt påstået B dømt til at betale 342.039 kr. med renter i henhold til renteloven af 299.000 kr. fra sagens anlæg til den 18. oktober 2018 og med renter i henhold til renteloven af 342.039 kr. fra den 18. oktober 2018, til betaling sker, mod at A udleverer båden Bayliner 3055, byggenummer

Subsidiært har A påstået B dømt til at betale et af retten fastsat mindre beløb med renter i henhold til renteloven fra sagens anlæg, til betaling sker.

A har til støtte for sin påstand gjort gældende, at båden var behæftet med mangler, da han fik den leveret.

B har efter sin endelige påstand påstået frifindelse, subsidiært at han skal betale et af retten fastsat beløb mindre end 342.039 kr. med tillæg af renter i henhold til renteloven efter sagens anlæg.

A har opgjort sin principale påstand således:

Købesum for båden	299.000 kr.
Udgifter forsikring fra sagens anlæg	25.509 kr.
Udgifter til bådplads	<u>17.530 kr.</u>

I alt

342.039 kr.

Sagens oplysninger

I købsaftalen, der fremtræder som underskrevet af begge parter den 30. januar 2016, hedder det blandt andet:

" ...

PRIVATSALG xxx

...

...Køber deponerer beløbet 299.000 kr. på YachtBrokers konto...i Sparekassen Kronjylland.

...

Almindelige Betingelser

...

Brugt båd sælges, hvis ikke andet er aftalt, som den er og forefindes og beset af køber.

...

Køber og sælger er bekendt med og accepterer...at der er tale om anvisningsalg, forstået således, at bådformidler X som formidler ikke kan gøres ansvarlig for eventuelle fejl og mangler på båden.

...

Køber opfordres tillige til at søge sagkyndig gennemgang af båd og motor, hvor egne faglige kvalifikationer ikke er til stede.

... "

Det fremgår, at købsaftalen er sendt med e mail fra C, bådformidler X i Midtjylland, til D (A's hustru) den 2. februar 2016.

Virksomheden CG Marine har afgivet et reparationstilbud af 7. maj 2016 på 64.461,58 kr. inklusive moms.

I CG Marines beskrivelse af fejlen hedder det:

"...B.B. motor:

Kraftigt angrebet efter overophedning på højre manifold, dette har medført afbrænding af udstødningsbælg - Det konstateres at manifolden er tilstoppet i kølekanalerne - Det må antages at venstre manifold er ligeså tilstoppet og at kølesystemet skal adskilles for yderligere besigtigelse/inspektion samt inspektion af termostat og impeller.

Det er af kunden oplyst at motorens akustiske lydadvarel ikke er blevet aktiveret ved B.B motors temperatur stigning - Der bør foretages en kompressionstest - Der bør tages forbehold for at B.B. motor ikke har taget skade af den høje temperatur - Dette kan evt. foretages ved en prøvesejllads efter at kølesystemet er repareret.

S.B. motor:

S.B. motor er opstartet og kontrolleret i køling - På højre manifold er malingen brændt af på bagerste halvdel og køleslangen til cirkulationspumpen bliver meget opsvulmet ved gas givning - Motor temperatur ligger tæt på 80g. i tomgang efter længere tids kørsel - Normal temperatur er ca. 60g. - Motoren må anses for ikke at være brugbar til sejllads - Adskillelse af kølesystem for inspektion er nødvendigt.

Det bør testes at motorers akustiske alarmer er funktionsdygtige...."

JM Marine ved Jesper Meldhedegaard har den 23. maj 2016 afgivet et reparationstilbud på 34.011,70 inklusive moms. Det fremgår, at A samme dag har videresendt dette tilbud til C med anmodning om et svar fra B inden 3 dage.

I et brev af 3. juni 2018 fra A's advokat til B hedder det blandt andet:

"Vedhæftet nærværende skrivelse er udbedringsomkostningerne for manglerne ved motorene, der samlet kan opgøres til 68.023 kr.

Min klient har herefter forgæves forsøgt at finde en løsning via både dig som sælger og den bådformidler X, der har været mellemmand ved salget.

Ingen af jer har tilsyneladende reageret...

Idet den erhvervede båd lider af en mangel,...skal jeg herved meddele, at min klient ønsker at hæve handlen..."

I en e mail af 28. juni 2016 fra Jesper Meldhedegaard til D hedder det:

" ...

