ISSN 2704-0178 / Utgitt 2026

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

Hefte 1/2, 2025 - Inneholder dommer 1-13 fra 2025



HOVEDSPONSORER

Trykk på logo for å komme til hjemmeside

SKULD

VINGE

simonsen vogtwiig

WIKBORG | REIN

Gorrissen Federspiel

Vil du være med å støtte utgivelsen av Nordiske Domme, vennligst kontakt:

Benedicte Haavik Urrang
E-post: burrang@nordisk.no
Mob. +47 481 15 528

BIDRAGSYTERE

Trykk på logo for å komme til hjemmeside

Norges Rederiforbund
Norwegian Shipowners' Association

KVALE

Bech·Bruun

NJORD LAW FIRM

WERKS ADVOKATER

PROCOPÉ & HORNBORG

SETTERWALLS

Chouette

HPP ATTORNEYS

Rågmark & Partners

Tips:

- Denne PDF'en er søkbar.
- Husk å søke etter begreper på både norsk, svensk, dansk og evt. engelsk for å få alle treff.
- Avgjørelsene publiseres også på www.lovdata.no.
- Kommentar-utgaver på Lovdata finnes ved å søke på «Nordiske Domme kommentar» i søkefeltet.
- Alle elektroniske hefter vil bli publisert løpende på vår hjemmeside www.nordisk.no hvor man også kan melde seg på distribusjonslisten.
- Eldre årganger (p.t. 1900-1929, nyere årganger kommer) av Nordiske Domme er scannet inn av Sjörattsbiblioteket og finnes her: Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender – Sjörättsbiblioteket (sjorattsbiblioteket.se)
- Vi mottar gjerne tips om relevante voldgiftsavgjørelser, og disse kan publiseres i anonymisert form ved behov.
- Anbefalt henvisningsmetode til Nordiske Domme: ND-[årstall]-[domsnummer] para. x. Eks. ND-2018-1 para 22.

INNHOLD

	Side
ND-2025- 1 - Sø- og Handelsretten	5
ND-2025- 2 - Oslo tingrett	40
ND-2025- 3 - Sø- og Handelsretten	146
ND-2025- 4 - Norsk voldgift	148
ND-2025- 5 - Sø- og Handelsretten	167
ND-2025- 6 - Sø- og Handelsretten	169
ND-2025- 7 - Helsingfors tingsrätt	204
ND-2025- 8 - Gulating lagmannsrett	245
ND-2025- 9 - Sø- og Handelsretten	257
ND-2025- 10 - Frostating lagmannsrett	317
ND-2025- 11 - Vestre Landsret	335
ND-2025- 12 - Frostating lagmannsrett	346
ND-2025- 13 - Sø- og Handelsretten	358

Utgiver:	Nordisk Skibsrederforening
Redaktør:	Advokat Benedicte Haavik Urrang
Redaksjonskomite:	Prof. Dr. jur. Erling Selvig (Norge), advokat Jonas Rosengren (Sverige), justitieråd i Högsta domstolen Svante O. Johansson (Sverige), advokat Lauri Railas (Finland), advokat Johan Casper Hennings (Danmark) og advokat Thomas E. Christensen (Danmark)
Redaksjonssekretær:	Anne Mette Mevik
Forsidefoto:	Gjengitt med tillatelse fra Hafnia

ND-2025-1 Sø- og Handelsretten

Myndighet	Sø- og Handelsretten
Dato	2025-01-13
Doknr/publisert	ND-2025-1
Stikkord	(1) Lasteskade, søtransport.
Sammendrag	Tokio Marine Europe S.A. (*«TME»*) var vareforsikringsgiver for en dansk importør, der havde købt et parti hvidløg af Jining Greenway Foodstuffs Company (*«Jining»*). Jining antog Maersk A/S (*«Maersk»*) til at udføre transporten fra Kina til Aarhus i 2021. Det blev ved ankomst i Danmark konstateret, at hvidløgene var begyndt at spire som følge af for høj temperatur. Det medførte et tab på DKK 347.560, som TME søgte dækket hos Maersk. Retten lagde til grund, at Maersk leverede en tom container til Jining 6. november 2021, og at Jining 8. november fyldte denne med hvidløg og leverede den til Maersk igen 9. november. Det fremgik af køleloggen, at containeren ikke var afkølet nok, da Jining læssede hvidløgene i containeren. TME kunne ikke fremlægge dokumentation for hvidløgenes tilstand ved overdragelsen til Maersk. Retten fandt derfor, at TME ikke havde løftet sin bevisbyrde for, at skaden var sket under Maersks varetægtsperiode. Derfor blev Maersk frikendt.
Saksgang	Sø- og Handelsretten 13. januar 2025.
Parter	Tokio Marine Europe S.A. (advokat Niels Anker Rostock-Jensen) mod MAERSK A/S (advokat Peter Carlstedt Nørtved)
Forfatter	Retten: vicepræsident Jette-Marie Sonne og de sagkyndige medlemmer Henrik Christensen og Per Palludan.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Sagens baggrund og parternes påstande

(1) Retten har modtaget sagen den 16. august 2022.

(2) Sagen drejer sig om, hvorvidt MAERSK A/S er erstatningsansvarlig for et parti beskadigede hvidløg i forbindelse med transport fra Kina til Danmark.

(3) Sagsøger, Tokio Marine Europe S.A. (herefter Tokio Marine), har fremsat påstand om, at MAERSK A/S skal betale DKK 347.560,87 med procesrente fra den 30. marts 2022 til betaling sker.

(4) Sagsøgte, MAERSK A/S (herefter MAERSK), har fremsat påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen

(5) Tokio Marines krav er opgjort således:

Kostpris uden licens i alt	477.726,87 kr.
Salg	130.166,00 kr.
I alt	347.560,87 kr.

(6) Tom Steen Petersen har udarbejdet en skønserklæring den 19. februar 2024 og en supplerende skønserklæring den 14. marts 2024.

Forklaringer

(7) Skønsmanden Tom Steen Petersen, surveyor Anders Høyer, Peter Poulsen fra BIGO og Steen Aunstrup Nielsen fra MAERSK har afgivet forklaring.

(8) *Skønsmanden, Tom Steen Petersen*, har forklaret, at han er uddannet hos ØK i 1973. Han har sejlet som både styrmand og skibsfører. I starten af 2000 begyndte han at arbejde som marine surveyor. Han har siden april 2022 ejet Global Marine Surveyors som eneejer, hvor han har været tilknyttet siden 2008. Han har tilegnet sig særlig viden og interesse for køle- og frysetransporter. Han har opsøgt den viden, man kan opsøge. Han har blandt andet besøgt køleteknikerne på fx Århus Havn, og de har været meget hjælpsomme med at give ham praktisk kendskab til disse enheder.

(9) Han kan vedstå begge skønserklæringer, som er baseret på sagens bilag. Han har ikke foretaget besigtigelse.

(10) Hvis en container er tæt, og temperatursensorerne ikke fungerer, vil godset blive voldsomt påvirket af indtrængende udendørsluft på grund af ventilation, som kan være varm, og det vil kunne påvirke spiringen. QUEST er en energibesparende software, som er udviklet af Carrier og MAERSK blandt andet med henblik på at nedbringe energiforbruget på disse containere. Andre køleproducenter har anden software til deres kølecontainere. Udskriften fra databasen flagger ingen fejl. Der er ingen indikation af, at energisparesoftwaren ikke

skulle have fungeret. QUEST opererer mellem supply air temperaturmålinger og return air temperaturmålinger. Hvis der var et problem med temperaturmålingerne, ville QUEST få forkert information. Der er en supply sensor 1 og 2. Hvis sensor 1 ikke virker, vil den køre videre på sensor 2.

(11) Hvidløg i Kina høstes i maj. Kina leverer 80 % af verdens efterspørgsel af hvidløg. Hvidløgene tørres, og herefter opbevares de i -3 grader indtil pakning og forsendelse.

(12) Foreholdt afskibers instruktioner i konnossementet har skønsmanden forklaret, at ventilation har til formål at udskifte luften for at borttransportere fx CO_2 eller for at få mere ilt ind. Ventilation fjerner ikke nødvendigvis fugten. Hvis luften man ventilerer med udenfor er tørrere end den luft, der er inde i containeren, vil effekten være, at den samlede luftfugtighed nedsættes. Man ventilerer blandt andet for at undgå uhensigtsmæssige påvirkninger af hvidløgene/grøntsagerne. Han ved ikke, om et hvidløg kan vågne af dvale efter høst, hvis det er ved at blive «kvalt». Hvis et hvidløg af en eller anden grund begynder at spire, kan det medføre en varmeudvikling.

(13) Hvis ikke ventilationen er tilstrækkelig til at udskifte luften i kasserne med hvidløg, får hvidløgene ikke den ventilation med den kolde luft, som de skal have. Dette medfører, at kasserne bliver varme indeni, hvilket igen kan føre til, at produktet igangsætter selvudvikling af varme og fugt. Manglende udskiftning af luft – ventilation – kan forårsage spiring. Princippet i en reefer er, at der skal ventileres hele tiden.

(14) Kasserne med hvidløg har ventilationshuller i hvert fald på siderne, hvor ventilationen, der laves af kølemaskinen, trænger ind. Ventilationen er med til at sikre en stabil atmosfære, hvor man undgår varmelommer i kasserne.

(15) I og med at der kun er blevet ventileret med halv luftmængde, som har en given relativ luftfugtighed eventuelt på over 65 %, vil containerens affugtningsevne være mere overlegen. Køleloggen bekræfter et setpoint på -3 grader og 65 % luftfugtighed under rejsen. MAERSK skal levere en kølecontainer, som har tilstrækkelig kapacitet til at levere supply air på -3 grader, 65 % luftfugtighed og ventilation under hele rejsen. Kølemaskinen skal fjerne varmeindfald udefra og varme genereret af godset. Godset skal lastes på setpoint temperatur og kun vedligeholdes. Det er bevisligt, at ventilationen var 5 m3 i timen, da man konstaterede, at hvidløgene spirede. Det er svært for ham at svare på, om hvidløgene var spiret, hvis man havde ventileret med 10 m3 i timen. Hvis ventilation med dobbelt luftmængde gør miljøet i containeren dobbelt så fugtigt, så får affugtningssystemet dobbelt så meget at lave. Hvis affugtningssystemet i forvejen har store problemer med at styre luftfugtigheden, bliver det værre. Adspurgt, om det ville have gjort en forskel, om der blev affugtet med 5 m3 eller 10 m3 i timen, hvis der ikke var problemer med affugtningen, har skønsmanden forklaret, at der nok stadig havde været spiring, hvis containeren havde haft en evne til at behandle 5 m3 lige så godt som det dobbelte. Han kan dog ikke vide, hvilken forskel det havde gjort. Han kan ikke vide, hvorfor man ville have 10 m3 i timen, og hvorfor man her kun har givet det halve. Han kan ikke vide, hvorfor ikke alle ventilerer med samme m3 i timen. Der er nogen, der ventilerer med 5 m3 i timen, mens andre ventilerer med 10 m3 i timen. Han kan ikke vide, hvad der er det korrekte. Adspurgt, om han kan udelukke, at ventilationen har betydet noget for spiringen, har skønsmanden forklaret, at hvis man siger ventilation, må man også nævne containerens evne til at

ventilere med luft. Princippet er, at der skal ventileres hele tiden for at bevare temperaturen i kassen. Hvis man har en anordning, der gør, at der ikke ventileres hele tiden, kan det gå skidt – afhængig af luftfugtigheden på den luftmængde, der er indtaget. Hvis der ikke ventileres, som der skal, sikres der ikke en 100 % ventilation. Han siger ikke, at man skal det, men det er sådan, normale kølecontainere kører. Energibesparing kommer med en pris, og oftest går det godt.

(16) Han tror ikke, at hvidløgene fejlede noget, da de blev stuvet. Containeren fejlede ikke noget – den har gjort det, den skulle. Der er ingen fejl på containerens QUEST-system.

(17) Når der i konnossementet er angivet et setpoint, er det ikke ensbetydende med den temperatur, godset skal have, når det leveres. Det er udtryk for, at kunden har krav på, at der bliver blæst -3 grader ind i godset. Fluktuering er tilladt. Det forudsættes, at godset er -3 grader ved stuvning.

(18) MAERSK burde have valgt enten en standardcontainer eller en CA-container. Han er overbevist om, at hvidløget ikke var spiret, hvis der havde været brugt en CA-container, som man bruger meget ved transport af bananer. Man kan i en CA-container styre blandt andet CO2 og ilt. En CA-container kører uden stop, og det havde efter hans mening også været bedre til denne transport ud fra den betragtning, at når containeren ikke ventilerer eller afrimer, står kølemaskineriet muligvis stille i store dele af tiden uden supply air indblæsning på grund af QUEST softwaren. I normalcontainere stilles termostaten på -3 grader, og indblæsningsluften vil være snorlige på -3 grader alene afbrudt af, at maskinen ikke er tilsluttet strøm og under afrimning. Ved at bruge QUEST softwaren sikrer man ikke hvidløget en konstant ens temperatur, fordi man styrer på return air sensoren og ikke på supply air sensoren. Når der er forskel på supply air og return air, og forskellen er så stor, så starter kompressoren, indtil man når et givent punkt. Derfor kan man se på dataudskrifterne, at der skydes over og under setpoint. Han fik under forberedelsen download fra andre containere, der kørte med -3 grader – blandt andet fra Thermo King, hvor grafen var snorlige – men i QUEST tillades det, at indblæsningstemperaturen varierer, inden kompressoren starter. Derfor gives der ind imellem lidt for varm og lidt for kold luft.

(19) I forhold til den selvudviklende varme havde en almindelig container været bedre til at bremse selvudviklingen, fordi kasserne hele tiden var blevet ventileret.

(20) Han har læst, at Jining er en stor producent, og at hvidløgsindustrien er en stor industri. Han kan ikke forestille sig, at det er anderledes, end Jining beskriver. Han har kun en mail fra afskiber som dokumentation for godsets tilstand ved lastning.

(21) Foreholdt et foto af den stuvede container inden afskibningen har skønsmanden forklaret, at temperaturen i en container, som er stuvet på denne måde med kundens termometer, vil blive påvirket, hvis der ikke ventileres, lige der hvor termometeret sidder.

(22) Af datamaterialet fra køleloggeren den 9. november 2021 fremgår, at der først blev tilført strøm kl. 7.00, hvilket ses under «SupVlt», hvor der indtil kl. 7.00 er angivet «OFF». Det er meget vanskeligt at dechifrere køleloggeren på grund af algoritmen, fordi det dybest set er en forretningshemmelighed, hvordan det fungerer.

(23) Foreholdt udskriften fra den eksterne temperaturmåler – «sladrehanken» – sammenholdt med den grafiske kølelog fra MAERSK har skønsmanden forklaret, at han ikke kan sige, at «sladrehankens» temperaturer harmonerer med return air. Der er ikke andre sensorer foran i containeren, der har med containeren at gøre. Hvis setpoint er -3 grader, ligger temperaturen ifølge «sladrehankens» graf højere. Han ved ikke, om den ligger for højt. «Sladrehanken» er placeret 11,5 meter fra, hvor den kolde luft blæses ind, så «sladrehanken» påvirkes også af, hvis der ikke kommer kold luft. Han ved ikke med sikkerhed, hvad «Mean Kinetic Temperature» på 1,7 grader dækker over, men han har selv fortolket det som gennemsnitstemperaturen. Han har ingen mening om, hvorvidt det er højt i forhold til et setpoint på -3 grader, fordi den er usædvanlig ventileret. Han ved ikke, hvad man vil med den «sladrehank», for den har ikke kontakt til det, der er indeni kasserne. «Sladrehanken» sidder udvendigt på kassen. Gennemsnitstemperaturen vil blive højere end indblæsningstemperaturen. Hvor stor denne forskel er afhænger af, hvor varmt det fx har været udenfor, og hvor meget kompressoren har kørt.

(24) Han husker ikke sin mail fra den 9. juli 2023 til sagens daværende advokater. Foreholdt indholdet har skønsmanden forklaret, at han skrev mailen, fordi det er uigennemskueligt at skulle dechifrere en energisparesoftware, hvor den tilgængelige information er så begrænset. Han valgte derfor at bede om at måtte kontakte branchens spillere for at få en snak om, hvordan han skulle forstå det. Han var derfor glad for, at han måtte få en udtalelse fra Carrier. Dean Bouch udtalte, at den eneste alarm, der var flagget, var en AL98.

(25) Han tror, at hvidløgenes spiring har noget at gøre med mangelfuld ventilation. Han kan have en mening om hvidløgenes tilstand, da de blev pakket i containeren, for det skal han have en mening om. Han baserer sin vurdering på, at Jining er en stor spiller og eksporterer 80 % af verdens hvidløg. Det taler til logikken, at der kunne være en situation, hvor hverken hvidløg eller container fejlede noget. Han kan bedre dokumentere, at containeren ikke fejlede noget, end at hvidløget ikke fejlede noget. Baseret på sagens oplysninger kan han ikke sige, om hvidløgene fejlede noget eller ej. Det kan godt være, at hvidløgene var begyndt at spire inden lastning.

(26) Kunden har alene købt setpoint, ventilation m.v. Det er ikke en garanti for, at varerne er -3 grader, når de bliver læsset. Når MAERSK forpligter sig til -3 grader, så forpligter MAERSK sig til at indblæse -3 grader luft.

(27) Det er meget muligt, at QUEST softwaren kun er aktiv og regulerer kompressoren, hvis kølemaskinen fungerer, som den skal. QUEST vil under alle omstændigheder sikre, at der blæses -3 grader ind. Overshooting og undershooting kan ikke undgås. På en normal kølecontainer styrer supply air sensoren temperaturen. Han ved ikke, hvordan og hvorledes temperaturforskellen skal være, før QUEST træder i kraft. Han ved ifølge Carriers specialist samt korrespondance, at QUEST træder i kraft, når den kan træde i kraft. Det ses også, at under den samlede transit har kompressoren ikke kørt i 38 % af tiden. QUEST vil aldrig reducere de satte parametre.

