

J.nr. 2021-0171 UL/aq

København, den 13. oktober 2022

KENDELSE

Klager

mod

Ejendomsmæglere MDE Michael Hammerbak
og Tobias L. Thomsen
Strandgade 20
1401 København K

Nævnet har modtaget klagen den 8. oktober 2021.

Klagen angår spørgsmålet om, hvorvidt de indklagede har solgt en husbåd, som ikke var eller kunne godkendes som husbåd, og om de indklagede kan bebrejdes noget i den anledning og derfor skal betale erstatning til klager.

Sagens nærmere omstændigheder er følgende:

De indklagede havde en husbåd til salg, som klager var interesseret i at købe.

Klager fik udleveret salgsoptilling, hvoraf fremgik, at prisen var 1,425 mio. kr. De indklagede havde i opstillingen beskrevet husbåden således:

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Eventuel finansiering - kontakt bank for mulig banklån: Nærværende standardfinansiering kan ikke opnås

Husbåd med fast plads i [havn] og 20 års opsigelse, havnepladsen er i foreningen "Husbådkolonien [...]" som er lejer hos "[...]". Skibet er bygget i Sverige i 1938 og fungerede blandt andet som stenflsker.. Skroget var komposit: klædning af fyr på fyr, spanter i jern og indreskrog i fyr. Dækket og rælingen er af jern. Inderskroget er erstattet af en betonudstøbning som nu holder husbåden flydende. Skibets dæksbygninger er indrettede til beboelse med et samlet gulvareal på i alt 54 m², klar til indflytning. Der er mulighed for at forfølge det maritime evt. hele vejen til en sejlede husbåd idet skibet i store træk har beholdt sit udtryk som et klassisk sejlskib. Med L.O.A. på 24m er skibet i yachtskipperklassen, du kan drømme om at alle broerne i [havn] åbner sig for din skonnert. Alternativt til det maritime kan du foretage en ekstrem udvidelse af boligarealet med for eksempel styrhus, forpick/scheller, udbygning i flere etager og/eller udbygning helt ud til rælingen evt. med opdeling af boligen i to lejligheder. En fordobling af det bebyggede areal over vandlinjen vil ikke medføre nogen forøgelse af havneafgiften som først justeres ved 100m². Det skal nævnes at arealer under vandlinjen ikke medregnes i [...] fastsættelse af lejen. I lasten er der et udnyttet areal på ca. 100 m². En sidste mulighed er at udskifte skibet med et af tilsvarende størrelse - men dette vil skulle godkendes på en generalforsamling af Husbådekolonien [...]. Sælger rådgiver gerne køber om vedligeholdelse, bundsyming og evt. udvidelse af skibets boareal. Der bliver 500 m til [station] som forventes færdig i 2024. Og der er 1,2 km til havnebussen. Det er almindeligt at have en havneknallert/ motorbåd/ jolle/ kajak som man springer i direkte fra sin husbåd.

Ved købsaftale underskrevet af klager den 10. juni 2020 og af sælger den 12. juni 2020 købte klager husbåden for 1,425 mio. kr. til overtagelse den 1. august 2020. Købsaftalen var affattet ved brug af en formular til anvendelse ved salg af ejerboliger, fritidshuse og grunde.

Det fremgik videre af købsaftalen bl.a.:

11. Individuelle vilkår aftalt mellem køber og sælger, herunder evt. ændringer til standardvilkår

[...]

Betinget af købers pengeinstituts økonomiske godkendelse af handlen

Nærværende handel er fra købers side betinget af, at dennes pengeinstitut, jf. købsaftalens afsnit 12, godkender handlen for så vidt angår det økonomiske indhold. Indsigelser skal være sælgers ejendomsmægler skriftligt i hænde senest kl. 16, 5 hverdage efter købsaftalen er underskrevet af begge parter (ekskl. underskriftsdagen). Såfremt indsigelser ikke er fremkommet inden fristens udløb, er handlen bindende for køber, bortset fra evt. fortrydelsesret efter Lov om forbrugerbeskyttelse ved erhvervelse af fast ejendom. Der skal for god ordens skyld gøres opmærksom på, at fortrydelsesfristen efter loven løber sideløbende med indsigelsesfristen efter nærværende bestemmelse.

Boligform - Husbåd:

Det præciseres, at nærværende handel omfatter en husbåd hvorfor flere bestemmelser/standardvilkår i aftalen ikke er gældende i netop denne handel.

Lejekontrakt ift. placering/benyttelse/vilkår/bestemmelser:

Købers gøres særligt opmærksom på alle bestemmelserne som står i lejekontrakterne med både foreningen og [udlejer]. Medsendt som bilag til handlen.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Eftersagsbehandling:

Der vil ikke være eftersagsbehandling fra mægler eller dennes servicecenter i denne handel

Skibsregistret:

Det er mellem sælger og køber aftalt, at køber sørger for og bekoster de tilmeldes som nye ejere i skibsregistret.

Nuværende Pant:

Sælger sørger for at nuværende pantgæld i båden indfries i forbindelse med ejerskiftet

Godkendelse af køber:

Køber skal godkendes af foreningens bestyrelse

Forsikring:

forsikringsbeløb er anslået

varme:

årlig varmeforbrug er anslået

husbådens placering:

Man er i foreningen ved at tale om omrokering af bådene så denne vil få anden placering

[...]

14. Handlens dokumenter

Nærværende købsaftale er indgået på grundlag af salgsoptilling udarbejdet den 10.6.2020. Parterne er gjort opmærksom på, at der tidligere kan være udleveret salgsoptillinger, som efterfølgende er blevet korrigeret. Den salgsoptilling, der er vedlagt denne købsaftale, er den gældende.

Købsaftalen består af 7 sider.

Herudover har køber modtaget:

Oplysninger om fortrydelsesret

Standardvilkår for Dansk Ejendomsrådgiverforenings købsaftale

Bankning af pæle ved [.] af 5.5.2020
BBR-erhvervsmeddelelse pdf af d. 12.11.2019

[.]
Ejer af skibet af d. 12.11.2019
Google maps oversigt over [.] af d. 12.11.2019

Indk. til ekstra ord. GF 10.11.2019 af d. 12.11.2019

Kommuneplan 2015.pdf af d. 12.11.2019

Kort over båden af d. 12.11.2019

Lejekontrakt af d. 10.6.2020

Mål på skibet af d. 12.11.2019

Referat af møde mellem bestyrelsen og [udlejer] den 29.10.2019 af d. 12.11.2019

Tingbogsoplysning af d. 12.11.2019

Vand årsopgørelse af d. 18.2.2020

Varme kvittering april af d. 18.2.2020

Varme kvittering februar af d. 18.2.2020

Varme kvittering januar af d. 18.2.2020

Varme kvittering marts af d. 18.2.2020

Vedtægter for husbådkolonien [.] af d. 12.11.2019

Af udskrift af 12. november 2019 fra register over danske skibe fremgik bl.a.:

Anvendelse

Fritidsskib

[...]

Begæring om optagelse af skib i Dansk Skibsregister

971

27-04-10

01-07-10

Fritidsskib

20-07-10

(Flydende Bolig - privat

27-04-10)

Af husbådekoloniens vedtægter fremgik bl.a.:

Formål

§ 1.0

Foreningens formål er:

- at forvalte det givne areal, så det i videst mulige omfang er belagt med husbåde.
- at varetage de faste beboeres interesser
- at opbygge og vedligeholde koloniens fælles anlæg
- at varetage koloniens interesser overfor myndigheder og udlejer.

Foreningen skal gennemføre de fælles mål med mindst mulig indgriben i den enkelte bådejers dispositionsret.

Medlemskab

§ 2.0

Medlemskab af foreningen giver ret til at have en husbåd liggende på det af foreningen lejede vandareal.

§ 2.1

Medlemskab giver brugsret til et vandareal på størrelse med bådens areal samt et vandareal til joller og tømmerflåder. Medlemskab giver ikke ret til en bestemt plads eller adgang til et bestemt stykke kaj.

§ 2.2

Som medlemmer kan optages bådejere der har fast bopæl på deres båd. Medlemskab følger båden. Ved ejerskifte tilgår medlemskabet automatisk den nye ejer. Dette under forudsætning af at betingelserne nævnt i vedtægterne og medlemskontrakten (se §6) er opfyldt og godkendt af bestyrelsen.