Hej ved A og D gennemgang af jeres motor, kan jeg konstatere følgende. B.B. motor har ikke fået køling i udstødningen, dette har resulteret i slange samt udstødnings bælge, og shutter er smeldet udstødningsmanifoldet er totalt tilstoppet af rust, og har derfor ikke kølet. Jeg kan se det har været adskilt på begge motorer og samlet med lim (flydende pakning) jeg har fremsendt et tilbud på rep af begge motorer. da de alle bør udskiftes for af undgå total motor havari. Samtidig bør begge motorer serviceres, da det for mig ikke står klart hvornår dette er fortaget. ..."

Der har under sagen været afholdt syn og skøn med skibsingeniør Carsten Lund, Ship-Consult, Beder, som syns- og skønsmand.

I syns- og skønsrapporten hedder det blandt andet:

" ...

Indledning:

...

BB maskine var adskilt og hvorledes dette arbejde er foretaget samt stand ved udstødningsventiler vides ikke - en del rust over tid i udstødningport i dag - -maskinen vurderes ikke at have været så varm at der er skader på blok/ stempel rivninger ol.

...

Motorrytmet består af en styrbord maskine (stb maskine) og en Bagbord Maskine (bb maskine) - begge maskiner er V8 maskiner som på hver side af V8 blokken har et udstødningssystem som består af en udstødnings manifold, mellemstykke (raiser), knæ, gummimuffe samt afgangsrør muffe og udstødningshorn med shutter i.

Spørgsmål 1:

Skønsmanden bedes gennemgå bådens motorer, herunder særligt udstødningsmanifolderne, slange samt udstødningsbælge, shutter og kølekanalerne og vurdere, om der er konstaterbare skader på disse. I bekræftende fald bedes skønsmanden vurdere, hvilken effekt disse skader kan medføre for bådens motorer.

Svar på spørgsmål 1:

Stb maskine:

Der er ikke konstateret visuelle skader i form af afbrænding af maling - på manifolde, raiser, knæk eller gummimuffer. (foto 1)

Manifold på stb. maskine bb er tappet for frostvæske og demonteret i toppen.

Intet unormalt iht. årgang konstateret - -kanaler i alm. stand og gummimuffer er ikke berørt af unormal høj varme/ udstødningstemperatur.

Shutter i udstødnings horn er intakt og ikke brændt i gummi. (foto 6)

Konklusion stb maskine - -der er ud fra en visuel vurdering ikke konstateret noget unormalt på stb maskine. Der ligger en oplysning om høj temperatur under drift og bløde slanger - -dette har ikke visuelt kunne konstateres på manifold og shutter, slanger - -maskine er ikke opstartet.

Stb maskine er der ikke konstateret synlige skader ud over alm. brug.

BB Maskine:

Maling er brændt af på bb maskine, stb manifold. - -dette er grundet udstødningstemperatur har været høj som følgende af manglende eller tilstoppet køling som forsager at udstødningen bliver så varm at den brænder i malingen og gummimuffer.

Hvis maskine bliver meget varm grundet tilstoppet køling eller mangel på samme vil dette kunne forårsage skader på udstødningssystem, blokken- rivninger af cylinder (ved mangel på køling) - visuelt er der ikke tegn på blokken har været overophedet - -der er tegn på kølingen i manifolden har været så nedsat at den bliver varm og malingen brænder af, undertegnede vurderer ikke at selve blokken har taget skade ved dette.

Malingen- herunder blå farve på manifolde er ikke original og undertegnede kender ikke data på malingens varmedestandighed.

...

Spørgsmål 2:

Skønsmanden bedes vurdere, om Båden med motorerne i den stand der er i nu, er egnet til sejlads.

Svar på spørgsmål 2:

Udstødningssystem er ikke egnet til videre sejlads - -det er tid til at skifte udstødningssystemet på begge maskiner - -båden er fra 1999 og de har anta-

gelig på et tidspunkt for år tilbage været aftaget rensed bedst mulig op i kanaler og malet - normalt siger man at et udstødningssystem holder 8-10 år så de er tæret så meget og lukket i kølekanaler at de skal skiftes. Den stb maskine er ikke blevet varm endnu men ud fra beskaffenhed ser det ud til at de er lavet på sammen tid og derfor vil de med meget stor sandsynlighed begge være tilstoppet i kanaler.

Man kan kun se det på samme måde som bremseklodser på en bil - de virker indtil de er slidt ned - når de er slidt ned skifter man det hele.

I denne sag kan man se man tidligere har forsøgt at rense dem - det vil selvfølgelig hjælpe - men kan ikke anbefales og vil ikke holde som ved skift til nye.