(28) Foreholdt udtalelse af 31. januar 2024 fra Dean Bouch har skønsmanden forklaret, at han ikke kan kommentere på det. Han har fået at vide af Dean Bouch, at QUEST har været på og af uvildige, at dette er forklaringen på, at supply air kører op og ned og overshooter og undershooter. Han kan ikke se, hvornår QUEST er på og ikke er på.

(29) Det er sandsynligt, at hvidløgene først er begyndt at spire under søtransporten, fordi hvidløgene var spiret, da de ankom til Danmark. Det kan han se på billederne i besigtigelsesrapporten, og så konkluderer han, at de er begyndt at spire under transporten. Det kan godt være, at de også kunne være begyndt at spire før transporten, men den viden har han ikke. Hvis de var spiret før transporten, ville de efter hans mening have set meget, meget anderledes ud. Han tror ikke, at de var begyndt at spire før transporten, men det kan han ikke bevise.

(30) Foreholdt svar SS1 i skønserklæringen og adspurgt, om man kan drage den konklusion, at det havde været bedre at sætte ventilationen på 5 m3 i timen frem for 10 m3 i timen gennem Asien med høje temperaturer og høj fugtighed udenfor, har skønsmanden svaret bekræftende. Han kan ikke svare på, om det var held i uheld, at ventilationen var sat på 5 m3 i timen frem for 10 m3 i timen. Det er bedre med lavere luftudskiftning i fugtigt/varmt klima.

(31) *Anders Høyer* har forklaret, at han er uddannet transportøkonom. Han er surveyor. Han har brugt meget tid på transport af fødevarer, herunder køle- og frostgods.

(32) Han kan henholde sig til besigtigelsesrapporten.

(33) Foreholdt MAERSK's grafiske kølelog har vidnet forklaret, at det er forkert, når det fremgår, at der ikke var strøm på kølemaskinen i den første del af transportperioden. Dette blev han først bekendt med, efter at han havde udarbejdet rapporten. Man kan ikke tage nøjagtige data ud af en graf, når grafen viser et forløb over så lang tid. Han kan derfor ikke drage nogen konklusion ud over, at temperaturen på både indblæsningsluft og returluft har været meget op og ned. Han synes ikke, det ser godt ud. Setpoint på -3 grader har ikke været overholdt. Der er alt for store udsving.

(34) Som det fremgår af punkt 8.3, var han og BIGO enige om, at hvidløgene skulle afsættes hurtigt og til bedst mulig pris for at forsøge at begrænse skadesomfanget.

(35) Når der i surveyrapporten står «Peter Poulsen», er det oplysninger, der kommer direkte fra ham. Når der ikke er anført noget, er det, fordi afhørte er enig.

(36) Foreholdt punkt 8.4 har vidnet forklaret, at emballering og palletering var mere end tilstrækkelig. Normalt læsses kartonerne løst i containeren. Dette vil have indflydelse på luften under varerne. Når varerne er på paller, gives der plads til airflow gennem containeren.

(37) Foreholdt surveyrapportens fotos har vidnet forklaret, at han har haft godset i hænderne. Der var ikke noget, der tydede på, at luften ikke har kunnet cirkulere på grund af pakningen. Der er ventilerede kartoner, og når godset er to måneder undervejs og hele tiden er under tryk, er der plads til, at luften kan ventilere igennem kartonerne. Hvis man begrænser airflowet ind til selve varerne, kan der opstå råd.

(38) Foreholdt et foto af den stuvede container inden afskibningen har vidnet forklaret, at han tror, han modtog billedet efter rapportens udarbejdelse. Det ses her, at varerne er læsset på paller, og at der er masser af luft under varerne. Der er heller ikke lastet for højt. Man kan se, at der er påsat en «sladrehank».

(39) Foreholdt punkt 8.6, 2. afsnit vedrørende returluften har vidnet forklaret, at supply air er en måling, når luft blæses ind i containeren. Når luften kommer retur til fordamperen, kan man se, at temperaturen har været oppe på +7 grader, fordi produktet har genereret varme undervejs, som medfører, at temperaturen stiger. Når produktet udvikler varme, stiger temperaturen, og dette er årsagen til udsvinget på -1,5 – +7 grader. Ifølge MAERSK's grafiske kølelog svinger temperaturen alt for meget, selvom kølemaskinen er med start/stop. Når returluften er så høj, vil start/stop medføre, at den starter, når temperaturen er alt for høj, og så blæser den koldere luft ind og stopper, indtil den igen måler, at temperaturen er for høj, hvor den så starter igen. Continous run vil give en meget mere ensartet graf uden de store udsving.

(40) Han har inddraget Jinings «sladrehank», og den bidrager til billedet af, at temperaturen har været for høj. «Sladrehanken» og tilhørende graf viser, at -3 grader slet ikke er opnået i perioden fra læsningen til aflæsningen. Temperaturen har slet ikke været nede på setpoint -3 grader. Grafen skulle have ligget mellem -2,5 – 3,5 grader. Der kan være opture under afrimningen. «Mean Kinetic Temperature» på 1,7 grader er gennemsnitstemperaturen. «Sladrehanken» sidder i modsatte ende af supply air og return air.

(41) Når et levende produkt får en bestemt temperatur, vil det udvikle sig og fx begynde at spire.

(42) Foreholdt skadesopgørelsen har vidnet forklaret, at de priser, der fremgår, virker rimelige sagen taget i betragtning. Der skulle handles her og nu. Han er imponeret over, at der blev solgt så meget, og at man fik så meget økonomisk ud af det. Man har helt sikkert gjort nogle tiltag for at begrænse tabet. Det blev overvejet at foretage bjærgningssalg, men det var ikke en mulighed – for hvem står her og nu og vil aftage omkring 24 tons hvidløg med synlige tegn på beskadigelse. Om beskadigede kølevarer er nemme at sælge, afhænger af varen, skaden m.v. Han mener ikke, at dette kunne være gjort bedre.

(43) Han ved ikke, hvordan de beskadigede varer har været udbudt til salg, og hvor mange der har været kontakt til. Han ved ikke, hvad man rent faktisk har gjort ud over, at man har taget kontakt til alle de nævnte for at få varerne afsat.

(44) Afsenders instruks er angivet i konnossementet. Afsender ved, hvordan produktet skal opbevares og håndteres, så det lever op til kvalitetskravene, når produktet kommer frem. At bede om en ventilation på 10 m3 i timen er bevidst. Hvis man køber et setpoint på -3 grader, og supply air er -3 grader, må den faktiske temperatur i containeren ikke være meget anderledes, særligt ikke ved transport over så store afstande og i så lang tid. Da skal temperaturen nærme sig -3 grader. Det kan svinge, hvis temperaturen udenfor er høj, eller hvis der ikke er airflow nok. Som udgangspunkt skal den holde temperaturen på godset. Ventilationen betyder meget for frugt og grønt, fordi varen – som ikke er «død» – stadigvæk skal «ånde» og være undergivet betingelser, hvor lufttilførslen medfører, at der kan trækkes næring ud af luften. Hvis ventilationen er for lav, kan det medføre, at produktet «kvæles».

(45) De biologiske processer kan i sig selv starte den eksotermiske reaktion. Hvis temperaturen ikke bliver styret, kan produktet udvikle sig, særligt hvis det ikke får næring. I det tilfælde vil produktet dø mere og mere hen og udvikle en stress-faktor, som gør, at det begynder at spire. Hvis ikke temperaturen holdes på det angivne, er risikoen for spiring højere.

(46) Det fremgår af fotos til surveyrapporten meget tydeligt, at der er spiring i gang, og at temperaturerne er alt, alt for høje. Han tænker, at det har relation til transporten. Det er beskrevet, hvordan godset er blevet oplagret fra høsten og frem. Derfor må det være resultatet af en forkert temperatur under transport, der har medført spiringen. Dette baserer han på afsenders oplysninger. Han har ikke andre oplysninger. Han ved også, at varemodtager får omkring 20 containere hvert år og kun i et tilfælde tidligere har været ude for problemer med temperaturen undervejs. Foreholdt mail af 18. januar 2022 fra Roger Luo har vidnet forklaret, at han ikke har indhentet oplysninger fra andre.

(47) I sin rapport har han udtalt sig om temperaturen på supply air og return air, men ikke om temperaturen i containeren. Der kan i selve containeren være en højere temperatur på grund af varerne i sig selv, hvis disse afgiver varme og fugt. Så selvom der leveres supply air på -3 grader, så behøver temperaturen ikke i selve containeren at være -3 grader, men over tid skal temperaturen være -3 grader. Kølemaskinen skal have en kapacitet, så den kan forsyne med så kold luft, at temperaturen kan blive -3 grader. Han har ikke kunne få udleveret data herom. Afrimning giver temperaturstigninger.

(48) *Peter Poulsen* har forklaret, at han driver BIGO, som er en stor aktør inden for frugt og grønt med moderselskabet Poulsen & Finsen A/S.

(49) Kina har en aftale med EU om at eksportere til EU med toldpræference. Man får tildelt et vist antal tons til import og sparer så 9 kr. pr. kilo. Licensen er begrænset til et år ad gangen. Hvis man ikke har licens, skal man betale de 9 kr. + told. Licensen for disse beskadigede varer kunne ikke genbruges.

(50) Jining er en kinesisk hvidløgseksportør. Jining har eksisteret i mange år og har eksporteret til nærmest hele verden. Jining er en rigtig stor aktør.

(51) Han har læst surveyrapporten, og den er retvisende.

(52) BIGO får fra Jining leveret 2–4 containere i kvartalet. BIGO har handlet med Jining i omkring 10 år. Han oplever ikke tit skader på varerne. Hvidløgene var første klasses kvalitet, og de måtte ikke være spiret.

(53) Han fik mailen af 18. januar 2022 fra Roger Luo, idet han bad ham om at redegøre for, hvordan temperaturen havde været. Han ringede til Roger Luo og bad om oplysningerne. Han har ingen grund til at betvivle Roger Luos svar. Han har kendt Roger Luo i mange år, og hvorfor skulle han skrive noget forkert. Han ville indrømme, hvis der var sket noget andet.

(54) Foreholdt surveyrapportens punkt 8.1, 2. afsnit, de 4 sidste linjer, har vidnet forklaret, at han ved dette, fordi det er kutyme. Det ved man bare. Hvidløgene bliver høstet i maj/juni og lagt til tørre, og når de er tørre nok, kommer de på frost på -3 grader.

(55) Foreholdt instruksen i konnossementet har han forklaret, at han tjekker temperaturen, når hvidløgene ankommer.

(56) Det er vigtigt, at hvidløg pakkes med mulighed for ventilation. Det har man gjort i de sidste mange, mange år. Jining har styr på, at de bruger de rigtige kasser, og at der ventileres ordentligt.

(57) Han var formentlig til stede, da containeren ankom og blev pakket ud. Hvis der er et problem, ringes der til ham. Varerne ser sådan ud, når de ankommer. Det ser korrekt ud i forhold til lastningen. «Sladrehanken» påmonteres af eksportøren, så der er dokumentation, hvis der opstår problemer med temperaturen. Han har ikke set en sådan grafisk udskrift fra «sladrehanken», hvor temperaturerne ligger på plusgrader. Kurven plejer at ligge på -2 til -3 grader, eller -1 grad, hvis maskinen har været stoppet. Men aldrig over 0 grader.

(58) Da de modtog hvidløgene den 14. januar 2022, skar han løg over og tog stikprøver. Her kunne han se, at hvidløgene var begyndt at spire og således var vækket fra dvale. Spiring i de hvidløg, hvor der endnu ikke var synlige spiringer, ville komme senere, fordi hvidløgene ikke var på minusgrader. Man forventer, at hvidløg kan holde en vis periode, men er hvidløgene – forinden de kommer til forretningerne – vækket af dvalen, holder de ikke den periode, man forventer, og så får BIGO at vide, at de skal hente varerne. Dette kan medføre, at BIGO bliver boykottet. På fotos af de spirede hvidløg kan man se et termometer. Det var BIGO, der foretog disse målinger lige efter ankomsten. Det gør de, hvis de kan se, at temperaturen har været over det tilladte. Hvis hvidløgene vækkes fra dvalen, afsætter de selv varme og vil begynde at gro. Målingerne blev lavet med et stiktermometer for at måle indvendigt i hvidløgene med henblik på at se, om de er begyndt at gro igen og sætte spirer.

(59) Egentlig skulle det hele have været destrueret, men forsikringsselskabet bad dem om at sælge bedst muligt. Det er kun gadehandlere, der vil købe sådan noget. De etablerede dagligvarekæder vil ikke have det. De kiggede noget igennem og sagde til kunderne, at de skulle være klar over, at der kunne være defekte hvidløg. De gennemså ikke alle kasserne – det kunne de ikke.

(60) Hvis hvidløgene ikke var spiret, ville de være blevet solgt til kostpris + 15 %.

(61) Hvis hvidløgene skulle køres til destruktion, skulle de have betalt 1 kr. kilo. De bad kunderne om at sige til BIGO, hvad de ville give. Man kan ikke sælge sådan noget til fast pris. BIGO har faktureret salget. Det blev solgt, så godt det kunne lade sig gøre, men slet ikke til markedspris. Det var svært at sælge disse hvidløg. 80 % sælges normalt af dagligvarekæder. Han kender ingen, der ville have kunnet sælge til en bedre pris. Der er ikke noget marked for sådanne varer.

(62) De bruger standardcontainere. Han mener, det er standard at køre start/stop.

(63) Som angivet i surveyrapporten var det på daværende tidspunkt ca. 2 år, siden der sidst var temperaturskade ved leveringen. De har to leverandører i Kina. De bruger det kinesiske statsrederi Cosco og MAERSK. Han tror, at det i sin tid var Cosco, der var involveret i en temperaturskade, men han er ikke sikker.

(64) *Steen Aunstrup Nielsen* har forklaret, at han har været ansat hos MAERSK siden 1980'erne og har arbejdet med kølecontainere de sidste 20 år. Hans baggrund er mere handelsbaseret end teknisk.

(65) Han har ikke været involveret i den konkrete transport.

(66) En kølecontainer består af en kølefunktion, en kølemaskine og en isoleret kasse bagpå. Kølecontaineren er enten en 20 fods container eller 40 fods container. Kølemaskinen har to faner, som blæser luft ned i en evaporator, hvorefter luften bliver trukket under i bunden til dørenden og op til toppen og tilbage. Luften på kølevarer måles i bunden og på frostvarer i toppen. Der er et røranlæg, som foretager afrimning. Sensorerne til måling af temperatur sidder i bunden og i toppen.

(67) Temperaturen er den væsentligste del af det, containeren skal levere i forhold til setpoint. Afhængig af varerne, der skal transporteres, skal der også være ventilation. Det gælder, hvis der er tale om friske varer, der genererer varme og gasser, som skal affugtes. En kølecontainer virker optimalt, hvis ingen frisk luft kommer ind. Hvis kunden ønsker affugtning til 65 %, indsættes det ikke i dokumenterne, fordi MAERSK ikke kan garantere dette.

(68) Hvis luften udenfor er varm, er det en fordel ikke at tage så meget luft ind. For friske produkter – bananer, avocado m.v. – anbefales det at sætte ventilationen så lavt som muligt. Der skal dog stadigvæk være ilt, som lasten skal bruge for at «overleve».

(69) En kølecontainer skal afrimes. Intervallet afhænger af temperaturen. Containerens sensor vurderer automatisk, hvornår der skal afrimes. Afrimningen varer kun så lang tid, som det er påkrævet. Containeren afrimer kun, indtil isen er fjernet. Herefter starter kølemaskineriet igen. Under afrimningen er der slukket for afkølingen. Hvis en container afrimer med kortere intervaller end hver 24–48 timer, kan det være udtryk for, at lasten er varmere end temperaturen i containeren, eller at der kommer varm luft ind udefra, eller at varerne indeholder en del luftfugtighed eller vand, som blæses rundt i systemet med airflow i containeren. Dette vil kræve hyppigere afrimning, og luften i fordampersystemet vil være mangelfuldt over tid. En container er sat til kun at kunne afrime maksimalt 4 gange i døgnet. En afrimningsperiode vil typisk vare 20–30 minutter.

(70) Varm luft udefra, for varm last på lastetidspunktet i forhold til kølecontainerens temperatur eller meget fugtig last, vil kræve mange hyppige afrimninger over mange dage eller over mange uger.

(71) Afskiberen må gerne påsætte en «sladrehank». Det er modtageren, der skal tage den ud af containeren. De eksterne dataloggere er kundens egne. De sættes typisk i det område, der er mest kritisk i forhold til temperaturer eller luftfugtighed, dvs. typisk i dørenden, hvor der er det mindste airflow og den største eksponering for temperaturudsving. Dørene er det område, der er mindst isoleret. Ved dørenden vil der derfor blive målt de varmeste temperaturer. Den eksterne datalogger sættes således i den anden ende i forhold til der, hvor der måles supply air og return air. Dette kan medføre, at man ikke er helt enige om, hvad der sket inden i containeren.