[...]

Medlemskontrakt

§ 6.0

Alle medlemmer skal underskrive en bindende medlemskontrakt med foreningen, hvor de særlige vilkår for den enkelte båd er anført. Foreningen kan her stille krav til undersøgelse, reparation og forbedringer af skroget, eller alternativt kræve sikkerhedsstillelse svarende til omkostningerne ved at hæve og fjerne båden, hvis denne skulle synke. Medlemskontrakten skal løbende rettes til på grundlag af den af generalforsamlingen fastsatte linje og den enkelte båds tilstand.

§ 6.1

Foreningen skal mindst en gang om året foretage et syn af alle bade. Begge parter kan kræve deltagelse af sagkyndig deltager, udvalgt i enighed.

I tilfælde af væsentlig misligholdelse af medlemskontrakten kan generalforsamlingen med 2/3 majoritet gennemføre reparationer og, som sidste mulighed for at få dækket eventuelle omkostninger, foranledige båden solgt.

§ 6.2

Ved salg forpligter medlemskontrakten ejeren indtil bestyrelsen har konstateret og godkendt, at vilkårene for et ejerskifte er opfyldt.

Af referat af møde den 29. oktober 2019 mellem foreningens bestyrelse og udlejer fremgik bl.a.:

Mødet var indkaldt af bestyrelsen for styrke samarbejdet mellem foreningen og [udlejer] samt for at vende nogle af de problematikker foreningen har diskuteret i relation til langtidskontrakt og andet.

Mødet var ikke tænkt som et plenummøde eller et beslutningsmøde men primært et møde for at styrke samarbejdet mellem foreningen og [udlejer].

[...]

Langtidskontrakt

[Udlejer] oplyste at de har spurgt [kommunen] om de har udlagt og godkendt området til beboelse med husbåde. [Udlejer] har nu ventet på svar 2-3 år og har endnu ikke fået noget. Både [udlejer] og [kommunen] forventer dog at godkendelsen kommer men det er svært at sige hvornår. Omkring støj fra vejen forventer [udlejer] at der findes en mindelig løsning og [udlejer] ser ikke noget grund til at vente med at bygge ansøge grundet dette.

[Udlejer] grundede lidt over den lange svartid fra [kommunen]. Herefter sagde han at [udlejer] nu nok kan lave en langtidskontrakt med foreningen og spurgte [anden repræsentant for udlejer] om hun ikke også fandt det muligt hvilket hun bekræftede. Hurra!!!!!!

Vi talte herefter om hvordan vi praktisk kan indgå en sådan kontrakt.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Vilkårene vil som udgangspunkt være som for [...] svarende til hvad vi talte om i foreningen for 3 år siden.

Dvs. en 20 årig uopsigelig lejekontrakt med en leje på ca. 330 kr/m² beboet areal (BBR) pr år minus 30 % rabat det første år med gradvis nedtrapning af rabatten over 10 år.

For lejen til [udlejer] afregnes der for den enkelte båd i forhold til det beboelige areal (BBR) dog mindst 100 m² pr. båd.

For at komme videre bad [udlejer] foreningen om at lave en liste med bådene samt ejere og estimerer på beboede arealer svarende til det der forventes registreret i BBR.

[Udlejer] vil så bede [udlejer]s bestyrelse om godkendelse af indgåelse af langtidskontrakt og herefter lave kontraktudkast til foreningen.

Kontakten vil være betinget af bådene byggesagsbehandles men der vil blive givet en god tid til at dette kan ske (måske 5-10 år).

Dette betyder at hver enkelt båd skal ansøge om byggetilladelse hos [kommunen]. Desuden vil det betyde at både skal placeres så brandafstandene overholdes hvilket betyder 5 m mellem båden eller måske minde hvis dispensation med begrundelse i ubrandbar facade.

Det blev oplyst at havnen ikke har andre planer for området og at vi derfor formentlig kan benytte hele havnebassinet minus området mod øst som bruges for gennemsejling af både fra [...].

Udgifterne til broer, fortøjningspæle mv vil skulle afholdes af foreningen. I den forbindelse blev der gjort opmærksom på at pæle skal godkendes af en bestemt styrelse inden ramning.

Bestyrelsen sagde at snakken om langtidskontrakt vil blive taget op på den næste ekstraordinære generalforsamling den 10 november og at bestyrelsen vender tilbage til [udlejer] herefter.

Klager har oplyst, at hun overtog båden pr. 1. august 2020 som aftalt. I november 2020 begyndte båden at tage vand ind.

Den 6. januar 2021 skrev klagers advokat til de indklagede bl.a.:

Jeg skriver til dig på vegne af [klager], som købte husbåden [...] med overtagelse 1. august 2020. Du formidlede salget på vegne af [sælger].

I midten af november måned konstaterede [klager], at husbåden tog vand ind. I forlængelse af dette fik hun båden undersøgt af en skibssingeniør, der konstaterede, at da der er indvendige støbninger i skroget, er det ikke muligt at dokumentere skrogets styrke. Det har endvidere vist sig, at husbåden generelt er i meget dårlig stand, og [klager] er blevet anbefalet at skrotte husbåden. Husbåden vil ikke kunne godkendes i henhold til gældende regler. Skrotning kompliceres imidlertid af, at husbåden er i så dårlig stand, at den ikke kan bugseres bort, men skal løftes på land ved hjælp af kran.

Jeg har d.d. reklameret til [sælger] herover, jf. købelovens regler.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

I forbindelse med min gennemgang af købsaftalen, kan jeg konstatere, at der er tale om en standard købsaftale om fast ejendom, der ikke i tilstrækkeligt omfang tager højde for, at en husbåd som udgangspunkt er løsøre. Jeg kan endvidere konstatere, at der ikke er indhentet oplysninger om godkendelse og syn hos sælgeren eller Søfartsstyrelsen, jf. bekendtgørelse om teknisk forskrift for husbåde og andre flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne m.v. Derudover indeholder salgsopstilling forkerte oplysninger om lejekontrakt for bådpladsen har langt opsigelsesvarsel på 20 år. [Klager] har konstateret, at der pt. kun forhandles herom. Den gældende kontrakt har opsigelsesvarsel på 1 år.

[Klager] ville ikke have købt husbåden, hvis hun havde kendt til de nævnte forhold.

En ejendomsmægler skal give både sælger og køber de oplysninger, som er af betydning for handelen og dens gennemførelse. Ejendomsmægleren skal i fornødent omfang foretage undersøgelser og indhente og kontrollere oplysninger, med henblik på at udkast til købsaftale indeholder en betryggende regulering af forholdet mellem parterne, således at handelens efterfølgende berigtigelse er af ekspeditions-mæssig karakter.

Det er på baggrund af det anførte min opfattelse, at du som mægler på sagen ikke har levet op til de krav, der gælder for formidling af ejendomme, og at du er derfor erstatningsansvarlig for det økonomiske tab, som min klient vil lide som følge af de konstaterede mangler.

Jeg vender snarest tilbage med en opgørelse af min klients tab. Jeg vil imidlertid foreslå, at du allerede nu anmelder sagen til din ansvarsforsikring.

Klager har i klagesagen henvist til "Teknisk forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne m.v." Heraf fremgår bl.a.:

I medfør af § 1, § 3, § 17, stk. 5, § 22, § 28 og § 32 i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002, som ændret ved lov nr. 1465 af 22. december 2004 efter bemyndigelse fra økonomi- og erhvervsministeren, fastsættes:

Anvendelsesområde

§ 1. Forskriften gælder for stabilitet, flydeevne, vandtæt inddeling m.v. for husbåde (flydende boliger) og flydende konstruktioner, som er omfattet af byggeloven²¹. Forskriften supplerer byggeloven og de i medfør af byggeloven udstedte administrative bestemmelser.

[...]