Spørgsmål 3:

Såfremt skønsmanden besvarer spørgsmål 1 helt og delvist bekræftende, og spørgsmål 2 helt og delvis benægtende, bedes skønsmanden vurdere og oplyse årsagerne til de konstaterede forhold, herunder vurdere, hvornår båden sidst har været til service.

Svar på spørgsmål 3:

Alder er årsagen på manifolde - muligvis er der brugt en maling der har et lavt brændpunkt i forhold til original maling - det er svært at sige noget om i dag. Gummimuffer er ikke specielt berørt af varme og de plejer ofte at være smeltet/ bobler meget op i udstødningen inden maling brænder.

Ud fra en visuel betragt - vurderes det at maskiner har fået skiftet brændstof/ olie filter - gennemføringsleje på stb maskine og zink.

Tændrør ikke skiftet

Vandpumper/ vandpumpe hus ser meget rusten ud på bolte og impeller kan være slidte eller defekte. Pakning ved termostat er kogt op og ser ikke ud til at være skiftet for nylig.

Konklusion:

Det vurderes at maskinerne har fået skiftet olie og filter inden/ op til sæson 2016, men svært at vurdere yderligere.

Manifolde stand - ud fra den visuelle betragtning vil undertegnede ikke vurdere det ligger ind under normal service - hvis man har været obs på dette vil man nok kunne konstatere at de ligger i den høje ende af varme på toppen af udstødnings knæ som følge af alder og fagligt informere om at man skal være opmærksom på dette og deres resterende levetid vil være lav.

Det er ud fra et fagligt synspunkt et kendt problem at manifolde bliver tilstoppet af rust/ salt med tiden og skal skiftes.

...

Spørgsmål 4:

Såfremt skønsmanden besvarer spørgsmål 1 helt og delvist bekræftende, og spørgsmål 2 helt og delvis benægtende, bedes skønsmanden oplyse en egnet udbedringsmetode, samt anslå omkostningerne forbundet med gennemførelsen heraf.

Svar på spørgsmål 4:

Maskiner trænger til alm. service herunder skal der skiftes udstødningsmanifolde på maskiner.

I forbindelse med skift af manifolde anbefales det at skifte termostater og vandpumpe impelle. - -således vil kølingen af maskiner være optimal.

der foreligger reparations overslag, bilag 6 i sagen som undertegnede finder relevant i sagen - -dette er dog begge maskiner inkl. nye termostater og impeller (alm. service)

Øvrige info: Ud over dette skal man regne med at gennemføringsleje og bælg i bb drev skal skiftes - det har fået vand. (5.000)

Manifold reparation på bagbord alene er vurderet til kr.

Reserve dele kr. 17.544,98

Løn, kørsel/ div kr. 7.000,00

Samlet bb motor udstødningssystem 24.544,98 + moms = 30.681,23

Shutter:

Shutter mangler på bb maskine - -det er en fejl der har været længe og de bør være tilstede.

Rep pris på shutter vurderet til kr. 5.000,00 (nye shutter/ pakninger og montering inkl. moms)

...

11. Spørgsmål fra modpart 1

...

Spørgsmål IA:

Såfremt skønsmanden besvarer spørgsmål 1 og 2 helt eller delvist bekræftende, bedes skønsmanden oplyse, om de konstaterede skader er opstået før eller efter tirsdag den 15. marts 2016, hvor båden blev leveret i henhold til købsaftalen.

Svar på spørgsmål IA:

Stb maskine fremstår alm. aldersrelateret i udstødninger - ingen visuel-

le skader konstateret endnu.

Bb maskine har et udstødningshorn der er brændt af i maling som skyldes for høj varme som følge af aldersrelateret tilstopning af kølekanaler i manifold.

Selve det at udstødning brænder i maling som her sker efter aflevering 15. marts - -men årsagen til det sker er at udstødningshornet er præget af alder og derfor køler dårlig - -så temperatur er nu kommet så høj op at den brænder i maling.

Så konklusion er at manifolde har en levetid på 8-10 år og de vil langsomt blive mere og mere dårlige i deres køling og derfor sker dette uundgåeligt på et tidspunkt.

Når det kun er en af manifolde der er berørt tyder det på lokal tilstopning i en manifold og ikke blokken der har haft manglende køling.

Når det sker så er der ikke anden udvej end at skifte manifolde og når man har 2 maskinger der har sejlet det sammen antal timer så bør man skifte alle 4 manifolde da det højst sandsynligt er at den stb maskine vil få sammen problem inden for meget nær fremtid.