(72) QUEST software bruges til temperaturkontrol. Det overordnede formål er at lede og fordele temperaturen inden i containeren. QUEST skal sørge for temperaturdistribution i form af en perfekt afrimning og affugtning, og samtidig vil QUEST også medføre en energibesvarelse, dog kun, hvis alle andre parametre er 100 % i orden. QUEST har været brugt i MAERSK's containere siden 2007, og det aktiveres i alle afskibninger, varmere end -4,9 grader, men kun hvis visse specifikke parametre er i orden, og QUEST er slået til. I mere end 90 % af MAERSK's containere er QUEST installeret. QUEST bruges til alle afskibninger, der er varmere end -4,9 grader. Men fordi QUEST er der, er det ikke sikkert, at det bliver aktiveret. MAERSK har ca. 380.000 kølecontainere, hvoraf ca. 90 % er opdateret med QUEST. MAERSK har ca. 1,5 mio. afskibninger om året med kølecontainere. QUEST kunne potentielt blive aktivereret i halvdelen af disse ca. 1,5 mio. afskibninger. QUEST er blevet til efter ønske om optimering af måden, man køler på. Da MAERSK startede med QUEST i 2007, var der mange, der kiggede med fra siden. Alle andre producenter af kølecontainerne har produceret samme type software med en anden algoritme, men on/off med samme systemer, selvom man bruger forskellige algoritmer for at styre det. Softwaret er kendt i industrien, og alle bruger det, men programmeringen af softwaren er ikke nødvendigvis den samme. Som afskiber i Kina kunne man vælge MAERSK med QUEST eller et andet rederi med et lignende software, men med et andet navn.

(73) Man kan ikke umiddelbart ved anvendelse af QUEST se, hvis noget går i selvsving. Hvis en container skal opdateres med QUEST, kører den med en algoritme, som QUEST har indbygget. QUEST er tilgængeligt, hvis de rigtige parametre er til stede, men QUEST kan ikke i sig selv crashe undervejs.

(74) MAERSK har et samarbejde med Carrier, som er og de sidste 20-40 år har været leverandør til MAERSK af kølecontainere. Carrier er typisk anden prioritet i forhold til MAERSK's indkøb. Han ved, at der blev anmodet om kontakt til en Carrier-repræsentant, fordi skønsmanden ønskede at vide mere om det benyt tede software. Der var en kontakt mellem MAERSK og Dean Bouch på Teams, hvor Dean Bouch blev bedt om upright at svare skønsmanden på skønsmandens spørgsmål. Skønsmanden havde bedt om noget teknisk assistance. MAERSK vidste ikke på daværende tidspunkt, hvad skønsmanden ønskede, men kontakten blev alene etableret for at hjælpe skønsmanden. Vidnet har hverken før eller efter haft kontakt til Dean Bouch. Vidnet blev inviteret til dette Teams møde, men han husker ikke, om han rent faktisk deltog. Han husker heller ikke, hvad mødet gik ud på. Dean Bouch blev kontaktet af MAERSK's indkøbsafdeling, som bad ham om at deltage i et Teams møde, så han kunne blive informeret om, at nogen ønskede hans ekspertise.

(75) Når de køber containere fra Carrier, foregår det mellem MAERSK og Carrier gennem MAERSK's indkøbsafdeling. Vidnet kender ikke Dean Bouch, og han ved ikke, hvor kendt Dean Bouch er i systemet. Han ved, at Dean Bouch har ansvaret for Mellemøsten og Det Indiske Ocean. Indkøbsafdelingen har haft kontakt til andre end Dean Bouch.

(76) Man kan ikke forvente, at kvaliteten efter et par måneders sejlads er bedre, end da varerne blev læsset. Høst, tørring, nedkøling og nedpakning er afgørende for produktets kvalitet ved levering. Containeren kan ikke helbrede noget. Forberedelserne til afskibningen betyder alt i forhold til, hvad man kan forvente, når man åbner containeren på destinationen.

(77) MAERSK's kunder bliver vejledt om type af container. Typisk leveres en standardcontainer. En kunde ville specifikt kunne bede om en CA-container. MAERSK rådgiver deres kunder om, hvad man mener, der er bedst for det produkt, de skal afsende. MAERSK har pligt til at fortælle kunden, hvis der ikke er grund til at bruge en vis containertype.

(78) Der sker fejl, så gods bliver beskadiget i MAERSK's varetægt. De har containere, som kan få et breakdown, man kan glemme at sætte en container til strøm osv.

(79) Carrier var indtil for år tilbage den største producent i verden af kølecontainere. MAERSK Container Industri og en japansk virksomhed, Daikin, er i dag førende i forhold til produktion af standardcontainere. Han vil skyde på, at der i Carrier er 20.000–30.000 medarbejdere.

Parternes synspunkter

(80) *Tokio Marine* har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

> *B INDLEDNING*
>
> 1.
>
> Sagens kerne er, om Maersk er erstatningsansvarlig for et parti frosne hvidløg, som blev temperaturskadet under søtransport fra Kina til Danmark. Hovedspørgsmålet er, om Maersk har afløftet præsumptionsansvaret efter sølovens § 275, jf. § 274.
>
> 2.
>
> Maersk har entydigt bevisbyrden for, at hvidløgenes spiring ikke kan henføres til Maersks forhold. Maersk har ikke løftet sin bevisbyrde.
>
> 3.
>
> Tværtimod understøtter sagens beviser, at Maersk er ansvarlig for skaden ved ikke at sørge for transporttemperatur og ventilation som angivet i konnossementet. Dertil kommer, at skaden muligvis skyldes valget af kølecontainer, som Maersk ligeledes var ansvarlig for.
>
> 4.
>
> Maersk har fremsat nogle spekulative betragtninger om andre potentielle årsager til hvidløgenes spiring. Disse betragtninger er i det hele udokumenterede. Maersk skal derfor erstatte TMEs tab.

C ANBRINGENDER

5.

Maersk er ansvarlig for skaden (spiringen af hvidløgene) efter sølovens §§ 274 og 275, idet:

- Skaden opstod i Maersks ansvarsperiode, jf. sølovens § 274 (jf. nærmere nedenfor afsnit 1 med underafsnit);
- Maersk har ikke godtgjort, at skaden ikke kan henføres til forhold, som Maersk bærer ansvaret for, jf. sølovens § 275 (jf. nærmere nedenfor afsnit 2 med underafsnit), og
- Maersk er ansvarlig for skadens opståen (jf. nærmere nedenfor afsnit 3 med underafsnit).

6.

TME gør dertil gældende, at:

- Der er årsagssammenhæng mellem skaden og forhold, som Maersk er ansvarlig for i medfør af præsumptionsansvaret (jf. nærmere nedenfor afsnit 4)
- TME har dokumenteret sit tab og iagttaget sin tabsbegrænsningspligt (jf. nærmere nedenfor afsnit 5); og
- De fremlagte udtalelser fra Dean Bouch (Carrier) bør ikke tillæg ges bevisværdi, og det samme gælder skønserklæringerne i det omfang, erklæringerne bygger på Dean Bouchs udtalelser (jf. nærmere nedenfor afsnit 6).

7.

TME fastholder sagsfremstillingen, bevisligheder og anbringender gjort gældende under skriftvekslingen. Det er ikke udtryk for et frafald af anbringender, hvis noget ikke er omtalt i påstandsdokumentet, og sagsfremstillingen er bevidst udeladt.

SKADEN OPSTOD I MAERSKS ANSVARSPERIODE, JF. SØLOVENS § 274

Sagens oplysninger viser, at skaden opstod i Maersks ansvarsperiode

8.

Producenten/afskiberen af hvidløgene var kinesiske Jining, som er en af Kinas førende eksportører af frugt og grønt. Jining har haft et længere samhandelsforhold

med BIGO (importøren). Jining må anses for en professionel aktør med stor erfaring indenfor opbevaring, pakning og lastning af frosne grøntsagsprodukter. Dette underbygges af, at Jining selv placerede en temperaturmåler i containeren forud for transporten med henblik på at kunne kontrollere transporttemperaturen

9.

Peter Poulsen fra BIGO (importøren) forklarede i forbindelse med survey-forretningen, at der normalvis ikke var problemer med spiring i hvidløg fra Jining, og at Jinings temperaturmåler i en senere forsendelse havde vist tilfredsstillende værdier.

10.

Jining har oplyst, at hvidløgene blev opbevaret og håndteret behørigt forud for afskibningen, og at hvidløgene kun meget kortvarigt blev håndteret ved temperaturer over -3 °C. Ifølge skønsmanden vil en kortvarig håndtering ikke medføre spiring. Hvidløgene var pakket i ventilerede bølgepapkartoner, som blev palleret. Emballeringen var tilstrækkelig under normale transportforhold.

11.

Det fremgår af Jinings oplysninger om hvidløgenes behandling, at hvidløgene efter emballering blev opbevaret på køl frem til lastningen i kølecontaineren. Da lastningen fandt sted den 8. november 2024, var udendørstemperaturerne i øvrigt meget lav, og der ses således ikke at være grundlag for en antagelse om, at udendørstemperaturerne på lastetidspunktet kan have påvirket godsets temperatur. Skønsmanden har vurderet, at hvis hvidløgene var på korrekt temperatur og luftfugtighed ved lastning, vil et stop af kølemaskinen på mindre end 24 timer næppe forårsage spiring. Selv hvis hvidløgene kortvarigt var blevet opbevaret eller transporteret ved en højere temperatur, ville dette altså ikke have påvirket godset. Endelig bemærkes, at da kølecontaineren stod opbevaret hos Maersk inden afsejling, var udendørstemperaturerne heller ikke så høje, at de kan antages at have haft betydning, da kølecontaineren på dette tidspunkt var i gang. For god ordens skyld bemærkes, at opbevaringen i terminalen utvivlsomt er i Maersks ansvarsperiode og derfor Maersks ansvar under alle omstændigheder.

12.

På dette grundlag må det anses for bevist, at godset ved overgivelsen til Maersk havde den foreskrevne temperatur og var ubeskadiget.

13.

Det bekræftes af skønsmanden, at hvidløgenes spiring sandsynligvis først skete under søtransporten. At der var tale om temperaturskade blev også bekræftet af surveyoren, Anders Høyer, som efter modtagelsen af containeren konkluderede, at: «(...) skaderne / fremspiring på hvidløgene skyldes forkert transporttemperatur (...)». Se i øvrigt afsnit 3.1 om de faktiske forhold under søtransporten.

14.

Det må på denne baggrund lægges til grund, at skaden opstod i Maersks ansvarsperiode, idet spiringen af hvidløgene skete som følge af transportforholdene (temperatur og/eller ventilation), jf. sølovens § 274.

Maersks indsigelse om, at skaden ikke opstod i Maersks ansvarsperiode, er udokumenteret

15.

Maersk har bestridt, at Jinings oplysninger om hvidløgenes behandling mv. kan lægges til grund og anfører, at hvidløgenes spiring må skyldes, «(...) kvaliteten af hvidløgene og forholdene omkring håndteringen af hvidløgene forud for afskibningen».

16.

Maersk har ikke fremlagt nogen beviser eller påpeget faktiske forhold, der understøtter, at hvidløgene var af dårlig kvalitet eller ikke var håndteret korrekt forud for overgivelsen til Maersk. Se afsnit 2.2 og 2.3 om bevisbyrde.

17.

Maersk transporterede endvidere ikke hvidløgene i overensstemmelse med konnossementet, som bl.a. foreskrev ventilation på 10 m3/time, jf. nærmere afsnit 3.1. At ventilationen var mindre end foreskrevet af Jinning må antages at have haft betydning for hvidløgenes spiring. Hvidløgenes spiring og alt for høje temperaturer kunne konstateres umid delbart ved levering, og sammenholdt med de i *afsnit 1.1* nævnte oplysninger, må der på baggrund af konnossementers bevisfunktion gælde en formodning for, at spiringen er en transportskade opstået i Maersk ansvarsperiode. Se tilsvarende retspraksis FED 2018.25 V.

MAERSK HAR IKKE GODTGJORT, AT SKADEN IKKE KAN HENFØRES TIL FORHOLD, SOM MAERSK ER ANSVARLIG FOR, JF. SØLOVENS § 275

Generelt om ansvarsstandarden efter sølovens § 275 og bevisbyrden for at afløfte præsumptionsansvaret

18.

Sølovens § 275 fastslår, at hvis der opstår en skade på gods under søtransport, påhviler det transportøren at bevise (*godtgøre*), at skaden ikke skyldes forhold hos transportøren. Hvis ikke transportøren kan bevise dette, f.eks. fordi det ikke kan fastslås, hvad skadesårsagen var, jf. afsnit 2.2, ifalder transportøren erstatningsansvar.

19.

Ordlyden af sølovens § 275, praksis og litteraturen fastslår entydigt, at det påhviler Maersk at godtgøre, at Maersk ikke er ansvarlig for den opståede skade, hvis Maersk skal undgå at blive omfattet af præsumptionsansvaret.

20.

Anvendelsen af ordet *godtgøre* i sølovens § 275 indebærer, «(...) at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar. En slik regel vil være rimelig ut fra den betraktning at lasteeieren har liten eller ingen mulighet til å kontrollere transportøren eller andre transportøren svarer for». Der må således stilles betydelige krav til bevisernes styrke, hvis Maersk skal anses for at have løftet sin bevisbyrde for ansvarsfrihed.

Maersk er ansvarlig, selvom den præcise skadesårsag ikke kan fastslås

21.

Præsumptionsansvaret efter sølovens § 275 indebærer, at Maersk også kan holdes ansvarlig, selvom den præcise årsag til skaden ikke kan fastslås. Bestemmelsen afspejler den omsorgspligt, som påhviler Maersk efter sølovens § 262.

22.

Selv hvis Maersks udlægning af skønserklæringerne lægges til grund, medfører det ikke ansvarsfrihed for Maersk.

23.

I en norsk voldgiftskendelse er transportørens mulighed for at frigøre sig fra ansvar uden at påvise den konkrete skadesårsag udtrykt sådan, at: «Selv om det ikke lykkes å godtgjøre den konkrete skadeårsak, kan rederiet likevel tenkes å kunne føre et exculpasjonsbevis ved at det påviser at tilbørlig aktsomhet er utvist i forhold til alle mulige skadeårsaker. Men bevisbyrden bliver klarligvis meget krevende i det siste tilfellet».

24.

Skønserklæringerne beskæftiger sig alene med enkelte delproblemstillinger i forhold til mulige skadesårsager, mens mange muligt relevante forhold er ubelyste.

25.

Maersk skal således anses for at have handlet ansvarspådragende uanset om fejlen, der har forårsaget hvidløgenes spiring skal tilskrives (ikke udtømmende): 1) mangler ved indstillingen af kølecontaineren, 2) mangler ved containerens temperaturmålinger,

3) mangler ved QUESTsoftwaren, 4) mangler ved selve containeren, 5) Maersks placering af containeren på skibet og/eller 6) manglende tilsyn etc.

26.

Uanset læsningen af skønserklæringerne har Maersk derfor ikke løftet sin bevisbyrde gennem skønserklæringerne.

Maersk skal kunne føre bevis for sine påstande om, at skadens opståen ikke skyldes Maersks forhold. Maersk har ikke løftet denne bevisbyrde

27.

Maersk påstår, at temperaturen i kølecontaineren var korrekt, og at «(...) det er uden videre klart, at hvidløgene godt kan have (fortsat med at) spire under søtransporten, men ikke på grund af forkert indstilling af kølecontaineren, men som følge af kvaliteten af hvidløgene og forholdene omkring håndteringen af hvidløgene forud for afskibningen».

28.

Maersk kan imidlertid ikke gives medhold alene fordi der potentielt kan tænkes en anden eller medvirkende årsag til skadens opståen end noget, der kan henføres til Maersks forhold (hvad TME bestrider er tilfældet). Maersk skal i givet fald kunne føre bevis herfor, jf. herved præmisserne i UfR 2017.3651 SH om det manglende bevis for en mulig medvirkende årsag til temperaturskade på et parti frostrejer. Se tilsvarende ND 1994.94, ND 1996.212, ND 2004.70 og FED 2018.25 V. Tilsvarende anføres det i den juridiske litteratur (om konnossementer), at ved containertransport «(...) må transportøren normalt have lov til at føre bevis for, at godset eventuelt var beskadiget, før containeren blev leveret til transportøren (...)».

29.

TME bemærker i forlængelse af ovenstående, at Maersks synspunkter minder om et «inherent vice»-forsvar efter Haag-reglernes artikel 4, stk. 2, litra (m), hvorefter transportøren ikke ifalder ansvar, hvis skaden skyldes godsets iboende egenskaber (hvidløgenes kvalitet). Maersk har i hvert fald tidligere henvist til, at Haag-reglerne finder anvendelse i medfør af Maersks forretningsbetingelser. Det for praktiske formål identiske katalog over ansvarsfrihedsgrunde i Haag-Visby-reglerne er medtaget i materialesamlingen.

30.

Den britiske højesteret har i en nyere afgørelse forholdt sig til bevisbyrden for sådanne forsvar. I afgørelsen fastslås i præmis 29, at det påhviler transportøren at påvise, at 1) en af Haag-reglernes ansvarsfrihedsgrunde finder anvendelse, og at 2) denne bevisbyrde gælder så langt, at transportøren skal bevise, at «the damage could not be avoided by the exercise of reasonable care». Specifikt i forhold til «inherent

vice» ansvarsfritagelsen er anvendelsesområdet forholdsvis snævert og kræver vægtige beviser fra transportørens side.

31.

Maersk skal altså bevise, at skaden faktisk er opstået «(...) som følge af kvaliteten af hvidløgene og forholdene omkring håndteringen af hvidløgene forud for afskibningen», og at spiringen var sket uanset hvad, Maersk havde gjort under transporten. Der må endvidere stilles krav om, at Maersks beviser er stærkere end almindelig sandsynlighedsovervægt, jf. afsnit 2.1. Maersks spekulationer og påstande om skadesårsager er således ikke nok til at afløfte præsumptionsansvaret.

32.

Maersks spekulationer og påstande om skadesårsag(erne) er i det hele udokumenterede og strider mod sagens beviser i øvrigt, jf. afsnit 1. Maersk har derfor ikke løftet sin bevisbyrde.

MAERSK ER ANSVARLIG FOR SKADENS OPSTÅEN

33.