Godkendelse og syn

§ 12. Forinden et skrog til en husbåd eller en flydende konstruktion tages i brug, skal dets konstruktion godkendes i henhold til denne forskrift. og besigtiges af en person eller virksomhed autoriseret hertil af Søfartsstyrelsen. Den autoriserede skal, efter en tilfredsstillende gennemgang og besigtigelse, udfærdige en attest om, at skroget opfylder denne forskrift. Forinden den færdige husbåd eller flydende konstruktion tages i brug som ny, skal en autoriseret person verificere stabiliteten af den samlede konstruktion ved en anerkendt metode og udfærdige dokumentation herfor. Dokumentation skal opbevares af ejeren.

Stk. 2. Den udvendige bund på husbåde og flydende konstruktioner skal besigtiges på land af en autoriseret person mindst hvert 5. år, og der skal udfærdiges en attest om besigtigelsen. Ejeren skal opbevare attesten for seneste besigtigelse. Ejeren skal indsende kopi af attesten til Søfartsstyrelsen i elektronisk form eller i papirform.

Stk. 3. For husbåde og flydende konstruktioner, hvis bund er fremstillet af særligt modstandsdygtige materialer, eller som har gennemgået en særlig konservering og udvendig korrosionsbeskyttelse med langtidsholdbare malingsystemer kombineret med offeranoder, kan intervallerne mellem bundbesigtigelserne forlænges til 10 år.

[...]

§ 14. Forskriften træder i kraft den 1. august 2007.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

§ 15. [...].

Stk. 2. Flydende konstruktioner, der ikke var omfattet af teknisk forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v., som var taget i anvendelse inden denne forskrifts ikrafttrædelse, skal senest et år herefter opfylde forskriftens bestemmelser, herunder være godkendt af en autoriseret person eller virksomhed.

Stk. 3. Teknisk forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v. ophæves.

[...]

Bemærkninger til teknisk forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne m.v.

Indledning

Der har været usikkerhed blandt kommuner, havnemyndigheder samt brugere og ejere af husbåde og flydende konstruktioner om, hvilken regulering der gælder for disse enheders bygning, indretning og eventuelle operative forhold.

I lyset heraf har Erhvervs- og Boligstyrelsen, Arbejdstilsynet og Søfartsstyrelsen fundet behov for at afdække kompetencefordelingen i forhold til husbåde og flydende konstruktioner, der anvendes til beboelse, erhverv el. lignende.

Byggeloven

Det er ved ændring af byggelovens § 11 litra b) i 2004 præciseret at loven omfatter husbåde og flydende konstruktioner, der anvendes til beboelse, erhverv eller lignende formål. Det fremgår endvidere af bemærkningerne til loven at flydende konstruktioner, der ligger fast i havn, og som anvendes til bolig, erhverv eller institutionsformål er omfattet af byggeloven, herunder reglerne om byggesagsbehandling.

Erhvervs- og Boligstyrelsen har endvidere i maj 2004 udgivet en vejledning om byggesagsbehandling af flydende boliger. I vejledningen står at vejledningen også anvendes ved sagsbehandling af husbåde, der bygges, ombygges eller anvendes til andre formål end beboelse eksempelvis erhverv, restauration, café, teater, spillested etc.

Som bygningsmyndighed er det kommunen, der i hvert enkelt tilfælde skal tage stilling til, hvilke krav der er væsentlige i forhold til det enkelte byggeri under hensyn til den flydende konstruktions planlagte anvendelse og beskaffenhed i øvrigt. Det er ligeledes kommunen, der skal tage stilling til, i hvilket omfang der kan meddeles dispensation fra reglementernes bestemmelser.

[...]

Lov om sikkerhed til søs og anden søfartslovgivning

Søfartsstyrelsen administrerer lov om sikkerhed til søs. Loven har bl.a. til formål at sikre, at skibe er bygget, udstyret og drevet således, at menneskeliv på søen er sikret fuldt betryggende, og således, at de er egnede til det formål, de til enhver tid er bestemt for.

Loven er en rammelov; bortset fra en overordnet generalklausul bestemmes det ved tekniske forskrifter, som udstedes af Søfartsstyrelsen, hvorledes skibe skal være bygget, indrettet og udrustet.

Søfartsstyrelsen regulerer herefter kun flydende konstruktioners stabilitet og flydeevne mv., som angivet i denne tekniske forskrift.

Ejeren er ansvarlig for øvrige forhold i denne forskrift samt forhold der er dækket af øvrige myndigheder.

Husbåde og flydende konstruktioner kan fortsat registreres i Skibsregisteret, hvor de vil få betegnelsen flydende bolig mv.

Den 10. august 2021 skrev klagers advokat på ny til de indklagede:

Jeg henviser til tidligere mailkorrespondance om [klagers] køb af husbåden [...].

Som tidligere oplyst, lider husbåden af væsentlige mangler både af faktisk og juridisk karakter.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

For det første er husbåden ikke godkendt af Søfartsstyrelsen, og den har ikke været løbende kontrolleret i henhold til gældende regler for husbåde. Jeg henviser til, at jeg gentagne gange har anmodet om dokumentation for, at husbåden var godkendt, og jeg har også anmodet om aktindsigt hos Søfartsstyrelsen for på den måde at fremskaffe dokumenterne. Hverken sælger, mægler eller Søfartsstyrelsen har sendt mig dokumenterne. Søfartsstyrelsen har oplyst, at de ikke er i besiddelse af dem. På den baggrund og med henvisning til, at hverken mægler eller sælger har anført andet, kan det lægges til grund, at husbåden ikke er godkendt som husbåd og derfor heller ikke kunne være markedsført og solgt som husbåd.

Der har været endvidere været gennemført en fælles besigtigelse af husbåden, hvor husbådens dårlige stand blev påvist. En væsentlig mangel er at skrogets langstyrke ikke kan påvises. Det har endvidere vist sig, at husbåden generelt er i meget dårlig stand, og [klager] er blevet anbefalet at skrotte husbåden. Dette kompliceres af, at husbåden er i så dårlig stand, at den ikke kan bugseres bort, men skal løftes på land ved hjælp af kran. [Klager] har indhentet prisoverslag på skrotning, der viser at udgiften hertil vil være ikke under 700.000 kr.

Husbåden lever ikke op til beskrivelser, der er angivet i salgsmaterialet, herunder salgssopstillingen, og den svarer heller ikke til, hvad man normalt kan forvente at en husbåd, jf. købelovens § 76. [Klager] ville ikke have købt husbåden, hvis hun kendte til disse forhold.

På den baggrund skal jeg på vegne af [klager] hermed hæve handlen, hvilket indebærer, at husbåden leveres tilbage mod, at sælger tilbagebetaler købesummen i sin helhed.

Herudover kræver jeg på vegne af [klager] erstatning for det økonomiske tab hun i øvrigt lider som følge af de nævnte omstændigheder. Det drejer sig om handelsomkostninger, herunder tinglysning af pant i båden, udgifter til diverse forbedringer på båden samt udgifter til advokat. Erstatningskravet kan foreløbigt opgøres 210.941,37 kr., hvortil kommer endnu ikke opgjorte udgifter til advokat.

På denne baggrund fremsætter jeg overfor sælger, [...] krav om betaling af kr. 1.425.000 kr. mod tilbagelevering af [husbåden] i ubehæftet stand. Herudover fremsætter jeg foreløbigt overfor [sælger] in solidum med [de indklagede] krav om erstatning på kr. 210.941,37 kr.

Det bemærkes, at erstatningskravet vil være betydeligt større, såfremt handlen ikke går tilbage med den konsekvens, at husbåden skal skrotes, jf. ovenfor, idet erstatningskravet da vil omfatte skrotningsudgiften samt min klients værditab.

Ovennævnte skal samtidig anses for rentepåkrav i henhold til rentelovens § 3, stk. 2. Det rejste krav forrentes derfor med den til enhver tid gældende procesrente 30 dage fra dato.

Den 26. august 2021 svarede de indklagede bl.a.:

Din henvendelse er gennemgået med sælger som har følgende kommentarer;

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Ad registrering/husbåd opfattelse)

- vedhæftet ses udskrift fra Søfartsstyrelsen hvor det kan ses at båden har været registreret siden 01-07-2010.
- Som det bl.a. kan læses ud fra Husbådekoloniens vedtægter (vedhæftet) samt sælgers lejekontrakt (vedhæftet) anses båden for værende en husbåd i foreningens regi.