..."

Forklaringer

Der er afgivet forklaringer af A og B og vidneforklaringer af D, E (A's søn), Jesper Meldhedegård, F (A's ven) og C.

Syns- og skønsmanden, skibssingeniør Carsten Lund, har afgivet forklaring.

A har forklaret, at han driver en virksomhed med autolakering. Han har sejlet i ca. 15 år og har tidligere ejet to både. Han så den pågældende båd annonceret til salg på bådformidler X i Midtjyllands hjemmeside. Båden stod i en lade i nærheden af Aarhus. Her besøgte han båden to gange efter aftale med C fra bådformidler X i Midtjylland. Båden så fin ud, og efter den første besigtigelse sagde han til C, at han ville tænke over det. C ringede og sagde, at der var andre interesserede, der så på båden. Herefter besøgte han den 30. januar 2016 på ny båden, denne gang sammen med sin ægtefælle, sin søn og sin sviger-søn. Det var kun C, der viste båden frem. Han talte ikke med B. B var til stede i laden, men han forlod stedet, uden at de hilste på hinanden. Han blev først efterfølgende klar over, at det var bådens ejer, han havde set. C fortalte, at båden var blevet vedligeholdt med regelmæssig service, og at den ville blive leveret sejlklar og nyserviceret. Han opfattede bådformidler X i Midtjylland som sælger

af båden og blev først klar over, at sælger var B, da han så købsaftalen. Han underskrev købsaftalen på bådformidler X i Midtjyllands kontor på ... Havn i fortsættelse af den anden besigtigelse den 30. januar 2016. Hans ægtefælle, søn og svigersøn var med. Han forsøgte at få et afslag i købesummen, men C ville alene gå med til uden beregning at fragte båden til ... Havn. Hans ægtefælle, D, overførte købesummen til bådformidler X i Midtjyllands konto. Båden blev leveret med lastbil den 15. marts 2016. Da han fik den i vandet, viste det sig, at han ikke kunne starte motorerne, fordi vandpumpen havde sat sig fast. Han meddelte dette telefonisk til B, hvis telefonnummer han havde fået af lastbilchaufføren. Han fik med bekendtes hjælp vandpumpen løsnet og sejlede båden de ca. 200 m til sin bådplads. Han og hans familie tog herefter på skiferie, og da der ved hjemkomsten var dårligt vejr, kom han først ud at sejle den 23. april 2016. Han havde en kammerat, F, med på turen. De sejlede ud ad det temmeligt lange havneindløb med en hastighed af ca. 3 knob, og da de efter 5 — 8 minutters sejlads var kommet ud på åbent vand, opfordrede F ham til at give motorerne gas. Da han gjorde dette, væltede der imidlertid sort røg op fra motorrummet, og da de så derned, kunne de se, at manifolden på den bagbords motor var brændt af. De sejlede herefter langsomt tilbage til havnen alene på den styrbords motor. Han fik fat i en bådmekaniker og fik motoren skilt ad. Han har ikke sejlet i båden siden. Det tog lang tid, før bådmekanikeren kom og fik motoren adskilt. Han ringede den 10. maj 2016 til B og fortalte denne om problemerne. B henviste ham imidlertid til at kontakte C. C ville tale med B om sagen og bad ham om at indhente et reparationstilbud. Det gjorde han og sendte reparationstilbuddet fra JM Marineservice af 23. maj 2016 på 34.011,70 kr. til C. C ville tale med B om det, men der skete herefter ikke rigtig noget, og han følte sig lidt som en kastebold mellem C og B. Han søgte derfor advokatbistand. Når han ikke forud for handelen lod båden gennemgå af en fagkyndig, skyldtes det, at han stoledes på C's oplysninger om, at båden var blevet passet godt, og at den ville blive leveret sejlklar og nyserviceret. Under sin besigtigelse af båden kiggede han ned i motorrummet, og motorerne blev startet op uden problemer.