Uagtet at Maersk ifalder ansvar allerede på baggrund af bevisbyrdereglerne, jf. afsnit 2, er der flere holdepunkter for, at skaden (spiringen af hvidløgene) opstod som følge af omstændigheder (transporttemperatur og/eller manglende ventilation), der skal henføres til Maersks forhold.

1.1 3.1 Maersk har ikke levet op til sine forpligtelser efter konnossementet

34.

Konnossementet angiver tydeligt, at containeren indeholdt hvidløg. Maersk leverede containeren og var bekendt med, at containeren indeholdt fordærvelige varer, hvilket understøtter Maersks ansvar i forhold til at drage omsorg for godset. Det må i den forbindelse anses for skærpende, at Jining havde givet specifikke instruktioner om temperatur, luftfugtighed og ventilation i konnossementet, som Maersk ikke overholdt.

35.

Efter konnossementet skulle kølecontaineren indstilles til ventilation på 10 m^3/time, hvilket Maersk ikke gjorde. Maersk har fejlagtigt udlagt skønserklæringen sådan, at det efter skønsmandens opfattelse ikke havde nogen betydning. Der er ikke grundlag for den udlægning af skønserklæringen, og ventilationen må antages at have haft betydning for hvidløgenes spiring.

36.

Ifølge konnossementet skulle godset transporteres ved -3°C. Det er således misvisende, når Maersk har udlagt sine forpligtelser sådan, at Maersk blot skulle indstille kølemaskinen til en temperatur på -3°C. Maersk skulle både sikre, at kølemaskinen fungerede korrekt, og løbende føre tilsyn, herunder ved at sikre, at den aftalte temperatur faktisk var opnået, jf. også ovenfor om omsorgspligten. Maersk har ikke levet op til sine forpligtelser i forhold til hverken ventilation, jf. ovenfor, eller reel transporttemperatur, idet Jinings kølelogger viser, at den faktiske transporttemperatur var for høj.

1.2 Maersk har ikke dokumenteret, at kølecontaineren og kølemaskinen fungerede korrekt, og Maersks valg af en QUEST-kølecontainer må komme Maersk til skade

37.

De af Maersk fremlagte kølelogger dokumenterer efter TMEs opfattelse ikke, at kølemaskinen fungerede korrekt. Materialet underbygger heller ikke Maersks spekulationer om, at hvidløgene havde en forkert temperatur ved lastningen, eller at de var stuvet forkert i containeren. Maersks indsigelser relateret til udendørs-temperaturer under søtransporten og placeringen af containeren m.v. kan heller ikke tillægges betydning. Maersk har heller ikke opfyldt TMEs opfordring (1) herom.

38.

Uanset datakilden er der målt store temperatursvingninger. Skønsmanden påpeger også, at temperaturerne målt i varepartiet «harmonerer ikke med temperaturerne målt af kølemaskinens Return Air Temperature Sensor». Dette kunne indikere flere mulige fejlkilder ved kølecontaineren, f.eks. fejl i containerens måleudstyr eller i QUEST-softwaren. Se i relation til de bevisbyrdemæssige implikationer heraf afsnit 2.2 og 2.3.

39.

På baggrund af oplysningerne fra Jining må det lægges til grund, at hvidløgene var håndteret og opbevaret korrekt inden lastningen af containeren, jf. afsnit 1.1. Det kan derfor som udgangspunkt også lægges til grund, at temperaturstigningen (og dermed skaden) ikke skyldes selve godset.

40.

Det må i tillæg til ovenstående tillægges betydning, at Maersk efter konnossementet skulle stille en «refrigerated container» til rådighed, og at Maersk med dette udgangspunkt havde valgfrihed til at vælge den nærmere container.

41.

En standard kølecontainer uden QUEST-softwaren ville «have tilført godset en konstant og jævn forsyningsluft på -3.0°C». Maersk valgte imidlertid en container, hvor lufttilførslen mv. blev styret af Questsoftwaren (på baggrund af temperaturforskelle). Rationalet bag QUEST-udstyrede kølecontainere er ubestridt, at rederiet opnår et reduceret strømforbrug, hvilket «fra økonomiske og miljømæssige perspektiver, kan være særdeles interessante faktorer (...)». Omvendt er det også klart, at sådan container «(...) adskiller sig væsentlig fra en standard kølemaskine».

42.

Brugen af en QUEST-kølecontainer indebar dermed selvsagt en økonomisk fordel for Maersk, fordi den afkølede mindre end almindelige kølecontainere, men alt andet lige også en iboende større risiko for at noget kunne gå galt sammenlignet med en standard kølecontainer. Skønsmanden konkluderede også, at brugen af en CA-kølecontainer (en tredje type) «ville have forhindret hvidløgene i at gå i spiring».

43.

Hvad den præcise årsag til den høje transporttemperatur var, kan ikke tillægges bevismæssig skadevirkning for TME, jf. afsnit 2.

4. DER ER ÅRSAGSSAMMENHÆNG MELLEM SKADEN OG FORHOLD, MAERSK ER ANSVARLIG FOR I MEDFØR AF PRÆSUMPTIONSANSVARET

44.

Maersk har gjort gældende, at der ikke er årsagssammenhæng mellem kølecontainerens og kølemaskinens funktionsevne, idet der ifølge Maersk ikke er dokumenteret fejl eller forsømmelser fra Maersks side, som kan antages at have ført til skaden på hvidløgene. Rationalet er tilsyneladende, at hvidløgenes spiring skyldes andre forhold.

45.

Spørgsmålet om årsagssammenhæng er reelt udtryk for samme vurdering som spørgsmålet om, hvorvidt skaden er opstået i Maersks ansvarsperiode, jf. sølovens § 274. TME gør derfor gældende, at der er årsagssammenhæng af de grunde, der er anført i afsnit 1 ovenfor.

5. TME HAR DOKUMENTERET SIT TAB OG IAGTTAGET SIN TABSBEGRÆNSNINGSPLIGT

46.

Maersk har gjort gældende, at TME ikke har dokumenteret sit tab og iagttagelsen af tabsbegrænsningspligten. TME bestrider Maersks synspunkt [E1;60-61, jf. 85-8655.

47.

Efter anmeldelsen af skaden hos Maersk, udstedte Maersk den 17. januar 2022 følgende instruks om behandling af beskadiget gods: «We request that you ensure that losses are kept at a minimum, through unpacking, sorting, etc. Salvageable goods should be sold at best price and nonsalvegeable goods should be destroyed».

48.

Den af Maersk foreskrevne fremgangsmåde er blevet fulgt: Hvidløgene blev sorteret med et betydeligt tidsforbrug, hvorefter den salgbare del af hvidløgene blev solgt på bedst mulig vis. De resterende hvidløg blev destrueret.

49.

Den nærmere opgørelse af tabet på varepartiet, herunder en oversigt over salgene af de brugbare hvidløg, er vedlagt den surveyrapport, som Maersk fik tilsendt. Som det fremgår af opgørelsen, er den baseret på kostprisen tillagt leveringsomkostninger og told og fratrukket de salg, det lykkedes at lave. Beregningen forholder sig videre til den særlige importlicens. Fakturaerne for indkøb af hvidløg er fremlagt i sagen.

Spørgsmålet vil dertil blive belyst under vidneforklaringerne.

50.

Maersks indsigelser om tabet er ubegrundede og ukonkrete, og indsigelserne strider mod de instrukser, Maersk selv udstak. Indsigelserne kan derfor ikke tillægges vægt i lyset af, at det i sager som denne er sædvanligt, at tabsopgørelsen tager udgangspunkt i fakturaværdien, jf. f.eks. UfR 2017.3651 SH. I sagen tiltrådte Sø- og Handelsretten i en sag om temperaturskader på et parti frostrejer en tabsopgørelse opgjort på samme måde som i denne sag. Tilsvarende opfattelse genfindes i den juridiske litteratur, herunder med omtale af anden praksis. Videre er det almindeligt accepteret, at tabsbegrænsningspligten iagttages gennem salg af det mangelfulde gods i det omfang, det er muligt, jf. UfR 2017.3651 SH og UfR 1995.993 SH modsætningsvis. Tabsbegrænsnings pligten gælder kun rimelige bestræbelser.

51.

TME har således dokumenteret sit tab såvel som iagttagelse af tabsbegrænsnings-pligten gennem den fremlagte opgørelse. Beløbet i opgørelsen svarer til den udbetalte forsikringssum og dermed påstanden i denne sag.

52.

TME rejste sit krav overfor Maersk ved brev af 28. februar 2022, hvorfor TME er berettiget til at kræve renter fra den 30. marts 2022.

6. DE FREMLAGTE UDTALELSER FRA DEAN BOUCH (CARRIER) BØR IKKE TILLÆGGES BEVISVÆRDI, OG DET SAMME GÆLDER SKØNS-ERKLÆRINGERNE I DET OMFANG, ERKLÆRINGERNE BYGGER PÅ DEAN BOUCHS UDTALELSER

53.

Skønsmanden ønskede under skønsforretningen at konsultere en ekspert i Carrier-kølecontainere, som viste sig at være Dean Bouch. Dean Bouch er Technical Sales Manager EMEA hos Carrier.

54.

Parterne indvilligede heri trods betænkeligheder fra navnlig TMEs side. Dean Bouch afgav på denne baggrund to udtalelser.

55.

TMEs accepterede kontakten til Dean Bouch på den baggrund, at skønsmanden skulle kunne få yderligere oplysninger af faktuel karakter herigennem. Udtalelserne kan derfor indgå i det omfang, de ligger inden for dette område (faktuelle oplysninger, som skønsmanden vurderede relevante), men TME har ikke accepteret, at Dean Bouchs egne skønsmæssige vurderinger lægges til grund i sagen.

56.

TMEs betænkeligheder skyldes, at Dean Bouch har en betydelig egeninteresse i sagen, idet Maersk selv har beskrevet, at «Quest har været benyttet af Maersk siden 2007 for ALLE afskibninger varmere end -4,9 C. Maersk har således transporteret 100.000 vis af kølecontainere med dette software».

57.

Dean Bouchs udtalelser indeholder flere skønsmæssige vurderinger, som ender med en konkret konklusion om, at «the supply air temperature to chosen set point of -3°C has been achieved steadily and throughout the date range». Disse vurderinger bør ikke tillægges bevisværdi.

58.

Det er i tillæg til ovenstående kommet frem under skriftvekslingen, at Dean Bouch og Maersk har været i direkte kontakt udenom TME, og uden at dette har været oplyst eller tiltrådt af TME. Den direkte kontakt mellem Maersk og Dean Bouch er

klart udenfor rammerne af parternes aftale om inddragelse af og henvendelse til Dean Bouch. Kontakten er endvidere uforenelig med almindelige procesretlige principper om neutralitet, kontradiktion og inhabilitet, som også gælder under skønsforretninger. TME henviser herved til afgørelserne UfR 2007.2312 Ø, jf. UfR 2011.2470 Ø, UfR 2019.342 V modsætningsvis og UfR 2021.102 Ø, jf. UfR 2021.4536 H, samt den juridiske litteratur.

59.

På denne baggrund vil det være retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at tillægge Dean Bouchs udtalelser bevisværdi, og det samme gør sig gældende for skønserklæringerne i det omfang, skønserklæringerne bygger på Dean Bouchs udtalelser. TME henviser til sine tidligere skrifter for en uddybende gennemgang af TMEs synspunkter.

(81) *MAERSK* har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

2 SAGSFREMSTILLING OG ANBRINGENDER

Indledning

2.

Maersk påberåber sig samtlige kendsgerninger, som fremgår af sagens retsbøger, processkrifter, bilag og skønserklæringer.

3.

Nærværende sag omhandler, hvorvidt Maersk er ansvarlig for en påstået skade på et parti hvidløg, som blev transporteret i kølecontainer på et af Maersks skibe fra Kina til Danmark. Den påståede skade og det heraf følgende tab vedrører, at hvidløgene begyndte at spire.

4.

Maersk gør overordnet gældende, at Maersk ikke er ansvarlig for skaden på hvidløgspartiet (godset), og at Maersk ved det gennemførte syn og skøn og den fremlagte dokumentation i øvrigt har godtgjort, at skaden på hvidløgspartiet ikke – hverken helt eller delvist – er forårsaget af fejl eller forsømmelse udvist af Maersk eller nogen, som Maersk er ansvarlig for.

5.

Maersk gør gældende, at skønsrapporterne ikke peger på fejl eller for sømmelser fra Maersks side, som må antages at have ført til skaden på hvidløgene. Skønsrapporterne understøtter således ikke, at der er årsagssammenhæng mellem kølecontainerens funktion eller Maersks håndtering af godset i øvrigt og skaden på hvidløgene.

6.

Tokio Marine har desuden ikke sikret sig bevis for kvaliteten eller opbevaringen af hvidløgspartiet, forud for lastningen i kølecontaineren, og overgivelse af denne til Maersk med henblik på transport til Danmark.

7.

Maersk har overholdt den indgåede aftale og det udstedte konnossement ved at sikre, at hvidløgspartiet blev opbevaret og transporteret under den forudsatte temperatur og luftfugtighed.

Konnossement nr. 268014173

8.

Maersk påtog sig at udføre transport af forsendelsen af hvidløg med skib fra Qingdao i Kina til Århus i henhold til et konnossement med nr. 268014173. Der er enighed mellem parterne om, at konnossementet er udstedt den 9. november 2021, hvilket er samme dag som MAERSK modtog godset.

9.

Følgende fremgår af konnossementet:

> «1 Container Said to Contain 5220 CARTONS
>
> GARLC
>
> TEMP: –3'C
>
> VENT:10CBM/H
>
> HUMI:65%
>
> N/M
>
> MNBU0457963 ML-CN2741925 40 REEF 9'6 5220 CARTONS
>
> 24293,000 KGS 50.0000
>
> CBM
>
> Temperature: –3.0 C
>
> SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT
>
> Goods shipped in refrigerated container(s) set at shipper's requested carriage temperature

FREIGHT COLLECT

CY/CY»

10.

Det fremgår således af konnossementet, at godset skulle transporteres i en kølecontainer, som skulle sættes til afskibers (befragters), dvs. Jining Greenway Foodstuffs Company («Jining»), ønskede temperatur med setpoint på – 3.0 C. Der fremgår endvidere, at godset skulle transporteres med *Humi:65%* (Humidity) og *VENT:10CBM/H* (Ventilation).

11.

Det fremgår endvidere af konnossementet – «SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT» – at det var aftalt, at det var Jining som afskiber – og ikke Maersk som transportør (bortfragter) – der lastede godset i containeren.

12.

Endvidere fremgår følgende af konnossementet: «CY/CY». Forkortelsen står for «Container Yard to Container Yard», hvorved forstås, at Maersks ansvar for godset starter, når godset indleveres til den aftalte lastehavn samt ophører ved levering af godset på den aftalte lossehavn.

13.

Endelig skal det bemærkes, at det af konnossementet også fremgår, at Maersks almindelige forretningsbetingelser finder anvendelse mellem parterne og på transporten. Følgende fremgår blandt andet af Maersks forretningsbetingelser:

5. Carrier's Responsibility: Ocean Transport

5.1 Where the Carriage is Ocean Transport, the Carrier undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the Carriage from the Port of Loading to the Port of Discharge. The liability of the Carrier for loss of or damage to the Goods occurring between the time of acceptance by the Carrier of custody of the Goods at the Port of Loading and the time of the Carrier tendering the Goods for delivery at the Port of Discharge shall be determined in accordance with Articles 1-8 of the Hague Rules save as is otherwise provided in these Terms and Conditions. These articles of the Hague Rules shall apply as a matter of contract.

(...)

Tidslinje for transporten

14.

Ifølge det oplyste fra Tokio Marine, indgik BIGO Grøntimport I/S («BI GO») omkring den 8. november 2021 en aftale med den kinesiske forhandler Jining om køb af et parti hvidløg. Efter det oplyste skulle Jining herefter have indgået aftale med Maersk, om transport af varepartiet fra Qingdao, Kina, til Aarhus. For god ordens skyld bemærkes det, at aftalen om køb af hvidløgene reelt som minimum må have været indgået før eller omkring den 4. november 2021. I Ekstrakten side 153 er medtaget Maersks «Shipment Binder» vedrørende transporten, hvoraf det fremgår, at bookingen blev bekræftet den 4. november 2021.

15.

Tokio Marine er efter det oplyste forsikringsgiver i henhold til en transportforsikrings-aftale tegnet af BIGO.

16.

Det er uklart og i alle tilfælde udokumenteret, dels hvilken kvalitet og forfatning hvidløgspartiet var i, da det blev stuvet i containeren, dels hvordan hvidløgspartiet har været opbevaret forud for og under transporten til lastehavnen, hvilket må komme Tokio Marine processuelt til skade, herunder i særdeleshed i forhold til Maersks mulighed for at løfte bevisbyrden i relation til sølovens §§ 274 og 275.

17.

Tokio Marine har i den forbindelse henvist til, at Jining skulle have oplyst, at hvidløgene var blevet opbevaret og håndteret behørigt forud for afskibningen, og at hvidløgene kun meget kortvarigt var blevet håndteret ved temperaturer over –3 C, jf. mail fra afskiberen.

18.

Afskiberens oplysninger fremstår imidlertid udokumenterede, idet bemærkes, at det eneste, som Tokio Marine reelt baserer sit synspunkt og anbringende på, er den pågældende mail fra afskiberen, som man næppe ville kunne forvente andet svar fra.

19.

Det fremgår i øvrigt også af mailen fra afskiberen, at «All of Chinese garlic have been stored into the cold warehouse under temperature minus 3 from end of August.» Det følger således af mailen, at hvidløgspartiet har været opbevaret hos afskiberen siden i hvert fald slutningen af august 2021, men det fremstår fortsat uoplyst, hvornår hvidløgene er høstet, samt hvorledes disse har været opbevaret forud for opbevaringen hos afskiberen.

20.

Den 6. november 2021 leverede MAERSK den tomme container til Jining. Som det fremgår af konnossementet, var Jining ansvarlig for at laste godset i containeren.