Ad stand) Det har ikke på noget tidspunkt i [klagers] købsproces –hverken i dialog med mægler/sælger –været hemmeligholdt, at det er et skib der kræver renovering og vedligehold. Også dette indikerer salgsteksten. Ydermere har [klager] klart kunne konstatere arbejderne ved diverse besigtigelser –både selv og med egen håndværker –da det tydeligt kunne ses.

På baggrund af dit seneste og tidligere skriv samt ovenstående svar, må både sælger og ejendomsmægler konstatere, at de ikke er enige i betragtningerne og afviser derfor i sin helhed din stillingtagen til tilbagekaldelse af handlen.

Den 27. august 2021 svarede klagers advokat:

Tak for mail, som jeg forelagt for [klager], som har disse bemærkninger:

"Jeg havde en spilleautomatmekaniker med ude på andet besøg, han er uddannet elektriker og det vi snakkede om man skulle lave var de ændringer jeg har foretaget ovenpå samt at man på sigt kunne lave bolig i lastrummet, som der står i salgsopstillingen kunne udnyttes. Her ville [de indklagede] have haft mulighed for at sige at lastrummet samt resten af båden aldrig ville kunne godkendes hvis han havde haft lyst til at oplyse om [husbådens] stand.

Ydermere spørger jeg til om båden har været på bedding og her fortæller jeg mægler at jeg mener at have læst mig til at det er lovkrav hvert 10. år, men som et spørgsmål og om han ved hvornår den så skal på bedding næste gang. Hertil svarer [de indklagede] at det mener han ikke er nødvendigt eller at den skal ifølge sælger. Der forsøgte jeg at få en fornemmelse af hvornår jeg kunne forvente at den skulle på bedding hvor hvis man skal kigge rimeligt på husbåde så er det gængs at der skal laves lidt på dem når de er på bedding og en Google søgning giver et estimat på at der skal bruges op til 200.000 kr. så det er mit udgangspunkt da jeg spørger, heller ikke her griber [de indklagede] muligheden for at oplyse mig om bådens stand.

En husbåd der har løbende vedligeholdelse er en ting, men at [båden] ikke engang kan bugseres kan ikke gå under almindelig vedligeholdelse.

Når man kommer uden nogen ide om hvad ferrocement og krav til husbåde kan jeg ikke opfatte løbende vedligehold som en husbåd der skal skiftes ud.

Desuden fortalte sælger selv til gennemgang at han godt vidste at skroget skulle skiftes ud og at han mente det var mæglers fejl hvis han ikke havde oplyst mig om det, så det er forkert at de forsøger at sige nu at de har oplyst mig om det.

Foreningen er i deres kontrakt til [udlejer] forpligtet til at sørge for at deres medlemmer har godkendte husbåde, hvilket de ikke har håndhævet overfor sælger. Det ændrer dog ikke på sælgers ansvar i forhold til at have den liggende i [havnen]."

J.nr. 2021-0171 UL/aq

For så vidt angår den fremsendte udskrift fra skibsregistret, dokumenterer denne ikke, at [husbåden] var godkendt og løbende synet i henhold til reglerne om husbåde. Jeg fastholder derfor, at både mægler og sælger er erstatningsansvarlige og at der er så væsentlige mangler ved båden, at handlen kan hæves.

Jeg forbeholder mig min klients retsstilling, såfremt afvisningen fastholdes, herunder at indbringe sagen for en eller flere af følgende instanser: domstolene, Klagenævnet for Ejendomsformidling eller Disciplinærnævnet for Ejendomsmæglere med henblik på at få fastslået, at der er handlet ansvarspådragende.

Den 1. september 2021 svarede de indklagede bl.a.:

Sælger har følgende bemærkninger til [klagers] kommentarer;

" Det er lidt som om [klager] har stillet sig selv i en lidt låst situation ved at tage de valg som hun har taget, for eksempel valg af rådgiver.

Da vi mødtes på skibet, var det sidste jeg sagde til [klager] at jeg gerne ville hjælpe hende med råd om hvordan hun kunne nå frem til en teknisk løsning som kan holde skibet flydende i mange år, og som ved en senere landtagning ville kunne indgå i den godkendte og synede konstruktion. Jeg sagde også at det er en underlig måde at række ud på, at pusse en bisk advokat på mig.

Det undrer mig at der bliver skrevet så meget om at hugge skibet op. Jeg fik det indtryk at [klager] gerne ville beholde [båden] og at det mest var [...] som syntes at ophugning var det eneste rigtige.

Nu føler jeg at lige meget hvad jeg siger, vil det blive forvrænget og vendt mod mig.

Jeg synes ikke at det er mit problem at [klager] bruger en spilleautomatmekaniker frem for en bådbygger når hun inspicerer den husbåd som hun planlægger at købe.

En køber af et skib er i sin gode ret til at forlange at se skibet på land i forbindelse med et køb, men det er ikke sælgers pligt at insistere på at køber inspicerer skibet på land eller at ruske [klager] og spørge "er du nu helt sikker på at du har resurserne til så stor en mundfuld"?

Jeg har ikke holdt det hemmeligt for nogen at skibet aldrig har været på land. Det fremgår af papirene i skibsregistret.

Da [klager] blev godkendt som køber af bestyrelsen, var der ikke nogen som nævnte at båden ikke var synet ... ? Det klinger forkert i mine ører, men jeg var der jo ikke selv.

Hvorfor og hvortil vil [klager] buksere [husbåden]? Hun kan tage en aftenscole uddannelse "Y3" på et halvt år, købe en påhængsmotor i den blå avis. Så kan hun fuldt lovligt og ved egen kraft sejle rundt med skibet. Jeg har taget den uddannelse, men jeg er farveblind og må derfor ikke føre skibe i klassen LOA 15-24 m og kan derfor ikke tilbyde [klager] at sejle [husbåden] derhen hvor hun vil have den flyttet til... Sidst vi sås på [husbåden] var et af de råd jeg gav [klager], at tage skibet ud i [...] tørdokken sammen med nogle af de andre husbåde. Jeg havde et tilbud på buksering til den destination da jeg skrev til dig hvad merprisen for at bortskaffe skibet var hvis jeg skulle bortskaffe skibet for køber.

Det er meget som om at der foregår en monolog, og det som der bliver sagt i næste monolog, pludselig er en sandhed.

Mit råd til [klager] er at tætné på skibet løbende og støbe det med det sand som allerede findes i lasten, og samtidig få nogle tilbud ind på at få skibet støbt indefra. ([Husbåden] skal være helt vandtæt inden der støbes nyt skrog og tætningsmembran imellem det gamle og det nye skrog. Tætningsmembran gør det svært at have fornemmelse for hvor det er mest strategisk at støbe midlertidige paneler.)

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Det er ikke mit indtryk at der er nogen som kommer og fratager [klager] retten til at bo på skibet, så længe hun har en plan.

Jeg syntes hun skan finde en rådgiver som kan beregne styrken af et skrog som er støbt indefra, det gav [...] jo udtryk for at hans formåen som skibs-ingeniør ikke rakte til, den aften på [husbåden].

Det er klassisk at en drømmer køber et billigt skib og så ikke har resurserne til at drive projektet. Hvis [klager] vil bortskaffe skibet, kan hun jo prøve at sætte det i den blå avis under 'bortgives', og se hvad der sker. Men Kære [klager] husk nu at pladsen følger med skibet så du skal lige klare det med bestyrelsen at du må skifte skibet ud. "

Den 16. september 2021 svarede klagers advokat bl.a.:

Jeg henviser til tidligere korrespondance, hvorefter jeg udleder, at det nu er erkendt, at [husbåden] ikke var godkendt som husbåd ved overdragelsen.

Sælger har opfordret [klager] til selv at få godkendt [husbåden]. Jeg er helt generelt uenig i synspunktet om, at det er købers ansvar, når [båden] er solgt som husbåd. Det skulle helt oplagt have været oplyst ved handlen, at [båden] var godkendt, hvorefter [klager] kunne have taget det i betragtning, da hun besluttede, om hun ville købe husbåden.