B har forklaret, at har en virksomhed med salg af belægningsfliser. Han har sejlet i 10 — 15 år og har haft en anden båd tidligere. Han købte den i sagen omhandlede båd i 2013. Ved købet prøvesejlede han den uden problemer, og der blev ikke talt om manifolderne. Efter at problemet med manifolderne er opstået, har han haft kontakt med sælgeren, der har oplyst, at han på et tidspunkt adskilte manifolderne, rensede dem og malede dem. Han har aldrig haft problemer med båden under sejlads. Han solgte båden, fordi den var blevet for lille til familien. C havde bådudstilling i en kanal ved havnen, og han fik lov til at lægge båden til salg her sammen med andre både, som bådformidler X i Midtjylland havde til salg, mod at han betalte leje for at have båden liggende. C prøvesejlede båden

sammen med forskellige køberemner. Båden blev vinteropbevaret i en lade hos hans onkel i den lille by, ..., i nærheden af Aarhus. Han havde fået en bekendt til at vinterkonservere båden. Da A første gang kom for at besigtige båden i laden, stod han og talte med C. Han så ... komme, men kørte fra stedet, inden han kom ind i laden. Forud for den anden besigtigelse ringede C og bad han om at åbne båden. Han åbnede båden og mødtes med A og hans familie, som han talte med. C var der ikke. A sagde, at han lige ville se båden "en sidste gang". A's ægtefælle spurgte ham, hvorfor han ville sælge båden, og han svarede, at den var for lille, fordi han og hans nuværende ægtefælle havde sammenbragte børn. A spurgte om, hvorledes man kom til motorrummet. Dette viste han, idet der skulle flyttes et bord og nogle hynder. Han er helt sikker på, at han var oppe i båden sammen med A. Han spurgte, om han skulle starte båden op, men A sagde, at dette ikke var nødvendigt, idet båden var blevet opstartet ved første besigtigelse. A spurgte, om alt var, som det skulle være, og det bekræftede han. De talte ikke om prisen. A ringede på et tidspunkt efter leveringen og klagede over, at vandpumpen sad fast. Dette kunne han ikke forstå, idet han havde haft motoren opstartet den foregående dag, men han sagde, at "det måtte de finde ud af". Da A ringede og klagede over problemer med motoren, bad han ham tage kontakt til C for at finde ud af omfanget. Han sagde noget i retning af: "Find ud af omfanget, så løser vi det". Han blev overrasket over at blive præsenteret for en "megaregning" på 68.000 kr. Han ville godt have betalt et mindre beløb.

D har forklaret, at hun var med ved begge besigtigelser af båden. Den ene gang kørte B fra stedet, netop som de ankom. Det var C, der fremviste båden og lavede papirerne. De prøvede at forhandle prisen med C, men opnåede alene at få betalt transporten og få tilsagn om udførelse af service, så den var sejlklar. De lavede aftalen med C og har kun talt med ham. Da de fik båden i vandet, kunne den ikke starte, fordi der var noget, der "sad fast". De ville gerne have ventet med at få båden til senere på året, men B pressede på for at kunne få købesummen udbetalt. De tog på skiferie, og da de kom hjem, var vejret dårligt, så der blev først sejlet med båden den 23. april 2016. A sejlede ud sammen med sin kammerat F, medens vidnet blev stående i land. De kom langsomt sejlede tilbage efter ca. 20 minutter. Hun er helt sikker på, at det var C, der fremviste båden begge gange. Hun har kun set B ganske kortvarigt den ene af gangene. C nåede lige at sige, at det var bådens ejer, før han kørte fra stedet.

E, der er søn af A og D, har forklaret, at han var med ved den sidste besigtigelse af båden. Han har ikke set B før retsmødet i dag. Det var C, der fremviste båden. Han sagde, at den var sejlklar og fuldt serviceret. Hans forældre og svoger var også til stede. Han husker ikke, om der var andre til stede i hallen,

hvor båden stod.

Jesper Meldhedegaard har forklaret, at han, der i 10 år har arbejdet som båd-mekaniker, har udarbejdet tilbuddet af 23. maj 2016. Det vedrører alene reparation af manifolden på den ene motor, men han formodede, at manifolden på den anden motor ville være lige så rusten. Det var åbenbart, at båden ikke var sejlklar. Hvis man sejler med en så rusten manifold, kan selve motoren tage skade som følge af overophedning. En manifold skal udskiftes med jævne mellemrum afhængig af, hvor godt den bliver vedligeholdt. Det kan være hvert 3., 5. eller 10. år. Han kunne se, at der var noget galt med bådens manifolder, uden at det var nødvendigt at skille dem ad.

F har forklaret, at han og A har været venner i 30— 35 år, og at de ofte har sejlet sammen. Han var med på sejladsen den 23. april 2016. De sejlede langsomt ud, og alt syntes at være i orden. Da de på åbent vand gav motorerne gas, væltede der pludselig røg op fra motorrummet. Han kunne se, at malingen på den ene udstødning "boblede". De sejlede tilbage med én motor for nedsat fart.