21.

Den 8. november 2021 blev godset lastet i containeren af og hos Jining.

22.

Den 9. november 2021 indleverede Jining containeren til den aftalte containerhavn i Qingdao, hvorefter godset først på dette tidspunkt kom i Maersks varetægt. Maersk udstedte samme dag konnossementet.

23.

Den 17. november 2021 blev containeren læsset på M/V Mathilde MAERSK i Qingdao.

24.

Den 29. november 2021 blev containeren omlæsset til M/V Madrid MAERSK i Ningbo.

25.

Containeren ankom herefter til Aarhus den 12. januar 2022, og blev leveret til BIGO i Odense den 14. januar 2022.

Kølecontaineren generelt

26.

Som følge af sagens karakter skal kort redegøres for, hvordan en kølecontainer fungerer, herunder hvordan dataloggeren over temperaturmålingerne skal læses.

27.

På «forsiden» af en *kølecontainer* er selve *kølemaskinen*, som skal sættes til strøm. Her findes to køleventilatorer i enden, som grundlæggende cirkulerer den kolde luft rundt i containeren. Luften «presses ned» fra ventilatorerne og vil blive ført ud og løbe langs gulvet. Dette er supply air. Temperaturen på supply air måles, der hvor den indblæses (markeret nederst med rød cirkel). Luften vil herefter cirkulere retur langs loftet. Temperaturen på return air måles øverst i kølemaskinen, når den kommer retur til kølemaskinen (øverste røde cirkel). Return air vil altid være en smule højere end supply air. Dette skyldes, at luften «fjerner varmen» fra godset under cirkulationen. Når luften er kommet retur, bliver den igen nedkølet af kølemaskinen, og luften presses ud i cirkulation igen:

... (foto udeladt)

Billede: https://www.cnc-line.com/cargo/reefer/fleet

28.

Det kan dog også være nødvendigt, at der sker en vis udskiftning af luf ten i containeren for blandt andet at komme af med den kulilte m.v., som bl.a. udledes af grøntsager (herunder hvidløg). Dette sker gennem ventilationen, som trækker «ny luft» ind udefra. Kølemaskinen skal herefter både nedkøle den nye luft samt sikre den rette luftfugtighed (humidity) i forhold til det aftalte.

29.

Når kølecontaineren samtidig har fastsat et setpoint på under +10.0 C, vil der under denne løbende nedkøling af luften (herunder den nytilførte luft), danne sig et lag is på fordamperen i kølemaskinen i forbindelse med nedkølingsprocessen. Det er nødvendigt, at maskinen får fjernet isen, så maskinen ikke «stopper til». Dette sker ved, at kølemaskinen begynder at «defroste» eller afrime. Der tændes i en kort periode for nogle varmelegemer i selve kølemaskinen, der smelter isen, som derfra løber som vand ud i bunden af maskinen. Det er både nødvendigt og helt naturligt, at kølemaskinen har disse afrimningsperioder. Dette har dog ikke indvirkning på selve temperaturen i containeren.

30.

Temperaturmålingerne på return air kan blive påvirket under afrimningsperioderne. Dette skyldes, at varmen fra varmelegemerne stiger op og dermed påvirker temperaturmålingerne på return air. Dette vil på temperaturmålingerne kunne ses som små udsving, hvor temperaturen kortvarigt ser ud til at stige til trods for, at temperaturen i selve containeren altså hele tiden er den samme.

31.

Endelig bemærkes, at Maersks kølecontainere gennem mange år har været udstyret med et QUEST styringssystem, jf. nedenfor.

Temperaturen under transporten

32.

MAERSK påtog sig, som anført ovenfor, at transportere godset i en kølecontainer ved en temperatur på – 3.0 C, Humidity: 65 % og VENT:10CBM/H, jf. konnossementet.

33.

Tokio Marine har fremlagt en besigtigelsesrapport, udarbejdet af Dan Inspektion A/S, hvoraf det fremgår, at kølemaskinen på kølecontaineren ikke var tændt i perioden fra omkring den 8. november 2021 til omkring den 6. december 2021. Tokio Marine har endvidere gjort gældende, at kølemaskinen ikke skulle have kølet korrekt i perioden herefter og frem til leveringen af godset i januar 2022. Ingen af

delene er imidlertid korrekt, hvilket Maersk også har redegjort nærmere for i sine processkrifter.

34.

Det hænder således, at der opstår fejl i Maersks eksterne systemer, hvorefter data ikke gemmes korrekt. Dette er, hvad der er sket i nærværende sag. Køleloggeren, på side 16 i besigtigelsesrapporten, er således ikke udtryk for, at kølemaskinen først er tændt fra omkring 6. december 2021, men tværtimod blot udtryk for, at der er opstået en fejl i de eksterne dataaflæsningssystemer.

35.

Maersk benytter sig således af satellitsignal, som sender data fra skibet til Maersks dataplatform inden det sendes til kunden (gratis). Da satellitforbindelsen var mangelfuld på den første halvdel af transporten fra Kina til Danmark, blev der ikke sendt temperaturdata til platformen i denne periode. Alle data blev imidlertid logget i controlleren på kølecontaineren således, at det fulde datasæt fra start til slut af transporten er intakt.

36.

Maersk har efterfølgende rekvireret den originale kølelogger fra deres interne systemer, hvor de korrekte data fremgår. Kølelogger for den i sagen omhandlede container (MNBU0457963), for perioden 7. november 2022 – 14. januar 2022, er medtaget i ekstrakten.

37.

Endvidere er medtaget kølelogger for kølecontaineren for den relevante periode i ekstrakten.

38.

Det følger af køleloggeren, hvilket understøttes af de øvrige køleloggere, at temperaturen som aftalt var fastsat til et setpoint på – 3.0 C, og at dette setpoint blev holdt under hele transporten.

39.

Det fremgår videre, at temperaturen omkring den 7./8. november 2021 måles til mellem ca. + 10 og 25 C. Dette skyldes, at containeren på dette tidspunkt ikke er tændt (containeren måler fortsat temperaturen). I denne tidsperiode er containeren i Jinings varetægt.

40.

Den 9. november 2021 ses et tydeligt fald i temperaturen. Dette skyldes, at kølemaskinen tændes. På denne dato bliver containeren leveret til Qingdao containerhavn og kommer i Maersks varetægt. Det tager en kølemaskine ca. 20–30 minutter at få supply air ned på en temperatur på – 3 C. Temperaturen stabiliserer sig kort efter, hvorefter supply air under hele rejsen ses at være i fuld overensstemmelse med det fastsatte setpoint på – 3 C.

41.

Også return air ligger inden for det forventelige område. De «udsving» i return air, som fremgår af bilaget, er udtryk for de ovenfor omtalte «afrimningsperioder». Det er vigtigt igen at understrege, at der dermed ikke er tale om, at temperaturen reelt stiger i containeren, men derimod blot at temperaturmålingen er blevet «forstyrret» af varmelegemerne i kølemaskinen under afrimningsperioderne. Udsvingene er faktisk udtryk for, at kølecontaineren har virket helt korrekt og efter hensigten, da afrimningsperioderne er helt nødvendige, for at kølemaskinen ikke bryder sammen.

42.

Det bemærkes, at der har været en del afrimningsperioder under transporten. Dette skyldes både det lave setpoint og de høje udendørstemperaturer, som containeren har været udsat for. Transporten af containeren er sket igennem farvande forbi Singapore m.v., hvor der både er særdeles høje lufttemperaturer såvel som luftfugtighed. Da det som bekendt er nødvendigt med udskiftning af luften løbende (via ventilation), har maskinen således skulle nedkøle og affugte den varme fugtige luft. Af den årsag vil der også være mange afrimningsperioder, da maskinen i denne proces vil danne mere is.

43.

Der ses i øvrigt også et lille udsving i temperaturen den 29. november

2021. Dette skyldes, at containeren på denne dato blev omlæsset til M/V Madrid MAERSK, jf. ovenfor. Årsagen til denne «stigning» i temperaturen er, at containeren i dette korte tidsrum er uden strøm. Dette påvirker dog ikke temperaturen i selve containeren. Derimod vil der i denne periode (når den er uden strøm) trænge luft udefra ind i kølemaskinrummet, da det ikke – i modsætning til selve containeren – er isoleret. Dette påvirker således selve temperaturmålingerne, men ikke temperaturen i selve containeren med godset.

44.

Jining havde angiveligt også anbragt en kølelog i godset. Temperaturmålingerne herfra er dog reelt ubrugelige, som følge af blandt andet den nævnte kølelogs placering i kølecontaineren. Der kan i denne sammenhæng ligeledes henvises til skønsmandens besvarelse af de stillede spørgsmål, i forhold til temperaturen i kølecontaineren under transporten.

Skønsrapporterne

45.

Skønsmanden Tom Steen Petersen har afgivet skønsrapport af 19. februar 2024 og supplerende skønsrapport af 14. marts 2024.

46.

Skønsmanden bekræfter, at kølemaskinen som aftalt i konnossementet «har leveret supply air iht. til det valgte set point –3.0C, samt affugtning af luften iht. det valgte set point RH 65%.», jf. skønsmandens besvarelse af spørgsmål 7b.

47.

I forbindelse med besvarelsen af spørgsmål 7b tilføjer skønsmanden, jf. ligeledes skønsmandens besvarelse af spørgsmål 2, at «Ventilationen har været indstillet til 5m3/timen og ikke til 10m3/timen, som stipuleret i konnossementet.»

48.

Forholdet omkring indstillingen af ventilationen har imidlertid ikke haft betydning for, hvordan kølemaskinen har fungeret, dvs. om kølemaskinen har kunnet levere en temperatur på – 3 C og en luftfugtighed på 65%, jf. skønsmandens besvarelse af det supplerende spørgsmål 1, hvor skønsmanden anfører, at «Om der blev ventileret med 5 m3 eller 10 m3 i timen, ville ikke i grundlæggende forstand have påvirket måden, hvorpå kølemaskinen fungerer.»

49.

En indstilling af ventilationen til 5 m3/timen i stedet for 10 m3/timen påvirker således IKKE kølemaskinens funktionsevne, idet bemærkes, at der ved 5 m3/timen fortsat udskiftes luft i containeren svarende til 1-2 gange pr. time.

50.

Skønsrapporterne understøtter i det hele, at Maersk har leveret det, der var aftalt med leverandøren, idet afvigelsen i indstillingen af ventilationen ikke har haft betydning for kølemaskinens og dermed kølecontainerens funktion.

51.

Heller ikke det forhold, at kølecontaineren var udstyret med et QUEST styringssystem, kan antages at have haft betydning for kølemaskinens funktion. Skønsmanden oplyser blot, i forbindelse med besvarelse af det supplerende spørgsmål 2, at kølecontaineren ville have fungeret på en anden – men ikke bedre eller mere optimal – måde, såfremt kølecontaineren ikke havde været udstyret med et QUEST styringssystem.

52.

QUEST har været benyttet af Maersk siden 2007 for ALLE afskibninger varmere end -4,9 C. Maersk har således transporteret 100.000 vis af kølecontainere med dette software. Oprindeligt var QUEST softwaren nyt for den moderne kølecontainerverden – og havde en relativ stor energibesparelse i forhold til andre lignende produkter. I de mellemliggende 17 år har branchen generelt forbedret energiforbruget for kølecontainere. Og de fleste bruger samme metode som QUEST, nemlig kompressor on/off og optimeret brug af fan-speed low/high. Den benyttede kølecontainer var således fuldstændig som andre sammenlignelige kølecontainere fra andre rederier – og kølemetoden den selvsamme som benyttes af andre rederier.

53.

I denne forbindelse kan ligeledes henvises til udtalelserne og oplysningerne fra Dean Bouch, der er ekspert på området.

54.

Endvidere kan henvises til artiklen medtaget i Ekstrakten side 145 – 152 og Materialesamlingen side 165 – 172.

55.

Der er således intet belæg for at hævde, at Maersks valg af styringssystem har haft nogen som helst betydning for kølecontainerens funktionsevne sammenlignet med andre systemer.

56.

Dean Bouch blev kontaktet af – og efter ønske fra – skønsmanden Tom Steen Petersen.

57.

Tokio Marine har i skriftvekslingen besværet sig over, at Dean Bouch, efter kontakten fra Tom Steen Petersen, kontaktede Maersk med henblik på at få bekræftet skønsmandens oplysninger om baggrund og grundlag for kontakten, herunder i særdeleshed skønsmandens oplysninger om, at parterne var enige om, at skønsmanden kunne kontakte Dean Busch, som er ansat i virksomheden Carrier.

58.

Forholdet er imidlertid alene det, at Dean Bouch – efter at skønsmanden Tom Steen Petersen, efter eget ønske og efter aftale med parterne, havde henvendt sig til Carrier med anmodning om en redegørelse for nogle tekniske forhold vedrørende kølecontainere og disses styresystemer – rettede henvendelse til Maersk med

anmodning om en bekræftelse af skønsmandens oplysninger, således at Carrier kunne besvare skønsmandens henvendelse. Dette bekræftede Maersk. Der var herudover ikke kontakt mellem Carrier og Maersk i anledning af skønsmandens henvendelse.

59.

Dean Bouchs redegørelser skal naturligvis tillægges fuld bevisværdi. Dean Bouch er en førende ekspert på området, og det var på skønsmandens ønske og initiativ, at Dean Bouch blev inddraget i sagen. Maersk har ingen indflydelse haft på Dean Bouchs besvarelse af skønsmandens henvendelse. Det modsatte er ikke kun udokumenteret, men direkte absurd.

60.

Årsagen til den mulige påbegyndte spiring af hvidløgene, må efter Maersks opfattelse enten skyldes, at hvidløgene allerede var for gamle ved afsendelsen, eller at de tidligere har været forkert opbevaret af afskiberen eller tidligere led i omsætningskæden, (f.eks. at de tidligere har været opbevaret og/eller transporteret ved for høje temperaturer).

61.

Det gøres således gældende, at det enten er afskiberens håndtering af godset eller godsets kvalitet, der er skyld i skaderne i form af den påbegyndte spiring. Der er under alle omstændigheder tale om forhold, der er opstået forud for, at Maersk overhovedet fik godset i sin varetægt. Disse forhold hverken skal eller kan Maersk holdes ansvarlig for. Skaderne skyldes ikke nogen handlinger eller undladelser fra Maersks side eller fra nogen, som MAERSK svarer for, hvilket skønserklæringerne klart understøtter. Herved har Maersk løftet sin bevisbyrde, og det kan i den forbindelse ikke komme Maersk processuelt til skade, at Tokio Marine ikke har sikret sig bevis for hvidløgenes kvalitet eller opbevaring forud for transporten.

62.

Det gøres i tillæg hertil gældende, at Tokio Marine ikke har dokumenteret sit påståede tab, idet bemærkes, at Tokio Marine ikke har fremlagt dokumentation (fakturaer) for de påståede videresalgspriser for hvidløgspartiet, ligesom Tokio Marine heller ikke har dokumenteret, at partiet ikke kunne have været solgt til en højere pris.

Afsluttende bemærkninger

63.

På baggrund af det ovenfor anførte fastholdes det, at Maersk ikke kan holdes ansvarlig for den påbegyndte spiring af hvidløgspartiet, idet Maersk fuldt ud har levet op til det, der var aftalt omkring transporten af hvidløgene.

64.

Maersk har ved det gennemførte syn og skøn, samt de fremlagte bilag og sagens omstændigheder i øvrigt, løftet bevisbyrden for, at hvidløgenes spiring ikke skyldes fejl eller forsømmelser hos Maersk eller nogen, som Maersk svarer for, jf. sølovens §§ 274 og 275.

65.

Det kan ikke komme Maersk processuelt til skade, at Tokio Marine ikke har sikret sig bevis for hvidløgenes kvalitet eller opbevaring forud for transporten.

66.

Det fastholdes endvidere, at Tokio Marine ikke har dokumenteret det påståede tab, som der søges erstatning for, ligesom Tokio Marine ikke har dokumenteret at have iagttaget sin tabsbegrænsningspligt.

Rettens begrundelse og resultat

(82) Det følger af sølovens § 275, stk. 1, jf. § 274, at MAERSK er ansvarlig for tab, hvis godset bliver beskadiget eller går tabt, mens det er i MAERSK's varetægt, medmindre MAERSK godtgør, at fejl eller forsømmelse af MAERSK selv eller nogen, denne svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

(83) Indledningsvis er det således Tokio Marine, der skal bevise, at varepartiet med hvidløg er blevet beskadiget, mens det var i MAERSK's varetægt. Kun hvis dette bevis er ført, skal MAERSK – for at blive fri for ansvar – godtgøre, at skaden ikke skyldes MAERSK's forsømmelse.

(84) Det kan efter bevisførelsen lægges til grund, at MAERSK leverede en tom container til Jining den 6. november 2021, og at Jining læssede kasserne med hvidløg i containeren på et ukendt tidspunkt den 8. november 2021. Det kan desuden lægges til grund, at Jining indleverede den læssede container på havnen i Qingdao på et ukendt tidspunkt den 9. november 2021, og at containeren herefter var i MAERSK's varetægt.

(85) Af udskrift fra køleloggen fremgår, at temperaturen i containeren i perioden fra den 6. november 2021 og frem til den 9. november 2021, kl. 7.00, hovedsageligt var væsentligt over setpoint på -3 grader. Den 9. november 2021, kl. 7.00, blev der tilført containeren strøm, hvorefter supply air hurtigt lagde sig i et temperaturbælte på hovedsageligt omkring de -3 grader, bortset fra i tidsrummet fra kl. 10.00–14.00, hvor strømmen blev frakoblet. Uden nærmere oplysning herom – men efter sædvanligt mønster – kan dette skyldes, at containeren blev flyttet på havnearealet.