Uanset dette, har det vist sig, at skibingeniør [...], som har erfaring med betonskibe, er i [byen] på mandag, og vil kunne besigtige [båden] med henblik på at vurdere om [båden] kan godkendes som husbåd. Jeg opfordrer jer hermed til at deltage i besigtigelsen, hvor vi vil bede [skibingeniøren] forholde sig til disse 4 punkter:

1. Kan [båden] godkendes som husbåd i henhold til gældende regler (bkg. nr. 9651 af 28. juni 2007 om teknisk forskrift for husbåde og flydende konstruktions stabilitet, flydeevne m.v.?)
2. Hvis svaret er nej, bedes dette begrundet.
3. Hvis svaret er nej, bedes skibingeniøren oplyse, hvad der efter hans opfattelse skal udføres af udbedringer før godkendelse, kan ske.
4. De anslåede omkostninger til de i pkt. 3 nævnte udbedringer.

Klagers skibingeniør besigtigede båden den 20. september 2021. Skibingeniøren udarbejdede en rapport, hvorefter bl.a. fremgik:

Den 20. September 2021 udførte undertegnede gennemgang af fartøjet på ovenstående billede, beliggende [...], gennemgangen blev foretaget efter anmodning fra [klager], tilstede var [de indklagede] som havde forstået salg af bo båden, samt [klagers] advokat.

Formålet med gennemgangen var at vurdere om bo båden kunne godkendes som flydende bolig efter BEK nr 9651 af 28/06/2007 teknisk forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne m.v.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Bo båden blev besigtiget indvendigt samt udvendigt hvor muligt. Det kunne konstateres at bo båden var et ældre træ fartøj med stålskotter, konstruktionen var fra indersiden beklædt med beton, der fandtes ikke dokumentation for det udførte arbejde, ved at påføre beton på indersiden af et skibsskrog, er det ikke muligt at opnå en vandtæt skal, som vil tilsikre at der ikke sker vandindtrængen i skroget, dette kan ses på indersiden hvor betonen er våd flere steder.

Det er samtidigt ikke muligt at opnå en tilstrækkelig styrke i skibsskroget ved at påføre beton fra indersiden, da de styrkebærende elementer ved denne metode sidder på den forkerte side af skrog skallen.

Skrogets fribord er på ydersiden beklædt med flamingo og pusset op. Denne metode har ingen styrke, og vil desuden holde på fugten, som dermed vil få den underliggende trækonstruktion til at rådne.

Grundet den forkerte konstruktion, samt manglende styrke, vandindtrængen mm. Vil bo båden ikke kunne opfylde kravene til konstruktion i henhold til gældende lovgivning.

Da skroget er fundet i meget dårlig forfatning, og konstruktionen er udført ulovlig og styrkemæssigt forkert er der ikke foretaget vurdering af stabilitet, samt øvrige krav vedrørende pumper, alarmer mm, da dette ikke giver mening når selve konstruktionen ikke vil kunne godkendes.

De indklagede skrev samme dag til klagers advokat:

Tak for gennemgangen af båden i dag – som sælger desværre ikke kunne deltage i pga. arbejdsinterview.

Som informeret på mødet vil din sagkyndige sende en udredning – således [sælger] kan tage bestik af denne.

I forhold til husbåd betegnelsen – henviser jeg til svaret af d. 26/8. hvilket stadig er den samme.

Den 23. september 2021 sendte klagers advokat skibssingeniørens rapport til de indklagede. Klagers advokat anmodede de indklagede om at oplyse, om de fortsat afviste, at der var mangler ved båden, som blev solgt som en husbåd på trods af, at den ikke var godkendt som husbåd og heller ikke kan godkendes.

Den 29. september 2021 svarede de indklagede bl.a.:

Sælger har nu gennemgået besigtigelsen.

Skibet er løbende vedligeholdt ud fra de bestemmelser som bestyrelsen udstak ham ved købet –og som er nedfældet i [sælgers] købsaftale fra da. Og her blev det ham pålagt at støbe skibet indefra.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Den omtalte købsaftale har [sælger] afleveret til [klager] i original form via konvolut. Og derfor er han ikke selv i besiddelse af den mere. Såfremt [klager] ikke kan finde omtalte –kan beboer i foreningen hjælpe med at bevidne udsagnet, da han tidligere var en del af bestyrelsen og med til overleveringen til [sælger].

[Sælger] har yderligere bedt mig tilføje denne skrivelse fra ham:.

" Jeg føler at der har været for mange mails fra advokat, og at han har været for vidt omkring hvilket har ført til store unødvendige psykiske gener for mig.

Jeg vil ikke modtage flere mails fra advokaten, og jeg akter ikke at lade den uret som jeg er sikker på at der er blevet begået imod mig, passere ubemærket i det tilfælde at jeg bliver stævnet for at have fraflyttet [båden].

Jeg havde en fornemmelse af at synsmanden ikke helt havde forstået konstruktionen.

Jeg vil stadig mene at den metode som [...] har brugt for at nå til en godkendt konstruktion, er en farbar vej (med de midler som [klager] havde budgeteret med da hun købte skibet) så [båden] ikke bliver utæt før [klager] når til et sted hvor hun kan tage skibet i dok for at opnå de sidste værdifulde stempler som dog vil forøge driftsudgifterne på skibet fordi man jo skal tage skibet ud af vandet hvert femte år for at være lovlig -det er der mange som ikke gør fordi man ikke rigtigt får noget for pengene. Hvis [klager] støber indefra, må hun sørge for at det hun laver, bliver dokumenteret.

Jeg er glad for at se at [klager] har fået tætnet den lækage som skibet havde da hun overtog det -selvom synsmanden giver udtryk for at det ikke er fysisk muligt at tætnes eller at støbe skibet indefra.

Det er en god ide at ventillere lastrummet for at slippe af med fugtig luft, og Vandex super (kapillarbrydende lag) er en god ide specielt hvor der støbes udokumenterede paneler, men også for at mindske fordampning ved kapillæring fra betonskroget.

Husk at bruge beton-binder og supplere evt. Sika 1 med et plastificeringsmiddel så støbevandsforbruget kan minimeres yderligere.

Sika-lapper kan godt degenerere hurtigt for det er klor som får lynafhærdningen til at ske.

Det er en skam at kloge mennesker ikke vil guide [klager] til nogle gode løsninger, men hellere vil tage andre som gidsler for at få ret, og det er altså altid en god ide at have pumper og alarm samt redningskrans og stiger ned til vandet.

Og når man beslutter sig for at købe et betonskib, vil jeg anbefale at man sætter sig så godt ind i beton som man kan, også selvom man mest drømmer om at male meget grundigt.

Jeg dummede mig engang da jeg fik lavet det pynte arbejde som ses på siderne af skibet på de vedhæftede billeder, i det jeg antog at dem som udførte arbejdet, vidste hvad de lavede. Men det gjorde de ikke, for det materiale som der blev pudset med, kunne ikke modstå vind og vejr.

Det nye pynte "sto puds"-lag som er på siden af skibet nu, er et anerkendt vejrbestandigt pudslag som man kan male på hvis man er til den slags "pjat".

Klagers advokat anmodede samme dag de indklagede om at meddele, hvordan de indklagede stillede sig med hensyn til erstatningsansvar, når de indklagede havde

J.nr. 2021-0171 UL/aq

solgt båden som husbåd, selvom den ikke var godkendt hertil.

De indklagede henviste til tidligere mails.

Den 22. juli 2022 skrev skibssingeniøren til klager bl.a.:

Hermed mine foreløbige prisoverslag på skrotning af [husbåden], som den ligger nu ved slusen, og som baseret på de oplysninger, du har fremsendt og som vi har drøftet over telefonen.

Alternativ 1

Landsætning og skrotning af skibet direkte på kajen

Dette prisoverslag samt metode forudsætter, at vi kan forhale (flytte) de andre skibe, der ligger ved kajen, så vi kan holde og løfte med mobilkraner, samt at vi kan opnå myndighedernes tilladelse til at oprette en midlertidig miljøplads for ophugning af skibet på selve kajen.

Denne løsning vil koste anslået kr. 836.000,00 ekskl. moms.

Alternativ 2

Forhaling til kaj med efterfølgende løft af skibet til separat flåde for transport ad havnevejen til ophugningsplads.