Bådmægler C har forklaret, at han driver virksomheden bådformidleren X i Midtjylland, der formidler salg af både. Han har drevet denne virksomhed i 4 — 5 år. Han kender B fra dennes færden på havnen. Da B ville sælge sin båd, fik han lov at "smide" den i "kanalen", hvor bådformidleren X i Midtjylland har de både liggende, som skal sælges. Han ville gerne have, at der var "fyldt op", og B skulle kun betale "kanalleje". Der var til dels tale om en gentjeneste, idet B tidligere havde henvist nogle bekendte til ham i forbindelse med bådhandel. Båden lå der 3 —4 måneder og var til at begynde med udbudt til en pris af ca. 325.000 kr. Han har udført prøvesejladser med båden, uden at der var problemer. Han betegner bådens stand som over middel, og han har lige formidlet salg af en helt tilsvarende båd af samme årgang til en pris af 285.000 kr. Han husker kun en enkelt fremvisning i laden. Det var ham selv, der forestod fremvisningen, idet B kørte derfra. Han mener, at A besigtigede båden endnu engang, men denne gang var det B selv, der fremviste båden. Han var ikke selv til stede, idet han var i ... den pågældende dag. Han plejer at anbefale folk at tage en sagkyndig med, når de køber båd. Efter hans opfattelse er manifolden en "sliddel" Han var ikke bekendt med, at manifolden havde været adskilt og rensset. Maskinrummet så pænt ud. Bådene bliver løbende startet op, når de ligger i udstillingen i kanalen. Den 23. april 2016 ringede A og fortalte, at der var problemer med båden. Han spurgte om, hvad det drejede sig om, idet han jo var nødt til at have noget konkret, når han rettede henvendelse til B. Han kan huske, at B tilbød et beløb i størrelsesorden 5 — 8.000 kr. til reparation af båden, og at dette på et senere tidspunkt blev forhøjet til 20.000 kr. + moms. En manifold koster 5 — 8.000 kr. Han husker det afsluttende salgsmøde. Det var ham, der havde udarbejdet købsaftalen. Han mener, at B var til

stede på dette møde, men siger også, at det er svært at huske, fordi mange mennesker hele tiden kommer og går i hans forretning. Han har senest været ude at sejle i båden i slutningen af november/begyndelsen af december 2015. Han har ikke på noget tidspunkt bemærket tegn på sammenlimning af manifolden.

Syns- og skønsmanden, skibsingeniør Carsten Lund, har forklaret, at båden er saltvandskølet. Hvis en tilstoppet manifold ikke bliver udskiftet, sker der en overophedning, så gummimuffer og shuttere kan blive afbrændt. Det samme kan ske med maling og primer. På billede 14 i erklæringen fremgår det, at shutteren nok er "smeltet væk", og så har man formentlig fjernet den aksel, den sad på. Båden var med den defekte manifold på bagbords motor ikke egnet til videre sejlads. Der har ikke kunnet konstateres problemer ved styrbords maskine, men det er mest hensigtsmæssigt at udskifte manifolderne samtidig. De er jo lige gamle og lige brugte. Tærede manifolder skal skiftes, ikke renses. Det vil koste ca. 5.000 kr. inklusive moms at udskifte det under svar på spørgsmål 4 omtalte gennemføringsleje. Båden fremtræder umiddelbart i pæn stand. Man kan ikke umiddelbart se, om en manifold har været adskilt og rensset.

Parternes synspunkter

A's advokat har til støtte for sin påstand gjort gældende, at der er tale om et forbrugerkøb, jf. købelovens § 4 a, stk. 2, idet B har haft den erhvervsdrivende bådformidleren X i Midtjylland til at formidle salget. Efter bevisførelsen er det således godtgjort, at C fra bådformidleren X i Midtjylland fremviste båden og i øvrigt aktivt medvirkede ved salget. Handelen er herefter omfattet af købelovens § 77 a, stk. 3, hvorefter mangler ved salgsgenstanden, der viser sig inden 6 måneder efter leveringen, formodes at have været til stede ved leveringen. Desuden har sælgeren afhjælpningsret og -pligt efter købelovens §§ 78 og 79. Et forbehold om, at båden er "købt som beset", er uden virkning, jf. købelovens § 77, stk. 1. C har ved sin fremvisning af båden garanteret for, at den ville blive leveret nyserviceret og sejlklar. Det fastholdes efter bevisførelsen, at A reelt først har sejlet i båden den 23. april 2016, og at han under alle omstændigheder har reklameret rettidigt, idet en reklamation inden 2 måneder, efter at køberen har opdaget manglen i et forbrugerkøb, altid er rettidig, jf. købelovens § 81. A fik båden leveret den 15. marts 2016 og har reklameret både den 10. og den 13. maj. Det er ved syn og skøn dokumenteret, at båden lider af en ikke uvæsentlig mangel, jf. købelovens §§ 75 a og 76. Båden var ved leveringen ikke egnet til sejlads. Det kan efter resultatet af det afholdte syn og skøn lægges til grund, at en udbedring af manglerne vil koste ca. 70.000 kr. A er derfor i medfør af købelovens § 78, stk. 1, nr. 4, berettiget til at hæve handelen. Det er således ved syn og skøn bevist, at udstødningsmanifolderne var tæret op af rust, båden derfor ikke kunne bruges til sejlads, og en udskiftning af det defekte udstødningssystem vil koste ca. 68.000 kr. Det gøres