(86) Efter Steen Aunstrup Nielsens forklaring kan en kølecontainer maksimalt afrime 4 gange i døgnet. Hvis blandt andet lasten har været for varm eller meget fugtig på lastetidspunktet i forhold til kølecontainerens temperatur, vil det kræve mange hyppige afrimninger. Det fremgår af køleloggen, at kølemaskinen den 9. november 2021 foretog afrimning 3 gange á

en varighed på op til 30 minutter, og at kølemaskinen den 10. november 2021 foretog afrimning 4 gange á en varighed på op til 38 minutter. Dette afrimningsmønster understøtter, at temperaturen i containeren kan være blevet forøget på grund af forhold ved lasten.

(87) Hertil kommer, at Tokio Marine ikke har fremlagt dokumentation for hvidløgenes tilstand, før disse blev overdraget i MAERSK's varetægt. Der kan ikke lægges afgørende vægt på indholdet af mailen af 18. januar 2022 fra Jining om behandlingen af hvidløgspartiet inden afskibningen, fordi det ikke fremgår præcist, hvad Jining er blevet spurgt om, og hvilke forudsætninger svaret baserer sig på. Desuden er oplysningerne udokumenterede. Det bemærkes, at temperaturerne i Jining den 8. november 2021 og den 9. november 2021 ifølge vejrdata fra Jining lå på mellem -0,30 og -16 grader, men at køleloggen ikke desto mindre viser supply air og return air temperaturer helt op til +17 grader. «Sladrehankens» starttemperatur på over +9,2 grader den 8. november 2021 understøtter, at hvidløgene før afskibningen har været undergivet temperaturer noget over setpoint på -3 grader.

(88) Der kan heller ikke lægges vægt på Peter Poulsens temperaturmålinger, som angiveligt er foretaget ved modtagelsen af varepartiet den 14. januar 2022 uden nærmere oplysninger om tidspunktet og de nærmere omstændigheder. Dette skal ses i lyset af, at køleloggen giver grundlag for at antage, at MAERSK's varetægtsperiode ophørte den 14. januar 2022, ca. kl. 7.00, hvor kølecontaineren blev slukket.

(89) Tokio Marine har derfor ikke ført det fornødne bevis for, at hvidløgene blev beskadiget i MAERSK's varetægtsperiode, hvorfor MAERSK frifindes.

(90) Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af advokatudgift med 75.000 kr. samt udgiften til syn og skøn med 48.750 kr. (eksklusive moms), i alt 123.750 kr. MAERSK er momsregistreret.

(91) Omkostninger til rets- og berammelsesafgift med 9.500 kr., foreløbigt afholdte udgifter til syn og skøn 27.187,50 kr. (inklusive moms) samt udgifter til afhjemling og vidneførsel med 43.166 kr. skal endeligt betales af Tokio Marine Europe S.A.

Thi kendes for ret:

MAERSK A/S frifindes.

Tokio Marine Europe S.A. skal til MAERSK A/S betale sagsomkostninger med 123.750 kr.

Beløbet skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

ND-2025-2 Oslo tingrett

Myndighet	Oslo tingrett
Dato	2025-02-05
Doknr/publisert	ND-2025-2
Stikkord	(2) Erstatningsrett. Tilbakelevering av oljerigg. Borerigg.
Sammendrag	Et oljerederi, SFL Hercules, tok ut søksmål mot fire Seadrill-selskaper med krav om erstatning for utbedringskostnader i forbindelse med tilbakelevering av oljeriggen «West Hercules». Den aktuelle oljeriggen hadde siden 2008 vært utleid til selskapene på et bareboat-certeparti, som hadde brukt riggen til boreoppdrag i utlandet og på norsk sokkel. SFL hevdet at riggen var blitt levert tilbake i mangelfull stand i strid med kontraktens redelivery-standard herunder krav om at riggen skulle være «ready to drill», i operasjonell stand, ikke skadet/slitt utover «ordinary wear and tear» og vedlikeholdt i samsvar med god vedlikeholds-praksis og Head Charter-krav. Retten avviste anførselen fra Seadrill om at inngåelsen av en tilleggsavtale i 2021 etablerte en ny leveringsdato og la til grunn at «Delivery Date» var 10. oktober 2008. Retten kom videre til at delivery-kravene skulle vurderes ved tilbakeleveringen og fant at SFL hadde dokumentert mangler og kostnader tilstrekkelig gjennom rapporter, fakturaer/PO og sakkyndige vurderinger.
Saksgang	Oslo tingrett 5. februar 2025, TOSL-2023-27336 (23-027336TVI-TOSL/07).Anket til Borgarting lagmannsrett.
Parter	SFL Hercules Ltd. (advokat Trond Eirik Sollund) mot Seadrill Limited, Seadrill Offshore AS, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited (for disse: advokat Henrik Hagberg og advokat Kristine Winsnes Hyldmo Bjørnvik).
Forfatter	Retten: tingrettsdommer Steinar Backe samt meddommerne Arnfinn Ivar Nergaard og Rene Hendrikus Antonius Woertman.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

1. Kort om saken og dens behandling

1.1. Anlegg av søksmål

(1) Ved stevning 17. februar 2023 tok SFL Hercules Ltd. ut søksmål mot de fire Seadrill-selskapene Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited, med krav om erstatning for utbedringskostnader i forbindelse med tilbakelevering av boreriggen West Hercules.

(2) De fire Seadrill-selskapene innga tilsvar 2. mai 2023 og påstod seg frifunnet.

1.2. Fagkyndige meddommere

(3) Etter begjæring fra Seadrill, besluttet retten den 26. februar 2024 at det skulle oppnevnes fagkyndige meddommere. Etter omforente forslag fra partene, ble teknisk konsulent Rene Woertman og professor Arnfinn Nergaard oppnevnt som fagkyndige meddommere.

1.3. Saksforberedelse – rettsmekling

(4) Første planmøte i saken ble avholdt 11. mai 2023, og deretter ble det avholdt planmøter den 6. januar 2024 og 12. mars 2024.

(5) Det ble avholdt rettsmekling over tre dager, den 28. mai til 30. mai 2024 uten at det ble oppnådd enighet i saken. Nytt planmøte som forberedelse til hovedforhandlingen ble avholdt 25. juni 2024.

(6) Den 9. august 2024 avsa retten kjennelse om bevistilgang.

1.4. Hovedforhandlingen

(7) Hovedforhandling ble avholdt fra 27. august 2024 til og med 25. oktober 2024. Det ble gjennomført 4-dagers uke, med rettsfri hele uke 41. Hovedforhandlingen ble tolket på engelsk til Seadrills partsrepresentant.

(8) Prosessfullmektig på SFLs side var advokat Trond E. Sollund, advokat Sigurd Holter Torp og advokat Ole Grepp, fra advokatfirmaet Schjødt. Som partsrepresentant for SFL møtte Chief Financial Officer (CFO) Aksel C. Olesen. I tillegg var konsulent Sveinung Lofthus til stede under hele hovedforhandlingen.

(9) Prosessfullmektig for Seadrill var advokat Henrik Hagberg, advokat Kristine Hyldmo Bjørnvik, advokat Anders Eine Røyneberg, advokat Sofie Mæland Tykvenko og advokat Susanne Stray-Pedersen, fra advokatfirmaet Thommessen. Som partsrepresentant for Seadrill møtte Vice President – Operations & Special Projects of Seadrill Americas Inc, Erin Cummings. I tillegg var Technical Leader Frode Meltveit til stede under hele hovedforhandlingen.

(10) Dokumentasjonen i saken er omfattende. Det faktiske utdraget utgjør flere ti-talls tusen sider. Dette består av bl.a. inspeksjonsrapporter, med bilder og rapporter av riggens

tilstand, dokumentasjon for utbedringer, arbeidsoperasjoner, fakturaer mm. I tillegg er det fremlagt flere sakkyndige rapporter fra begge sider, samt at det var omfattende vitneførsel i saken. Det er ikke mulig for retten å gjengi samtlige bevis i dommen, og de gjengis i den grad retten har funnet de sentrale for den vurderingen retten har gjort. Det bemerkes at rettens bevisvurdering er foretatt av samlet vurdering av bevisene i saken. At enkelte bevis ikke er omtalt i dommen, betyr ikke at de ikke er vurdert.

2. Sakens parter

(11) Ship Finance International (SFL) Corporation Ltd. er morselskapet i SFL-gruppen. Selskapet eier og kontrollerer en portefølje av skip og rigger til en samlet verdi av ca. 4,3 milliarder USD. Riggen (West Hercules) er en av riggene i selskapets portefølje.

(12) Seadrill-gruppen eier og opererer en rekke borerigger og boreskip.

(13) Seadrill Offshore AS (org nr. 929 350 685) er et norsk datterselskap av Seadrill Limited og er befrakteren i kontrakten med SFL.

(14) Seadrill Limited er morselskapet i Seadrill-gruppen. Seadrill Limited stilte som garantist under den opprinnelige bareboat avtalen som ble inngått for riggen. I 2018 kom ytterligere to Seadrill-selskaper til som garantister; Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited.

(15) Saksøker vil i det følgende bli omtalt som SFL, og saksøkte som Seadrill.

3. Sentrale begreper og aktører i saken

(16) Nedenfor følger en liste over sentrale begreper og aktører som har vært gjennomgående under bevisførselen og som blir omtalt i dommen.

(17) *Bareboat charter:* leieavtale hvor chartereren leier et fartøy uten mannskap og tar fullt ansvar for drift, vedlikehold, og forsikringer. Avtalen gir chartereren omfattende kontroll og juridisk ansvar for fartøyet, og betraktes ofte som en form for finansiell leasing. Eieren betaler kun kapitalkostnadene. Disse prinsippene gjelder også for bareboat-befraktning av en borerigg. Charterer i denne tvisten er Seadrill.

(18) *Bareboat Charter 2008:* Opprinnelige leievatale mellom SFL og Seadrill inngått i oktober 2008. Også benevnt som *Head Charter 2008*. Avtalen innebar en kjøpsforspliktelse av riggen for Seadrill etter 15 år.

(19) *Chapter 11-prosess:* frivillige restruktureringsprosesser under domstolstilsyn i USA. Prosessen gjør det mulig for et selskap å videreføre sin daglige virksomhet samtidig som selskapet beskyttes mot rettslige og økonomiske krav fra tiden før Chapter 11-prosessen ble iverksatt. Formålet er å få selskapet tilbake i en sunn økonomisk stilling.

(20) *Novation and Amendment Agreement 2018:* Ny avtale om finansiell leasing etter restrukturering som erstattet tidligere avtaler. Også betegnet som *Head Charter 2018*.

(21) *West Hercules Charter Arrangements Amendement Agreement:* Tilleggsavtalen inngått 2. august 2021. Seadrills kjøpsforpliktelse falt bort.

(22) *Capital Spares Purchase Agreement:* Inngått 31. oktober 2022. Gjelder kjøp av tillegsutstyr fra Seadrill som ikke skulle følge med ved tilbakeleveringen, og som SFL skulle kjøpe for totalt USD 8 millioner.

(23) *Redelivery and Coordination Agreement:* Tilbakeleveringsavtalen inngått 31. oktober 2022, og som har bestemmelser om tilbakeleveringen, herunder utsyr som ikke var klart for tilbakelevering.

(24) *Odfjell Drilling:* Ny operatør på riggen etter tilbakelevering, og var prosjektmanager og utførte arbeidet med SPS 2023.

(25) *SPS:* Special Periodic Survey – klassefornyelse. Denne skal sikre at riggen kan drive trygg og sikker drift i 5 nye år. Riggen tas da ut av operasjon for å gjennomføre inspeksjon og verifikasjon. West Hercules var gjennom SPS i 2013, 2018 og 2023.

(26) *Havindustritilsynet (Havtil):* Tidligere Petroleumstilsynet (PET) har myndighetsansvar for sikkerhet, beredskap og arbeidsmiljø i petroleumsvirksomheten i Norge.

(27) *Samsvarsuttalelse (SUT),* også kjent som *AoC (Aknowledgedment of Compliance):* Borerigger som skal operere på norsk sokkel må ha en samsvarsuttalelse fra Havindustristilsynet. West Hercules fikk utstedt SUT 21. desember 2012. SUT utstedes med tillit til at petroleumsvirksomhet kan gjennomføres med en borerigg i samsvar med regelverket. Alle kjente sikkerhetskritiske avvik skal være rettet opp, og innretningen må ha fått maritime sertifikater fra respektiv flaggstat.

(28) *Det Norske Veritas (DNV):* Et uavhengig internasjonalt klassifikasjonsselskap som på vegne av sine kunder foretar klassing av borerigger, for å vurdere om riggen er i tråd med klasseregelverket og andre flaggstats- og kyststatsregelverk.

(29) *Punchliste:* Liste over oppgaver som må fullføres eller rettes opp før et prosjekt kan anses som ferdigstilt / klar for operasjon/ overlevering. Listen inkluderer vanligvis mangler, uferdige arbeider og behov for justeringer.

(30) *Condition of Class (CC):* Påpekning av forhold ved utstyr hvor det gis en tidsfrist for å utbedre, men hvor riggen i mellomtiden kan operere. Eventuelt med noen restriksjoner. Slettes når forholdet er utbedret og kontrollert. Hvis forholdet ikke utbedres innen fristen, vil ikke riggen anses å oppfylle klassekravene.

(31) *OEM (Original equipment manufacturer):* Originalleverandør av riggutstyr.

(32) *Skipavika Havneterminal:* Havneområde i Mongstad havnebasseng hvor det utføres serviceoppdrag på rigger.

(33) *Hanøytangen:* Industriområde ved Askøy, Bergen, hvor det tilbys tjenester knyttet til vedlikehold, reparasjon og oppgradering av offshore-installasjoner. Har Nord-Europas største tørrdokkanlegg.

(34) *Semco Maritime:* Ingeniørselskap- og konstruksjonsselskap på Hanøytangen som utførte mye av SPS-arbeidet.

(35) *Future Energy:* Selskap engasjert av Seadrill for å foreta inspeksjon og utbedring av elektriske systemer før tilbakelevering.

(36) *Archer:* Selskap engasjert av Seadrill for å foreta inspeksjon og utbedring av bl.a. kabelgjennomføringer (MCT) og kartlegging av eksplosjonssikkert utstyr (EX-utstyr).

(37) *ADC Energy (ADC):* Ble engasjert av Seadrill for å inspisere riggen under overfarten fra Canada til Norge oktober/november 2022. ADC avga sin inspeksjonsrapport 20. desember 2022.

(38) *HMH:* Produsent av boreutstyr.

(39) *Westcon:* Engasjert av SFL for å utføre arbeid med EX-inspeksjon, registrering og reparasjon.

(40) *Inspectio:* Inspeksjonsverktøy for inspeksjoner på riggen. Bl.a. brukt av Westcon. Rapportene omtales som Inspectio-rapporter.

(41) *Condition assessment:* Tilstandsvurdering av riggen som gjøres forut for SPS, for å avklare hva som må utbedres.

(42) *GAP-analyse:* Metode for å sammenligne systemets nåværende prestasjoner eller status med ønsket prestasjoner eller mål, herunder regelverkskrav. Den identifiserer forskjellene (eller «gapene») mellom hvor et system er i dag, og hvor det skal være.

4. Framstilling av saken – kort historikk

(43) Sakens tvistegjenstand er boreriggen West Hercules, som er en halvt nedsenkbar ultra dypvanns harsh environment borerigg. Den ble bygget ved verft i Korea, og ferdigstilt i 2008. Flaggstaten er Panama, og den har klassesertifikater fra Det norske Veritas (DNV). Riggen er eid av SFL og har siden 2008 vært utleid til Seadrill-gruppen, som har benyttet riggen til boreoppdrag på både utenlandsk og norsk sokkel.

(44) Den opprinnelige leieavtalen var et bareboat charter inngått som en finansiell leasingavtale 7. oktober 2008. I henhold til det opprinnelige Head Charter hadde Seadrill en absolutt forpliktelse til å kjøpe riggen fra SFL på datoen som falt 15 år etter levering av riggen fra verftet. SFL finansierte riggen gjennom daglig hyre mottatt fra Seadrill, mens Seadrill opererte riggen som om den var deres egen. Kjøpsforpliktelsen var i charteret art. 46.2. priset til USD 135 millioner. I art. 43 inneholder charteret bestemmelser om at Seadrill pliktet å vedlikeholde riggen:

«as she was at the Delivery Date (subject to subsequent, normal wear and tear not affecting class)».

(45) Som følge av et kraftig fall i oljeprisene i 2014, fikk Seadrill finansielle utfordringer. Seadrill begjærte konkursbeskyttelse (Chapter-11) i Texas i 2017, og det ble i denne forbindelse inngått et nytt Head Charter av 15. juni 2018 (Novation and Amendement Agreement), som erstattet tidligere avtaler, og som fortsatt var en finansiell leasingavtale med en kjøpsforpliktelse av riggen. Avtalen inneholdt noe nye betingelser, bl.a. at hyren ble redusert og kjøpsforpliktelsen ble prissatt til USD 138 millioner.

(46) Seadrill måtte imidlertid gjennom en ny Chapter-11 prosess i 2021. Som ledd i denne i prosessen hadde Seadrill valget mellom å avvise eller videreføre Head Charter 2018. Seadrill valgte å videreføre Head Charter 2018, bl.a. som følge av at Seadrill hadde kontrakt på boreoppdrag for Equinor i Canada. SFL og Seadrill inngikk deretter en tilleggsavtale, Amendement Agreement den 2. august 2021, som ble godkjent av konkursdomstolen i Texas den 27. august 2021. Avtalen har under saken vært omtalt som Tilleggsavtalen og/eller endringsavtalen. Retten vil i den videre redegjørelsen omtale avtalen som Tilleggsavtalen.