Dette prisoverslag samt metode forudsætter også, at vi kan forhale (flytte) de andre skibe, der ligger ved kajen, hvor vi kan holde med mobilkraner. Den forudsætter også, at slusen måler mindst 11 meter i bredden for at kunne komme ind med en flåde.

Denne løsning vil koste anslået kr. 1.136.000,00 ekskl. moms.

Alternativ 3

Bugsering af skibet gennem [havnen] til alternativt ophugningssted

Dette alternativ ser vi ikke som en realistisk og forsvarlig mulighed givet skibets svækkede konstruktion, da dette vil medføre en høj risiko for, at skibet springer alvorligt læk og synker på vej gennem [havnen]. En sådan situation vil betyde omkostninger til bjærgning i millionklassen, hvis bjærgning overhovedet anses for mulig. Der vil samtidig opstå et miljømæssigt ansvar og risiko. Det kan desuden være svært at opnå tilladelse til en sådan bugsering af dette fartøj gennem havnen.

Alternativ 4 – når skibet synker ved kaj

På grund af skibets meget ringe stand og ikke mindst ustabile konstruktion med en trækonstruktion, der er rådnet væk og efterfølgende forsøgt afhjulpet ved brug af beton, er der en stor risiko for, at skibet springer alvorligt læk ved kaj og synker. Skibet kan formentligt pga. den dårlige konstruktion ikke bjærges i hel tilstand efterfølgende men må derfor grabbes op på stedet med risiko og ansvar for miljø til følge samt den merudgift, det vil medføre.

Dette vil være en betydeligt dyrere løsning end de ovenstående alternativer.

Jeg håber, ovenstående har givet dig et billede af omkostningerne ved bortskaffelse af [husbåden]. Prisoverslagene er foreløbige estimerede overslag, og der tages forbehold for afvigelser i en konkret tilbudssituation.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Klager har fremlagt en købsaftaleformular for salg af husbåde udarbejdet af Dansk Ejendomsmæglerforening. Det fremgår af denne, at den ikke er opdateret, baserer sig på gamle regler, og at Dansk Ejendomsmæglerforening eventuelt kan kontaktes.

Af denne købsaftaleformular fremgår bl.a.:

Sælger oplyser:

- at fartøjets stabilitet opfylder de af Søfartsstyrelsen stillede krav, jf. teknisk forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v. Stabiliteten er eftervist og opfyldelse af reglerne er certificeret af en af Søfartsstyrelsen bemyndiget person,
- at fartøjets skrog er konstrueret i overensstemmelse med kravene fra et anerkendt klassifikationsselskab i henhold til de af Søfartsstyrelsen stillede krav i henhold til teknisk forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v. Skrogets opfyldelse af reglerne fra det pågældende klassifikationsselskab og Søfartsstyrelsen er certificeret af en af Søfartsstyrelsen bemyndiget person, og
- at fartøjets øvrige sikkerhedsudstyr (lænsning, tanke m.v.) opfylder de af Søfartsstyrelsen stillede krav i henhold til teknisk forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v. Sikkerhedsudstyret er kontrolleret og opfyldelse af reglerne certificeret af en af Søfartsstyrelsen bemyndiget person.

Der foreligger byggetilladelse udstedt af den .

Andet:

Sælger oplyser

1. At der Sælger bekendt ikke fra offentlige myndigheder eller private, herunder havnen er rejst sager eller krav, som ikke er opfyldt.
2. At der Sælger bekendt ikke påhviler Båden rettigheder eller forpligtelser, herunder søpantekrav, vandarealleje m.v., som ikke fremgår af skibsregistret.
3. At al forfalden gæld vedrørende anlægsarbejder og tilslutninger til fællesanlæg, fællesantenne, el, gas, vand, kloak, rensnings- og ledningsanlæg vil være betalt i forbindelse med handlens afslutning. Hvis andet ikke er oplyst, er der Sælger bekendt ikke udført arbejder eller truffet beslutninger, som senere vil medføre udgifter for Køber.
4. At Bådens indretning, herunder den i Båden værende bolig, og installationer Sælger bekendt er lovligt oprettet og benyttet.
5. At der Sælger bekendt ikke er skjulte fejl eller mangler ved Båden, og at der er følgende kendte fejl og mangler:

Sælger opfordrer Køber til at få foretaget en sagkyndig besigtigelse af Båden, eventuelt ved en inspektør udnævnt af Søfartsstyrelsen, herunder eventuelt foretage en prøvesejlads. Samtlige omkostninger forbundet med eventuel sagkyndig besigtigelse, prøvesejlads, opmåling, stabilitetsprøver, pladetykkelsesprøver, trykprøvning af tanke m.v. afholdes af Køber.

Klager har bl.a. anført:

De indklagede skal betale erstatning til klager. Erstatningskravet er foreløbigt opgjort

J.nr. 2021-0171 UL/aq

til 1.439.129 kr. Beløbet fremkommer således:

Værdi af båden: (handelspris fratrullet værdi af bådplads, der handles i niveau 900.000 kr.)	525.000 kr.
Bortskaffelse af båden, da den ikke kan godkendes som husbåd. I henhold til indhentede overslag	700.000 kr.
Afholdte udgifter til istandsættelse mv., jf. vedlagte oversigt	214.128,87 kr.

Klagers tab består i, at købesummen er tabt, idet båden ikke kan bruges som husbåd og heller ikke almindelig båd. De indklagede skal derfor erstatte købesummen fratrullet havnepladsens værdi. Hertil kommer udgifter til skrotning af båden. Båden kan ikke bugseres bort, da der er risiko for, at den vil knække, hvorfor det er nødvendigt med kraner, der skal løfte båden på land. Herefter skal båden skæres op og bortskaffes som farligt affald. Der er indhentet prisoverslag herpå på 700.000 kr. Endelig har klager haft udgifter til forbedringer af båden og omkostninger ved pant i båden, som er afholdt forgæves. Klager har udarbejdet en liste over disse udgifter, der beløber sig til ca. 214.000 kr.

Der er taget forbehold for at medtage yderligere tabsposter, herunder udgifter til advokat, til midlertidig erstatningsbolig og til leje af havnepladsen frem til genanskaffelse af husbåd.

Klager har efterfølgende fået et overslag på ophugning af båden og bortskaffelse som skrot på mellem 1,045 mio. kr. og 1,42 mio. kr., alt efter hvad der kan lade sig gøre vedrørende kraner mv. Klagers erstatningskrav for skrotning og bortskaffelse forhøjes derfor til 1,42 mio. kr., subsidiært 1,045 mio. kr.

De indklagede har groft tilsidesat god ejendomsmæglerskik ved formidling af salget til klager, idet de indklagede har formidlet salg af en husbåd på trods af, at den ikke var godkendt hertil.

De indklagede har ikke undersøgt, om båden var godkendt i overensstemmelse med de tekniske forskrifter. Teknisk forskrift 9651 af 28. juni 2007 trådte i kraft den 1. august 2007, jf. § 14, men dog således at "gamle" husbåde senest 1 år efter forskriftens ikrafttræden skal opfylde bestemmelserne i forskriften, herunder være godkendt af en autoriseret person eller virksomhed, jf. § 15. Den omstændighed, at båden var taget i brug som husbåd, inden forskriften trådte i kraft, fritog derfor ikke ejer fra kravet om godkendelse, og derfor skulle de indklagede inden formidlingen have sikret sig, at godkendelsen var på plads. Båden kunne ikke på

J.nr. 2021-0171 UL/aq

handelstidspunktet lovligt anvendes som husbåd, og dette har ikke ændret sig efterfølgende.

En bestemmelse i Husbådskoloniens vedtægt kan ikke erstatte de indklagedes undersøgelsespligt. De indklagede kunne ikke alene forlade sig på koloniens og kolonibestyrelsens håndhævelser af vedtægterne eller mangel på samme. Hvis de indklagede mente, at foreningen var ansvarlig for bådens stand, burde de indklagede have indhentet oplysninger herom fra foreningen. De undlod de indklagede også at gøre.