endvidere gældende, at B ikke inden for rimelig tid har efterkommet det med rette fremsatte krav og manglens afhjælpning. A er herefter berettiget til at hæve købet uanset manglens karakter, jf. købelovens § 78, stk. 4.

Til støtte for den subsidiære påstand, der nedlægges for det tilfælde, at retten finder, at båden ikke lider af en ikke uvæsentlig mangel, eller at købelovens § 78, stk. 4, ikke finder anvendelse, gøres det gældende, at båden lider af en mangel, der berettiger til et forholdsmæssigt afslag i købesummen, jf. købelovens § 78, stk. 1, nr. 3.

B's advokat har til støtte for sin påstand gjort gældende, at der ikke er tale om et forbrugerkøb, idet handelen — som det klart fremgår af købsaftalen — er foregået mellem sagens parter. Der er tale om et civil-køb, og købelovens regler om forbrugerkøb finder derfor ikke anvendelse på handelen. Bådformidleren X i Midtjyllands eneste funktion har været at sætte de to parter i forbindelse med hinanden, og bådformidleren X i Midtjylland har da heller ikke modtaget noget formidlingshonorar. B har selv fremvist båden for A uden C's tilstedeværelse. Han har ikke på noget tidspunkt afgivet nogen garanti over for B. A blev ved købsaftalen opfordret til at lade en sagkyndig gennemgå båden, men det gjorde han ikke. Han burde have prøvet båden under sejlads længe før den 23. april 2016. Han lod herefter først båden gennemgå af en mekaniker medio/ultimo juni 2016. Dette bør komme A bevismæssigt til skade, også under hensyn til, at der var tale om en 17 år gammel båd. Det bestrides i øvrigt, at det ved syn og skøn konstaterede forhold udgør en mangel i købelovens forstand. Der er tale om dele, der over tid skal udskiftes, og når man køber en 17 år gammel båd, må man være indstillet på, at en udskiftning står for døren. B havde på handelstidspunktet ingen viden om, at manifolderne var rusttærede, og han vidste heller ikke, at den tidligere ejer havde haft dem adskilt, rensat og lakeret. B har ikke haft problemer med manifolderne i sin ejertid, og han har hele tiden sørget for sædvanlig service på båden. Det fremgår da også af syns- og skønsmandens besvarelse, at der er tale om sædvanlig slitage på en så gammel båd. Båden kunne sejle ved leveringen, idet A sejlede de 200 m hen til sin bådplads. Det forekommer usandsynligt, at A herefter først skulle have sejlet med båden den 23. april 2016, og A har ikke - for eksempel ved fremlæggelse af log - sandsynliggjort, at han ikke har sejlet tidligere. Det bestrides, at B har afvist at medvirke til en afhjælpning af problemerne. Han har fremsat betalingstilbud på 8 — 10.000 kr. efter at have modtaget tilbud fra A's mekaniker og senere et forligstilbud på 20.000 kr. + moms, ligesom han har ageret loyalt for at få sagen fremmet. Der er ved det afholdte syn og skøn kun konstateret fejl ved den ene motors manifold. Og et forholdsmæssigt afslag i købesummen bør maksimalt sættes til 30.000 kr.