(47) Tilleggsavtalen innebar en grunnleggende endring av certepartiforholdets karakter og vilkår sammenlignet med det som hadde vært gjeldende i perioden fra 2008 til 2021. Frem til 2021 var Seadrill forpliktet til å kjøpe riggen ved utløpet av leieperioden. Under tilleggsavtalen var derimot SFL forpliktet til å ta tilbake riggen på ordinær måte ved utløpet av leieperiode. Endringen innebar at certepartiforholdet gikk fra å være en finansiell leasingavtale til å være en operasjonell leasingavtale der SFL påtok seg rollen som en ordinær eier under et bareboat-certeparti, og kjøpsforpliktelsen på USD 138 millioner ble frafalt.

(48) I Tilleggsavtalen av 2021 ble det avtalt at leieforholdet av riggen skulle opphøre ved utløp av Seadrills boreavtale med Equinor i Canada. Deretter skulle Riggen forflyttes til Norge og legges til kai ved Skipavika Havneterminal, som senere ble endret til Hanøytangen. Tilleggsavtalen oppstilte visse vilkår for riggens tilstand ved tilbakeleveringen. Retten vil komme nærmere tilbake til dette nedenfor.

(49) I perioden etter inngåelsen av tilleggsavtalen var det dialog mellom partene om tilbakeleveringen og riggens tilstand, og det ble den 31. oktober 2022 inngått en Redelivery and Coordination Agreement (Tilbakeleveringsavtalen). I følge avtalen skulle riggen tilbakeleveres til SFL 14 dager etter ankomst Hanøytangen. Riggen ble ankret opp ved Hanøytangen 8. desember, og tilbakeleveringsdatoen var 22. desember 2022.

(50) Riggen skulle våren 2023 gjennom en Special Periodic Survey (SPS), som er klassefornyelse av riggen. En slik SPS gjennomføres hvert 5 år, og riggen gjennomgår da en omfattende kontroll for effektiv og trygg drift for 5 nye år, som innebærer funksjonstesting og verifikasjon av klassekrav. Hovedhensikten med en SPS er ikke å foreta omfattende reparasjoner, men å kontrollere at den kan driftes i 5 nye år. Av tilleggsavtalen følger det at SFL hadde ansvaret for å gjennomføre og bekoste SPS'n, mens Seadrill hadde ansvaret for å planlegge scope (arbeidsomfang) og budsjett. Arbeidet med denne SPS'n ble ledet av SFL mens prosjektmanager var Odfjell Drilling, som skulle overta som operatør av riggen, og ble utført ved Semco Maritimes verft på Hanøytangen ved Bergen.

(51) SFL anfører at riggen var i en mye dårligere tilstand ved tilbakeleveringen enn det var avtalt at den skulle være, slik at det måtte gjøres omfattende utbedringsarbeider, utover hva som skulle gjøres ved en standard SPS. Det er for retten dokumentert at i juni 2024, var påløpte totale kostnader USD 100,2 millioner. Kravet mot Seadrill ved hovedforhandlingens slutt utgjorde NOK 588.005.481. SFL anfører at de krever Seadrill for utbedringskostnader, og at kostnadene til selve SPS'n er holdt utenfor.

5. Oversikt over krav og påstander

5.1. Påstander

(52) SFL la ned i stevning, sluttinnlegg og ved hovedforhandlingens slutt, ned følgende påstand:

1. Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited dømmes, én for alle og alle for én, til innen to uker fra dommens forkynnelse å betale til SFL Hercules Ltd. et beløp fastsatt etter rettens skjønn med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra forfall til betaling skjer.

2. Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited dømmes, én for alle og alle for én, til innen to uker fra dommens forkynnelse å betale til SFL Hercules Ltd. sakens kostnader.

(53) Seadrill la ned påstand om full frifinnelse i tilsvar og sluttinnlegg. Ved hovedforhandlingens slutt, nedla Seadrill følgende påstand:

Prinsipalt:

1. Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited frifinnes mot å betale SFL Hercules Limited NOK 13 584 206,21 med tillegg av lovens rente fra forfall og til betaling skjer.

2. SFL Hercules Ltd. dømmes til å erstatte Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limiteds sakskostnader.

Subsidiært:

1. Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited frifinnes mot å betale SFL Hercules Limited NOK 16 892 206,2 med tillegg av lovens rente fra forfall og til betaling skjer.

2. SFL Hercules Ltd. dømmes til å tilbakelevere de tidligere leverte 8 stk. pennant lines og 2 stk. MUX-kabler til Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited and Seadrill Treasury UK.

3. SFL Hercules Ltd. dømmes til å erstatte Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limiteds sakskostnader.

5.2. Påstandsgrunnlag

(54) Anførslene i saken er omfattende. Retten vil her gi en overordnet oversikt over påstandsgrunnlagene. Det er 68 enkeltkrav i saken, og retten vil omtale nærmere partenes særskilte anførsler til enkeltkravene under behandlingen av disse nedenfor.

5.2.1. Påstandsgrunnlag SFL

(55) Avtaleforholdet mellom partene oppstiller krav til Riggens tilstand ved tilbakelevering. SFL anfører at Riggen og en rekke utstyrskomponenter og systemer var i en langt dårligere tilstand enn det de skulle være i henhold til avtalen. Manglene var vesentlige og mangeartede, og knyttet seg blant annet til store deler av boreutstyret, som er essensielt utstyr for at Riggen skal kunne operere sikkert og utføre det arbeid den er konstruert for. Tilstanden på elektriske systemer oppfylte verken krav i avtalen eller forskrifter og utgjorde en alvorlig sikkerhetsrisiko. Det ble også avdekket betydelige mangler ved annet utstyr som er essensielt for Riggens operasjon, herunder bl.a. knyttet til ankervinsjer, ledehjul for ankerkjettinger («fairleads»), HVAC-anlegget og dreibare propeller («thrustere») mm.

(56) Riggens mangelfulle tilstand ved tilbakeleveringen skyldes blant annet mangelfullt vedlikehold over tid. En forklaring på nedprioritering av vedlikeholdet kan være at Seadrill hadde betydelige økonomiske utfordringer. De økonomiske utfordringene viser seg bl.a. ved at Seadrill søkte konkursbeskyttelse (Chapter 11) to ganger mens de opererte Riggen, både i 2017 og i 2021. SFL trenger imidlertid ikke påvise hvorfor Riggen hadde en mangelfull tilstand ved tilbakeleveringen. Det avgjørende er den mangelfulle tilstanden i seg selv, som ikke tilfredsstiller avtaleverkets krav.

(57) SFLs krav i saken er basert på at Riggen ikke ble tilbakelevert i kontraktsmessig stand. SFL har hatt svært betydelige kostnader forbundet med å sette Riggen i kontraktsmessig stand. Disse kostnadene kreves erstattet av Seadrill, med et beløp fastsatt etter rettens skjønn, med tillegg av forsinkelsesrenter fra forfall til betaling skjer.

(58) Kravene til Riggens tilstand ved tilbakeleveringen følger av Head Charter 2018, Tilleggsavtalen av 2. august 2021 og Tilbakeleveringsavtalen av 31. oktober 2022. Tilbakeleveringsavtalen sammenfatter dette i fire krav til Riggens tilstand. De fire vilkårene er kumulative og må ses i sammenheng. SFL anfører at Riggen ved tilbakeleveringen på en rekke punkter var i brudd med et eller flere av de fire vilkårene.

(59) Det første vilkåret er at Riggen ved tilbakeleveringen skulle være «ready to drill». Kravet om «ready to drill» og «operational state» må blant annet forstås slik at Riggen var i en slik tilstand at den under operasjon og ved tilbakeleveringen oppfylte gjeldende regelverkskrav. Riggen var for eksempel ikke «ready to drill» dersom det var mangler ved utstyr som representerte en sikkerhetsrisiko. Den ville heller ikke være «ready to drill» hvis for eksempel boreutstyr eller kraner var så nedslitt at det kunne inntre alvorlige hendelser.

Hvorvidt Seadrill rent faktisk har operert riggen til tross for en slik mangelfull tilstand, er uten betydning for hvorvidt Riggen var «ready to drill».

(60) Riggen skulle heller ikke være slitt eller ha skader utover «normal wear and tear». Riggens tilstand ved tilbakeleveringen skal måles mot Riggens tilstand da den var ny ved leveringen i oktober 2008. Vilkåret innebærer at Riggen ved tilbakeleveringen ikke skal være skadet eller slitt utover normalt slit og elde, eller ha skader som påvirker klasse.

(61) Videre skulle Riggen ha en tilstand ved tilbakeleveringen som viser at den har vært vedlikeholdt i henhold til god vedlikeholdspraksis, og eller i samsvar med the Head Charter 2018.

(62) SFL anfører at Riggen var i en langt dårligere forfatning enn det avtaleverket stiller krav om.

(63) Kravsgruppene kan deles inn i følgende hovedgrupper:

- Mangler ved borepakkene/drilling
- Mangel ved elektriske systemer
- Mangler ved marine systemer og boligkvarteret
- Manglende etterlevelse av regelverksendringer
- Andre kostnader

5.2.2. Seadrills påstandsgrunnlag

(64) Flesteparten av SFLs krav mot Seadrill ble frafalt ved punkt B.10 i Tilleggsavtalen. Dette betyr at Seadrills eksponering under Tilleggsavtalen er begrenset til forhold som oppstod etter Tilleggsavtalens ikrafttredelse. SFL har derfor ikke grunnlag i kontrakten for flesteparten av sine krav.

(65) Riggen ble i praksis levert til Seadrill under et nytt kortvarig bareboat-certeparti ved Tilleggsavtalens ikrafttredelse. Dette innebærer at riggens tilstand ved tilbakelevering i desember 2022 skal sammenholdes med tilstanden da Tilleggsavtalen trådte i kraft 27. august 2021, og ikke riggens tilstand da Head Charter 2008 ble inngått. En annen forståelse vil blant annet innebære at ordlyden «all claims of Owner against the Seadrill Group arising from, under or related to ... the Rig» ikke vil få noen innholdsmessig betydning.

(66) I tillegg til ordlyden i punkt B.10, støttes Seadrills forståelse av bestemmelsens virkning av den kommersielle konteksten som Tilleggsavtalen ble forhandlet og inngått i. Seadrill viser særlig til den da pågående Chapter 11-prosessen, hvor Seadrills banker og kreditorer måtte godkjenne Tilleggsavtalen før den ble sendt til konkursdomstolen i Texas for formell godkjennelse. Dokumentene som ble inngitt til konkursdomstolen, og Seadrills tidsnære dokumenter og korrespondanse, støtter også Seadrills forståelse av virkningen av punkt B.10.

(67) Uavhengig av virkningen av Tilleggsavtalen punkt B.10, tilfredsstilte riggen de krav som følger av Tilleggsavtalen da riggen ble tilbakelevert 22. desember 2022. Det er derfor ikke grunnlag for SFLs krav mot Seadrill.

(68) Riggen var «ready to drill» da den ble tilbakelevert til SFL. Dette uttrykket, som er nærmere beskrevet i Head Charter klausul 2008 48.4.3, gjelder riggens operative tilstand. Umiddelbart før tilbakelevering hadde riggen fullført en vellykket borekampanje for Equinor i Canada. Hadde det ikke vært for tilbakeleveringen i Norge og 2023 SPS, ville riggen ha vært klar til å fortsette boringen i Canada eller andre steder. Riggen ble tilbakelevert med avtalt utstyr og reservedeler om bord og med alle lister, logger, planer, driftsmanualer og tegninger i Seadrills besittelse, og dermed «ready to drill». Seadrills syn er at vilkåret «in an operational state where it is able to work» innebærer at riggen skal være i samme tilstand som kreves for å være «ready to drill», om ikke lavere.

(69) Riggen ble tilbakelevert til SFL i samsvar med vilkårene i Head Charter 2018. Alminnelig slit og elde for en flytende boreplattform avhenger av en rekke faktorer, herunder den opprinnelige byggekvaliteten, generell forringelse på grunn av alder, bruk og begrensninger i designlevetid for riggen og utstyr, certepartiforholdets lengde, og miljøet riggen opererer i. Ved tilbakelevering var det tre utestående «Conditions of Class», og Seadrill tok ansvar for disse.

(70) Klausul 48 i Head Charter 2018 gjelder ikke for tilbakeleveringen av riggen under Endringsavtalen. Klausulen regulerer «Cross-default and termination» og virkningene av «Termination Events». Head Charter 2018 ble aldri hevet, og klausul 48 kommer derfor ikke til anvendelse.

(71) Seadrill har vedlikeholdt riggen i samsvar med sitt omfattende vedlikeholdssystem. Vedlikeholdssystemet dekker både forebyggende og korrektivt vedlikehold, og tilsvarer vedlikeholdssystemene som alle store, internasjonale boreentreprenører har.

(72) I henhold til punkt B.4 i Tilleggsavtalen var Seadrill ansvarlig for «preparing for the upcoming special survey in 2023, including preparation of scope of work and budget for actual SPS». Som forklart i avsnitt 3.3 nedenfor, skulle SFL bære kostnadene ved 2023 SPS. Seadrill oppfylte sin forpliktelse til å forberede 2023 SPS. Dermed er det ikke grunnlag for SFLs krav mot Seadrill for manglende forberedelse til 2023 SPS.

(73) SFL har så langt ikke sannsynliggjort slik årsakssammenheng, for eksempel ved å vise at de spesifikke anførte avvikene ikke skyldes alminnelig slit og elde.

(74) SFL må også bevise årsakssammenheng mellom de spesifikke, individuelle kontraktsbruddene og de påståtte økonomiske tapene. De fleste innkjøpsordrene («PO-er») og fakturaene som SFL har fremlagt til støtte for sine krav, er så generiske og uspesifiserte at det er umulig å knytte kostnadene til de påståtte kontraktsbruddene. Videre virker flere av SFLs krav fortsatt å være basert på estimater, uten støtte i dokumentasjon i form av tilbud, PO-er eller fakturaer. Det er for øvrig fremdeles en del krav hvor det er uklart om SFL faktisk har pådratt seg de kostnadene som SFL krever dekket av Seadrill. SFL har også medtatt store kostnader i sine krav som ikke relaterer seg til de påståtte kontraktsbruddene, inkludert overdrevne kostnader og kostnader til oppgraderinger og modifikasjoner. Dette er kostnader som SFL skal bære i henhold til punkt B.4 i Tilleggsavtalen.

(75) Punkt B.4 i Tilleggsavtalen fastslår at SFL skal bære kostnadene ved 2023 SPS. Dette innebærer at SFL ikke kan kreve at Seadrill skal dekke kostnader som de uansett ville ha pådratt seg som en del av 2023 SPS. Dette følger også av alminnelig norsk erstatningsrett. Arbeidsomfanget under en SPS vil inkludere både en klassedel og en vedlikeholdsdel. Kostnadsoverskridelser er vanlige, siden arbeidsomfanget nærmest nødvendigvis vil øke etter hvert som detaljerte inspeksjoner av riggen og utstyr gjennomføres. Arbeidsomfanget vil normalt også øke under selve SPS, ettersom uforutsette reparasjonsbehov oppstår eller avdekkes, som gjerne resulterer i ytterligere økninger i klasse- og vedlikeholdskostnadene. SFL kan ikke kreve noen kostnader knyttet til klasse- eller vedlikeholdsdelen av 2023 SPS av Seadrill.

6. Sentrale perioder i hendelsesforløpet etter inngåelse av tilleggsavtalen

(76) I tillegg til den korte overordnede historikken som er gitt ovenfor, finner retten grunn til å gå nærmere inn på enkelte hendelser i tiden fra inngåelsen av Tilleggsavtalen i august 2021 og frem til våren 2023, som har betydning for rettens kravsvurdering.

6.1. Etter inngåelse av Tilleggsavtalen august 2021.

(77) Sveinung Lofthus ble engasjert av SFL for å forberede tilbakeleveringen fra SFL sin side og for å ha dialogen med Seadrill, herunder for å kunne planlegge for den kommende SPS.

(78) Det følger av tilleggsavtalen art. 4 at Seadrill skulle sette opp et SPS budsjett, eksklusiv oppgraderinger for foreldede systemer. Ved e-post av 29. juli 2021 fra Matt Lyne i Seadrill til Aksel Olesen i SFL, sendte Seadrill over estimerte kostnader for den kommende SPS. Kostnadene ble anslått til USD 34 millioner. Ute av drift-perioden (landligget) ble anslått til 46 dager.

(79) Den 28. september 2021 oversendte Seadrill v/ Mikael Green til Lofthus en e-post med presentasjon for SPS, inkludert estimerte kostnader. Kostnadene ble av Seadrill estimert til USD 29,9 millioner. Dette var brutt ned i to deler, pre-scope med condition assessment, på USD 5,3 millioner og selve SPS på USD 24,7 millioner,

(80) Det var en god del dialog mellom partene om SPS, både på mail og møtevirksomhet.

(81) Seadrill utarbeidet en ny presentasjon den 26. oktober 2021, hvor kostnadene fortsatt var estimert til USD 29,9 millioner. Den 16. november 2021 oversendte Mikael Green i Seadrill en ny presentasjon til Lofthus. Det fremgår av presentasjonen at Seadrill tok sikte på å starte arbeidet 1. januar 2022.

(82) I forbindelse med at Odfjell muligens skulle overta som operatør for riggen ønsket de å gjennomføre en inspeksjon av riggen. Denne inspeksjonen ble gjennomført i september 2021, og Odfjell avga en verifikasjonsrapport 7. oktober 2021.

(83) I sammendraget i rapporten side 7, uttales det:

> «Interviews, document review and spot check revealed that RS in 2018 was executed based on minimum requirements. It should be assumed that RS in 2023

> will require major overhaul of the drilling equipment and piping system, both marine and drilling. Modification related to obsolete systems must also be expected».