Det er konstateret, at den solgte båd ikke er godkendt og besigtiget til brug som husbåd, jf. bekendtgørelse nr. 9651 af 28. juni 2007, Teknisk forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne m.v., § 12. Søfartsstyrelsen har ikke dokumentation for, at båden er blevet besigtiget og godkendt som en husbåd.

Det forhold, at båden ikke måtte anvendes som fritidshus, kan ikke begrunde, at båden kunne sælges som husbåd.

Det er sælgers ansvar at sikre godkendelse og syn af båden, og det er derfor ikke nødvendigt for de indklagede at kontakte Søfartsstyrelsen om disse dokumenter, idet sælger skal være i besiddelse af denne dokumentation. Sælger har ikke i sin ejertid fået foretaget periodiske syn eller godkendelse i henhold til forskriften. Dette ville de indklagede have fundet ud af, hvis de indklagede havde spurgt sælger om dokumentation herfor.

Det er ejeren af båden, der selv skal registrere sin båd i skibsregisteret og i den forbindelse angive bådens "type". Det er frivilligt at angive typen. Det kan derfor ikke være et udtryk for, at Skibsregisteret anser båden som en husbåd, at den er registreret som "fritidsfartøj". Der er en anden type, man kan vælge, "flydende bolig – privat". Dette viser, at fritidsfartøj ikke er det samme som husbåd.

En gennemgang af skibsbladet viser, at båden fra 2. juli -20. juli 2010 ændrede anvendelsestype fra "flydende bolig – privat" til "fritidsfartøj".

Skibsbladet fra 30. september 2013 viser den seneste registrering forud for ejerskiftet i 2020. Det fremgår heraf, at "flydende bolig – privat" er angivet med kursivskrift, og det er udtryk for, at der er tale om en historisk registrering, og at den gældende registrering i registeret på handelstidspunktet var "Fritidsfartøj".

Hverken de indklagede eller sælger har fremlagt dokumentation for, at båden er godkendt som husbåd. De har blot henvist til, at båden i skibsregistret er betegnet

J.nr. 2021-0171 UL/aq

som husbåd, og at bådlaugets vedtægter indeholder krav om, at husbåde skal være godkendte. Søfartsstyrelsen har oplyst, at den omstændighed, at båden i skibsregistret er betegnet som husbåd ikke er ensbetydende med, at den er godkendt i henhold til teknisk forskrift.

De indklagede kunne derfor ikke med henvisning til skibsregisteret markedsføre og sælge båden som husbåd. De indklagedes undersøgelser har derfor været helt utilstrækkelige henset til, at båden på handelstidspunktet ikke var registreret som husbåd.

Sælger og de indklagede har henvist klager til selv at sørge for, at båden blev godkendt i henhold til teknisk forskrift. Klager kontaktede derfor en skibssingeniør med henblik på en besigtigelse og vurdering af, om båden kunne godkendes.

Både de indklagede og sælger blev inviteret til skibssingeniørens besigtigelse af både. Kun de indklagede deltog. De indklagede havde således lejlighed til at fremkomme med kommentarer til besigtigelsen og stille spørgsmål til ingeniøren, men valgte ikke at benytte denne mulighed.

Skibssingeniøren udarbejdede erklæring om, at båden ikke kan godkendes, da den er fejlkonstrueret, idet der er betonstøbt på den indvendige side af træskroget.

De indklagede har givet forkerte oplysninger om opsigelsesvarsel for leje af havneplads, idet den var oplyst til 20 år, hvor det korrekte er 1 år. Referatet af mødet mellem udlejer og foreningen bekræfter alene en velvilje fra udlejer til en længere kontrakt, men der var ikke indgået en sådan kontrakt på handelstidspunktet. Det skal i den forbindelse bemærkes, at en fast aftale med udlejer forudsætter, at husbådene er godkendt og byggesagsbehandlet også, jf. referatet.

De indklagede har anvendt en købsaftaleskabelon og en salgsopstilling, som bruges ved salg af fast ejendom, men som er uegnet ved salg af en husbåd. Alene mængden af overstregninger i købsaftalen vidner herom. Det fremgår ikke præcis hvilke standardvilkår, der ikke gælder i handlen. Det kan ikke forventes, at klager som forbruger selv skal kunne gennemskue dette.

De indklagede burde vide, at Dansk Ejendomsrådgiverforening har udarbejdet en aftaleformular til brug for handler med husbåd. Af denne formular fremgår bl.a.:

”Sælger oplyser:

at fartøjets stabilitet opfylder de af Søfartsstyrelsen stillede krav, jf. teknisk

J.nr. 2021-0171 UL/aq

forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v. Stabiliteten er eftervist og opfyldelse af reglerne er certificeret af en af Søfartsstyrelsen bemyndiget person,

at fartøjets skrog er konstrueret i overensstemmelse med kravene fra et anerkendt klassifikationsselskab i henhold til de af Søfartsstyrelsen stillede krav i henhold til teknisk forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v. Skrogets opfyldelse af reglerne fra det pågældende klassifikationsselskab og Søfartsstyrelsen er certificeret af en af Søfartsstyrelsen bemyndiget person, og

at fartøjets øvrige sikkerhedsudstyr (lænsning, tanke m.v.) opfylder de af Søfartsstyrelsen stillede krav i henhold til teknisk forskrift nr. 1 af 27. januar 2004 om flydende boligers stabilitet, flydeevne m.v. Sikkerhedsudstyret er kontrolleret og opfyldelse af reglerne certificeret af en af Søfartsstyrelsen bemyndiget person.”

Disse afsnit er ikke gentaget i den af de indklagede udarbejdede købsaftale. Det dokumenterer til fulde, hvorfor den af de indklagede anvendte købsaftaleformular er uegnet i handlen. Hvis de indklagede havde anvendt en bedre formular, ville de indklagedes opmærksomhed være blevet henledt til den tekniske forskrift. De indklagede er derfor selv skyld i, at de ikke foretog de relevante undersøgelser vedrørende overholdelse af den gældende tekniske forskrift.

Sagen rejser ikke principielle juridiske spørgsmål eller lignende, som kan begrunde, at nævnet afviser sagen. Nævnet har da også tidligere taget stilling til sager om ejendomsrådgiveres formidling af salg af husbåd.

De indklagede har bl.a. anført:

De indklagede bestrider at skulle betale erstatning til klager.

De indklagede har ikke handlet ansvarspådragende ved at oplyse, at båden var godkendt som husbåd.

De indklagede indhentede inden salget følgende dokumenter vedrørende bådens betegnelse som husbåd:

- Medlemskontrakt vedrørende husbådkolonien
- Vedtægter for husbådkolonien
- Sælgers godkendelse af salgsteksten
- Koloniens godkendelse af klager som nyt medlem a
- Udskrift fra søfartsstyrelsen om båden

J.nr. 2021-0171 UL/aq

Det fremgik af både medlemskontrakten og vedtægterne, at båden blev omtalt som husbåd. Af medlemskontrakten fremgår videre, at den ikke må anvendes som fritidshus eller lignende. Det fremgår videre, at koloniens bestyrelse har mandat til at besigtige båd for mangler og for, hvorvidt bådene opfylder kravene for medlemskab. Båden har ligget i kolonien siden 1991, og der er intet nævnt om, at kolonien ikke kunne godkende båden som husbåd og dermed medlem af foreningen. Det måtte derfor formodes, at båden var godkendt.

Sælger godkendte, at båden i salgsteksten blev omtalt som husbåd flere steder. Sælger har endvidere afleveret en kontrakt i original til klager. Heraf fremgår, at kolonien pålagde sælger at renovere og vedligeholde båden, således at sælger kunne bibeholde sin havneplads i kolonien.

Heller ikke da bestyrelsen godkendte klager som medlem, fremkom der bemærkninger til, at båden blev betegnet som husbåd.

Af udskrift fra skibsregisteret fremgik, at båden havde været betegnet som "fritidsskib (flydende bolig – privat)" siden den 1. juli 2010. Denne betegnelse anvendes om husbåde. Registreringen var foretaget 3 år efter, at "bekendtgørelse nr. 9651 af 28. juni 2007 teknisk forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne" trådte i kraft.

På baggrund af de indhentede oplysninger var de indklagede berettigede til at forvente, at båden var godkendt som værende husbåd.