Retten's begrundelse og resultat

Efter de indbyrdes modstridende forklaringer, der er afgivet af på den ene side A og dennes ægtefælle og søn, vidnerne D og E, og på den anden side B og vidnet C, finder retten det uafklaret, om det var B eller C, der fremviste båden for A under dennes anden besigtigelse af båden. Efter bevisførelsen lægger retten imidlertid til grund, at bådformidleren X i Midtjylland har annonceret B's båd til salg og haft båden liggende i sin udstilling sammen med både, som bådformidleren X i Midtjylland havde i salgskommission, at C fra bådformidleren X i Midtjylland har fremvist båden for A og forhandlet handelsvilkårene med ham, og at købsaftalen blev udfærdiget med udgangspunkt i bådformidleren X i Midtjyllands standardkontrakt. Under disse omstændigheder finder retten det godtgjort, at købet er indgået eller formidlet for sælgeren af bådformidleren X i Midtjylland, der er erhvervsdrivende, og at der dermed foreligger et forbrugerkøb, jf. købelovens § 4 a, stk. 2.

Efter resultatet af det afholdte syn og skøn og A's og vidnet F's forklaringer om sejlturen den 23. april 2016, finder retten det godtgjort, at udstødningssystemet på bagbords motor var defekt på en måde, der gjorde båden uegnet til sejlads. Selv om der var tale om en 17 år gammel båd, og selv om manifolderne ifølge syns- og skønsmanden er dele, der skal udskiftes efter en "levetid" på 8 — 10 år, finder retten, at båden dermed har været behæftet med en mangel, jf. købelovens § 75 a, stk. 1, nr. 2, og § 76, stk. 1, nr. 4. Efter både formodningsreglen i købelovens § 77 a, stk. 3, og syns- og skønsmandens beskrivelse af manglen lægger retten til grund, at manglen har været til stede ved bådens levering den 15. marts 2016. Efter manglens karakter og prisen for dens udbedring, jf. syns- og skønsmandens besvarelse af spørgsmål 4, finder retten ikke, at manglen kan anses for uvæsentlig, jf. købelovens § 78, stk. 1, nr. 4. Efter A's forklaring lægger retten til grund, at hans første sejltur med båden — bortset fra den korte tur til A's bådplads på leveringsdagen — har fundet sted den 23. april 2016, og at det først var på denne tur, at A blev klar over problemerne med manifolden ved bagbords motor. A's advokat har hævet handelen ved et brev af 3. juni 2016, og A har forud herfor reklameret over for både C og B, blandt andet ved fremsendelse af reparationstilbuddet af 23. maj 2016 fra JM Marine. Herefter har A overholdt reklamationsfristen i købelovens § 81, sidste led. Den omstændighed, at A af C og B er blevet opfordret til at indhente reparationstilbud, og at B først har tilbudt at betale et mindre beløb og senere den 12. januar 2018 har tilbudt et "forligsbeløb" på 20.000 kr. + moms, findes ikke at kunne anses som et tilbud om afhjælpning, jf. købelovens § 78, stk. 3. Efter det således anførte finder retten, at A har været berettiget til at hæve handelen som sket ved sin advokat brev af 3. juni 2016 til B. Købesummen for båden var 299.000 kr., og de af A oplyste udgifter til bådplads og forsikring af båden samt ren-

tepåstanden ses ikke bestridt af B. Som følge heraf tager retten A's principale påstand til følge bortset fra en mindre korrektion af rentepåstanden.

Efter sagens resultat ska B betale sagens omkostninger til A. A er ikke momsregistreret af betydning for sagen. Der er ifølge retsbogsudskrift af 23. oktober 2017 godkendt et honorar på 18.867,50 kr. inklusive moms til syns- og skønsmanden, og det blev besluttet, at hver part foreløbig skulle betale halvdelen hver. A har afholdt syns- og skønsmandens honorar på 2.968,75 kr. for mødet til hovedforhandlingen. A har således haft udgifter på samlet 12.402,50 kr. til syn og skøn. A har afholdt en udgift på 1760 kr. i forbindelse med førelsen af vidnet F. Retten har ikke fundet, at dette vidnes forklaring har haft betydning for sagens udfald.

Efter sagens resultat, karakter og økonomiske værdi skal B betale sagens omkostninger til A med 59.882 kr., hvoraf de 12.402 kr. er til dækning af A's udgift til syn og skøn, de 7.480 kr. er til dækning af retsafgift, og de 40.000 kr. inklusive moms er til dækning af udgiften til advokatbistand.

Thi kendes for ret

B skal inden 14 dage til A betale 342.039 kr. med procesrente af 299.000 kr. fra den 13. juli 2016 til den 17. oktober 2018 og af 342.039 kr. fra den 18. oktober 2018, til betaling sker, mod at A udleverer båden Bayliner 3055, byggenummer ... til B.

Inden samme frist skal B betale sagens omkostninger til A med 59.882 kr.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.