Klager har fremlagt mailkorrespondance med Søfartsstyrelsen. Det fremgår af mail af 27. august 2021 fra styrelsen, at husbåde skal være godkendt i henhold til teknisk forskrift. Dette bestrides imidlertid heller ikke af de indklagede. Styrelsen har derimod ikke oplyst, om angivelsen i skibsregisteret er udtryk for, at en husbåd i praksis anses for at være godkendt i henhold til bekendtgørelse af 28. juni 2007.

Det kan således alene betragtes som klagers egen opfattelse, at den omstændighed, at en båd er registreret som husbåd i skibsregisteret, ikke kan tages som udtryk for, at båden tillige er godkendt som husbåd i henhold til bekendtgørelse af 28. juni 2007 § 12.

De indklagede har med rette kunnet forvente, at oplysningerne i skibsregisteret er retvisende, og således kunne lægge disse oplysninger til grund. Det ligger langt ud over en ejendomsrådgivers pligter at kontakte Søfartsstyrelsen for at få bekræftet, om skibsregisteret er korrekt, og anmode om aktindsigt i sager om båden.

J.nr. 2021-0171 UL/aq

De indklagede har heller ikke haft pligt til at sikre, at sælger havde en fysisk attest, der bekræftede, at den pågældende båd opfyldte reglerne i bekendtgørelsen. Det følger heller ikke af lov om formidling af fast ejendom eller praksis, at de indklagede skulle have en sådan forpligtelse.

Spørgsmålet om, hvilke dokumenter de indklagede skal indhente i forbindelse med salg af en husbåd, omhandler fortolkning af en retsforskrift, som henhører under domstolenes kompetence. Derfor bør klagesagen afvises fra nævnsbehandling, idet klagen ikke skønnes egnet til nævnsbehandling. Nævnet må derfor henvise klager til at indbringe sagen for domstolene, herunder muligheden for at anmode om udmeldelse af syn og skøn.

De indklagede har ikke handlet ansvarspådragende ved at angive i salgsmaterialet, at opsigelsesvarslet for leje af havnepladsen var 20 år. Både sælger og udlejer bekræftede, at opsigelsesvarslet var ændret til 20 år. Sælger godkendte, at der i salgsopstillingen blev anført 20 år. Ifølge referat af møde den 29. oktober 2019 mellem udlejer og koloniens bestyrelse bekræftede udlejer, at det var muligt at udarbejde langtidskontrakter på 20 år.

Såfremt udarbejdelse af langtidskontrakter efter salget af husbåden har vist sig ikke at være mulig, kan dette ikke henføres til forhold, som de indklagede er erstatningsansvarlige for.

De indklagede har ikke handlet ansvarspådragende ved at anvende en købsaftaleformular for salg af fast ejendom.

De indklagede har netop overstreget flere afsnit i købsaftalen, som ikke var gældende for handlen. Klager var derfor bekendt hermed.

Der er ikke lovkrav om, at der skal benyttet en særlig blanket ved salg af husbåde, eller forbud mod at bruge den anvendte formular ved salg af husbåde.

For så vidt angår klagers tabsopgørelse bestrides denne i sin helhed. De priser, klager har fået oplyst, er ensidigt indhentet af klager. Klager har valgt en skibsingeniør til at vurdere, om båden kunne godkendes som husbåd i henhold til bekendtgørelsen af 28. juni 2007. Det påståede tab kan ikke dokumenteres ved en ensidigt indhentet erklæring. Et eventuelt tab må dokumenteres ved syn og skøn.

Hertil kommer, at flere tabsposter ikke relaterer sig til de indklagedes arbejde, idet der er tale om tab, som sælger hæfter for. Disse tabsposter har klager da også rettet mod sælger inden indgivelse af klagesagen mod de indklagede.

Nævnet udtaler:

Det fremgår af de indklagedes salgsopstilling af 10. juni 2020, at de indklagede formidlede salg af en husbåd. Det fremgik videre, at husbåden havde fast havneplads i en husbådkoloni, som havde lejet havnepladsen med 20 års opsigelse.

Nævnet finder, at de indklagede ved formidling af salg af en husbåd har pligt til at kende de regler, der gælder for husbåde, herunder undersøge, om der er tale om en båd godkendt som husbåd.

Af skibsregisteret fremgår, at skibet blev registreret i 2010, og at der er tale om et fritidsskib. Det fremgår således ikke, at skibet er registreret som "flydende bolig – privat". De indklagede burde derfor have foretaget nærmere undersøgelser af, om båden var eller kunne godkendes som husbåd.

Det følger af § 12 i "Teknisk forskrift om husbåde og flydende konstruktioners stabilitet, flydeevne m.v.", der trådte i kraft i 2007":

Godkendelse og syn

§ 12. Forinden et skrog til en husbåd eller en flydende konstruktion tages i brug, skal dets konstruktion godkendes i henhold til denne forskrift. og besigtiges af en person eller virksomhed autoriseret hertil af Søfartsstyrelsen. Den autoriserede skal, efter en tilfredsstillende gennemgang og besigtigelse, udfærdige en attest om, at skroget opfylder denne forskrift. Forinden den færdige husbåd eller flydende konstruktion tages i brug som ny, skal en autoriseret person verificere stabiliteten af den samlede konstruktion ved en anerkendt metode og udfærdige dokumentation herfor. Dokumentationen skal opbevares af ejeren.

Stk. 2. Den udvendige bund på husbåde og flydende konstruktioner skal besigtiges på land af en autoriseret person mindst hvert 5. år, og der skal udfærdiges en attest om besigtigelsen. Ejeren skal opbevare attesten for seneste besigtigelse. Ejeren skal indsende kopi af attesten til Søfartsstyrelsen i elektronisk form eller i papirform.

Stk. 3. For husbåde og flydende konstruktioner, hvis bund er fremstillet af særligt modstandsdygtige materialer, eller som har gennemgået en særlig konservering og udvendig korrosionsbeskyttelse med langtidsholdbare malingssystemer kombineret med offeranoder, kan intervallerne mellem bundbesigtigelserne forlænges til 10 år.

Nævnet finder, at de indklagede burde være bekendt med disse regler.

Det fremgår af sagen, at de indklagede ikke har undersøgt, om båden opfyldte forskriftens bestemmelser, og om båden var godkendt af en autoriseret person eller virksomhed, ligesom der ikke er indhentet dokumentation herfor hos sælger. De

J.nr. 2021-0171 UL/aq

indklagede har heller ikke undersøgt, om båden mindst hvert 5. år er blevet besigtiget på land, og om der er udfyldt attest i den forbindelse, ligesom attesten ikke er søgt indhentet hos sælger.

Nævnet finder, at de indklagede dermed har tilsidesat deres undersøgelsespligt.

Nævnet finder det godtgjort, at båden ikke er eller vil kunne godkendes som husbåd, og dermed har de indklagede formidlet salg af en båd, klager ikke kan anvende som forudsat. Nævnet finder, at de indklagede dermed har handlet ansvarspådragende over for klager.

Nævnet finder imidlertid, at der er betydelig usikkerhed om opgørelsen af klagers tab, og at en stillingtagen til erstatningsspørgsmålet derfor forudsætter en nærmere bevisførelse, herunder syn og skøn. En sådan bevisførelse ligger uden for rammerne af en nævnsbehandling. Nævnet må herefter afvise at tage stilling til erstatningens størrelse.

Afvisningen sker under henvisning til nævnets vedtægter § 6, stk. 3, nr. 3, ifølge hvilken bestemmelse nævnet kan afvise klager bl.a. på grund af, at klagen ikke skønnes egnet til behandling ved nævnet.

Da klager har fået medhold i klagen, tilbagebetaler nævnet klagegebyret på 250 kr. til klager, jf. nævnets vedtægter § 26, stk. 2.

Konklusion:

Klagen over de indklagedes mangelfulde mæglerarbejde tages til følge.

Kravet om erstatning afvises fra nævnsbehandling.

Nævnet tilbagebetaler klagegebyret på 250 kr. til klager.

Kendelsen offentliggøres, og forbrugerens navn anonymiseres ved offentliggørelsen, jf. nævnets vedtægter § 32, nr. 13.

P.N.V.

Benedikte Holberg
formand