(84) Også Odfjells vitner under hovedforhandlingen forklarte at deres oppfatning var at SPS i 2018 kun hadde gjort det mest nødvendige for å få riggen gjennom klassefornyelsen den gang. Manager i Odfjell drilling, Christopher Opstvedt, som ledet Odfjells inspeksjon, omtalte det som en «Rema 1000 SPS». Han forklarte at da de gikk om bord så de at riggen var veldig slitt, og at den så mer slitt ut enn det man kunne forvente etter en SPS bare tre år tidligere. Han forklarte at mannskapet fra Seadrill opplyste at riggen hadde vært i veldig dårlig stand da den kom fra Kina i 2012, og at de hadde gjort det de kunne med de midlene de hadde til rådighet.

(85) Verifikasjonsrapporten ble oversendt Seadrill 22. november 2021, ved brev fra Lofthus, og Lofthus ba om Seadrills feedback til funnene i rapporten. Den 20. desember 2021 sendte Mikael Green en e-post til Lofthus hvor han opplyste at de jobbet med rapporten.

(86) I januar 2022 lå riggen til land i Skipavika for å klargjøres for oppdrag i Canada. SFL ønsket da å få underleverandører om bord for å kartlegge tilstanden og planlegge SPS i 2023. Lofthus forklarte at de ønsket innsyn i det arbeidsscopet Seadrill skulle gjøre i Skipavika, men dette fikk de ikke innsyn i, jf. bl.a. e-post fra Mikael Green 19. januar 2022.

(87) Odfjell ønsket 27 personer om bord, men Seadrill motsatte seg dette, og ønsket heller ikke at disse skulle forstyrre pågående planlagt aktivitet, og antallet ble kraftig redusert, jf. e-post fra Mikael Green i Seadrill til Lofthus 3. februar 2022. Odfjell inspiserte boreutstyr, og avga en ytterligere verifikasjonsrapport 29. mars 2022. Ved et Management Agreement 11. mai 2022 mellom SFL og Odfjell, overtok Odfjell Drilling som manager av riggen, når den ble tilbakelevert.

(88) SFL og Odfjell hadde dialog i etterkant av dette, for å planlegge SPS, og det ble bl.a. avtalt at SPS skulle gjennomføres ved Semcos verft på Hanøytangen, jf. mail fra Stein Harald Nielsen i Odfjell til Lofthus 5. juli 2022. Odfjell presenterte en kostnadsplan i august 2022, og kostnadene til SPS var der anslått til USD 38,7 millioner.

(89) Lofthus forklarte at det sommeren 2022 oppstod en bekymring hos SFL om hvordan riggens tilstand ville være ved tilbakeleveringen. Det er for retten fremlagt en del korrespondanse om dette.

(90) I brev fra SFL av 24. juni 2022 til Seadrill, uttrykte SFL bekymring for om riggen ville bli tilbakelevert i henhold til vilkårene i Head Charter og Tilleggsavtalen av august 2021. I brevet gjennomgikk SFL tilbakeleveringsvilkårene, og skrev bl.a.:

> «Pursuant to section 4 in the August 2021 Amendment the Rig shall be redelivered in a:
>
> «ready to drill state in accordance with the Head Charter and in a manner that is consistent with good industrial maintenance practice».

There are several provisions in the Head Charter that are relevant for Seadrill's redelivery obligations, and the aim of this letter is not to go into all the details. However, a key provision is found in the Head Charter clause 48.4.2, which states that the Rig upon redelivery shall be:

> «in the same structure, state and condition as that in which she was deemed delivered under Clause 36 above and (if relevant) as modified as per Clause 44.4 and otherwise, fair wear and tear not affecting class or any other licenses/ certificates excepted, it being understood and agreed, however, that for the purpose of Clause 15 and this Clause 48 the Unit shall – regardless of her actual physical condition at the time of delivery hereunder – be deemed as per the Delivery Date to have complied with the Construction Contract, class requirements without condition/recommendation[...]»

(91) SFL uttalte også at det var uklart hvilket utsyr som ville bli tilbakelevert med riggen, og at det var bekymring rundt forberedelser til SPS.

(92) I brev av 1. juli 2022, svarte Seadrill v/ Marcel Wieggers at riggen vill bli levert:

> in accordance with section 4 of the August 2021 Amendment, i.e. in a:
>
> «ready to drill state in accordance with the Head Charter and in a manner that is consistent with good industrial maintenance practice.»

(93) Det er videre fremlagt flere brev fra denne perioden, herunder fra 3. og 4. august 2022, hvor Seadrill forsikret at de:

> «are focusing all our efforts on working to ensure the redelivery of the West Hercules in accordance with our contractual obligations to you».

(94) Partene fortsatte diskusjonen rundt tilbakeleveringen og av særlig interesse er en e-post Wieggers i Seadrill sendte Lofthus den 7. august 2022. I e-posten fremsetter Wieggers et forslag for tilbakelevering. I e-posten skriver Wieggers bl.a.:

> «On the basis that 1-4 above are provided to SFL, the rig will otherwise be handed over 'as-is'. For example, and by way of reference to a couple of items raised in SFL's correspondence, the rig will be delivered with:
>
> - 2 ea mux cables of 9180ft and 1 ea of 3940ft and other items as-is.
> - The R5 anchor chain (which is superior compared to the originally delivered R4 chain) as is».

(95) Seadrill forslo her at riggen ble overlevert «as is», bl.a. i bytte mot capital spares. Dette ble avslått av SFL.

6.2. Inngåelsen av Tilbakeleveringsavtalen

(96) Tilbakeleveringsavtalen ble inngått i oktober 2022, for å regulere flere forhold som hadde vært diskutert mellom partene. Dette gjaldt bl.a. utstyr som ikke ville være klart ved tilbakelevering og hvilket utstyr som skulle følge med, samt hvilke kjente utstyrsavvik fra den originale byggespesifikasjonen som SFL var villig til å akseptere uten at Seadrill trengte å utbedre eller kompensere for. I tillegg ble det avtalt at det skulle gjennomføres inspeksjoner forut for og etter tilbakeleveringen.

(97) I avtalens pkt. 4.4. ble det avtalt et inspeksjonsprogram for tilbakeleveringen.

(98) Seadrill engasjerte Aberdeen Drilling Consultans (ADC), til å inspisere riggen. ADC hadde tidligere inspisert riggen i 2020, og det er for retten fremlagt en rapport datert 26. oktober 2020. Det er videre fremlagt en e-post fra ADC av 17. november 2022, hvor det fremgår at flere av forholdene påpekt i 2020, ikke var utbedret i 2022. Av totalt 39 påpekte non-conformances, var 23 fortsatt åpne.

(99) ADC avga sin inspeksjonsrapport 20. desember 2022. Det er på det rene at denne ikke ble delt med SFL, og den ble først fremlagt i tilsvaret i mai 2023. Det er ukjent for retten hvorfor dette ikke ble gjort, og det har heller ikke vært noen redegjørelse under hovedforhandlingen fra Seadrill på hvorfor denne ikke ble delt.

(100) Av rapportens sammendrag innledningsvis, fremgår det at ADCs mandat var å inspisere riggen i henhold til vilkårene avtalt i tilbakeleveringsavtalen, og rapporten gjengir følgende vilkår:

1. In a «ready to drill» state and in an operational state where it is able to work

2. Damaged or worn beyond ordinary wear and tear or have damage that affect class; and/or

3. Not maintained in accordance with good maintenance practices, prudent offshore drilling unit operating standards and established manuals and practices adopted by the Seadrill.

(101) HMH ble engasjert av SFL/Odfjell for å gjøre inspeksjoner av sitt boreutstyr på overfarten fra Canada til Norge høsten 2022. Som følge av denne visuelle rapporten ble det utarbeidet rapporter, med betegnelse RA56. Retten vil komme nærmere tilbake til disse nedenfor under de enkelte krav.

(102) På oppdrag fra SFL, foretok Odfjell en «redelivery inspection» om bord på riggen i transit fra Canada til Norge, i perioden 11. november til 8. desember 2022, og avga en «redelivery inspection report» den 13. desember 2022, vedlagt en punchliste med totalt 258 punch items. Denne ble oversendt Seadrill samme dag.

(103) Partene hadde kontinuerlig dialog om punchlisten og tilbakeleveringen og den 22. desember 2022 undertegnet Wieggers og Aksel Olesen en tilbakeleveringsprotokoll. Vedlagt protokollen var en punchliste. Det fremgår av tilbakeleveringsprotokollen at partene ikke var enige om alle forholdene i punchlisten.

(104) I etterkant av dette fortsatte dialogen mellom partene, og i brev av 23. desember 2022 skrev Aksel Olesen i SFL at SFLs syn var at Seadrill ikke hadde oppfylt sine kontraktsforpliktelser frem mot tilbakeleveringen. Det ble anført at Seadrill ikke hadde planlagt tilstrekkelig den kommende SPS, og at SFL hadde pådratt seg kostnader til Odfjell pga. dette. SFL tok videre opp i brevet flere forhold de mente var mangelfulle, og at riggen egentlig ikke var klar for tilbakelevering den 22. desember. Seadrill v/ Wieggers svarte samme dag at de ville vurdere brevet nærmere, men bestred at riggen ikke var kontraktsmessig.

(105) Den 1 februar 2023 sendte Frode Meltveit i Seadrill en e-post til Chris Mills hvor det ble opplyst at punch items 11 (Ex-utstyr og Ex-register), 13 (heat trace), 14 (MCT), 17 (antenneplan), 18 (nødbrytere) og 198 (passiv brannbeskyttelse) var ferdige. I sin forklaring for retten forklarte Meltveit at han ikke gjorde noen egne undersøkelser om dette stemte, men at han forholdt seg til det teamet han fikk informasjon fra. Etter rettens syn kunne ikke Meltveit gi noen god forklaring på hvor han fikk denne informasjonen fra, og han ble under forklaringen usikker på om disse punchene faktisk var avsluttet.

(106) Den 2. februar 2023 sendte SFL søksmålsvarsel til Seadrill. Dette ble besvart 11. februar 2023.

7. Rettens vurdering

7.1. Vurdering av avtalegrunnlaget mellom partene

7.1.1. Avtalene

(107) De fire sentrale avtalene i saken er det opprinnelige Bareboat-charteret fra 2008, Head Charter fra 2018, Tilleggsavtalen av 2021, og Tilbakeleveringsavtalen av 31. oktober 2022.

(108) Det opprinnelige Bareboat-charteret ble inngått 7. oktober 2008, og innebar en leasingperiode på 15 år, med en kjøpsforpliktelse (art. 46) for Seadrill, i oktober 2023. I bareboat-standarden, som var en del av avtalen, pkt. 14 er leveringsdato angitt til oktober 2008. Seadrill betalte daglig hyre til SFL, som de første tre årene var USD 404.500 per dag, og deretter gradvis redusering til, USD 135.000 per dag de tre siste årene.

(109) Seadrill opererte riggen i Kina for Husky Oil China Ltd. fra 2008-2012, på norsk og britisk sokkel fra 2012. I deler av 2016 og 2017 lå riggen i opplag.

(110) I forbindelse med Seadrills restruktureringsprosess i 2017-2018, ble Head Charter 2018 inngått mellom SFL og Seadrill. Avtalen var fortsatt en finansiell leasingavtale, med en kjøpsforpliktelse, hvor kjøpsdato ble satt til 6. desember 2024. I Head Charter 2018 var leveringsdato fortsatt angitt til oktober 2008 i bareboat-standarden pkt. 14. I avtalens artikkel 32.1.26, fremgår følgende:

> ««Delivery Date» means 10 October 2008».

(111) Hyren ble videre noe redusert fra det som var opprinnelige avtalt 2008.

(112) Head Charter 2018 inneholder bestemmelser om vedlikehold av riggen. I art. 44.1. stod det bl.a.:

> «The Charterers undertake, at their own cost, to maintain the Unit, her machinery and all equipment and spare parts in a condition as set out in Clause 10(a), and further to maintain her as she was at the Delivery Date (subject to subsequent, normal wear and tear not affecting class [...]) throughout the Charter Period in accordance with (a) good maintenance practices, (b) prudent offshore drilling unit operating standards, and (c) established manuals and practices currently adopted by the Parent.»

(113) Og i art. 10 a:

> «Maintenance and Repairs – During the Charter Period, the Vessel shall be in the full possession and the absolute disposal for all purposes of the Charterers and under their complete control in every respect. The Charterer shall maintain the Vessel, her machinery, boilers appurtenances and spare parts in a good state of repair, in efficient operating condition and in accordance with good commercial maintenance practice and at their own expense they shall at all times keep the Vessel's Class fully up to date with the Classification Society indicated in Box 10 and maintain all other necessary certificates in force at all times.»
>
> «New Class and Other Safety Requirements – In the event of any improvement, structural changes or new equipment becoming necessary for the continued operation of the Vessel, Clause 44 shall apply.»

(114) Videre følger det av art. 10 f, en forpliktelse om å bytte ut utstyr som er så skadet eller slitt at det ikke kan brukes.

(115) Art. 15 har bestemmelser om «redelivery» av riggen etter utløpet av charter perioden. I utgangspunktet skulle riggen overtas av Seadrill, men bestemmelsen regulerer også det tilfelle at Seadrill av en eller annen grunn ikke klarer å overta riggen, så skal den tilbakeleveres til eier (SFL)

> «in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted».

(116) Head Charter 2018 har også bestemmelser om tilbakelevering av riggen ved vesentlig mislighold og heving av avtalen, i art. 48.2. flg. Der følger det av bl.a. art. 48.4.2. at tilstanden ved tilbakelevering til SFL skal være:

> «In the same structure, state and condition as that in which she was deemed delivered under Clause 36 above (and if relevant) as modified as per Clause 44.4 and otherwise fair wear and tear not affecting class or any other licences/certificates excepted».

(117) Av 48.4.3.:

> «on a «ready to drill» basis with all customary inventory required to continue uninterrupted operations as an ultra deepwater semi-submersible drilling rig...»

(118) Av 48.4.4.:

> «with accommodation and common spaces for crew and officers, substantially in the same condition as at the Delivery Date, normal wear and tear excepted, ...»

(119) Av 48.4.6. og 48.4.7.:

> «with her class maintained without any condition or recommendation; and»
>
> «free of average damage affecting the Unit's class.»

(120) Seadrill mener imidlertid at art. 48 ikke kommer til anvendelse i saken, men innholdet i bestemmelsen gjenfinnes uansett i flere avtalebestemmelser.

(121) Tilleggsavtalen ble inngått 2. august 2021, som følge av at Seadrill gjennomgikk en ny Chapter 11 prosess. Sentrale endringer i avtalen var at SFL frafalt hyrekrav som hadde bygget seg opp under Head Charter 2018 og at Seadrills kjøpsforpliktelse bortfalt. Kjøpsforpliktelsen hadde en verdi på 138 millioner dollar.

(122) Tilleggsavtalen ble inngått slik at Seadrill kunne gjennomføre avtalte boreoppdrag for Equinor i Canada, og denne varigheten følger av avtalens pkt. B 2.

(123) I avtalens pkt. A 1, fremgår følgende om avtaleverket:

> «Head-charter agreement originally dated 7 October 2008 (as amended, restated and/or novated from time to time, latest by an amendment and restatement agreement dated 15 June 2018 and an amendment agreement dated 16 June 2021) (the «Head-Charter») made between SFL Hercules Ltd as owner (the «Owner»), Seadrill Offshore AS as charterer (the «Charterer») and Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited and Seadrill Treasury UK Limited as charter guarantors (the «Original Charter Guarantors») in respect of the rig «West Hercules» (the «Rig»)».

(124) I avtalens pkt. B 4 er det videre bestemmelser om tilbakelevering av riggen, og dens tilstand:

> «The Rig shall be redelivered to the Owner in a ready to drill state in accordance with the Head-Charter and in a manner that is consistent with good industrial maintenance practice. Such delivery shall occur quayside at Skipavika Havneterminal, Norway or such other place as may be agreed between the Owner and the Charterer.
>
> The parties agree that the Rig shall be redelivered in accordance with the terms of the Head-Charter and in an operational state where it is able to work, with SPS

related investments budgeted for the term of the amended Head Charter (at the Owner's costs, to be specified and pre-agreed by the Owner), but absent any enhancement/obsolescence upgrades needed beyond the end of the Head Charter.

In addition to the Charter obligations regarding the Rig's survey cycles, trading and class certificates the Charterer shall be responsible for preparing for the upcoming special survey in 2023, including preparation of scope of work and budget for actual SPS».

(125) Tilleggsavtalen ble godkjent av konkursdomstolen i Houston 27. august 2021.

(126) I henhold til avtalen skulle Seadrill opprette et budsjett for den kommende SPS. I en post fra Matt Lyne i Seadrill til Aksel Olesen i SFL den 29. juli 2021, estimerte Seadrill SPS-kostnadene til USD 34 millioner.

(127) Sveinung Lofthus ble engasjert av SFL for å bistå i den videre prosessen med tilbakelevering av riggen og forberedelsene til SFL, da SFL selv ikke hadde erfaring fra riggoperasjon.

(128) Lofthus forklarte i retten at han opprettet kontakt med Seadrill høsten 2021, i første omgang med Mikael Gren. I september 2021 fikk Lofthus oversendt fra Gren en presentasjon om den forestående SPS, hvor kostnadene var estimert til USD 29,9, eksklusivt utgått utstyr. Kostnadene var brutt ned i to hovedbolker, hvorav en gjaldt pre-SPS på USD 5,3 millioner, og en for selve gjennomføringen på USD 24,7 millioner.

(129) Det siste sentrale avtaledokumentet mellom partene, er Tilbakeleveringsavtalen inngått i oktober 2022. Avtalen ble fremforhandlet for å regulere flere saker som hadde vært diskutert mellom partene i en lengre perioder, herunder enkelte utstyrskomponenter som ikke ville være klare ved tidspunktet for tilbakeleveringen.

(130) I Tilbakeleveringsavtalen pkt. 4.3. er tid og sted for tilbakeleveringen satt til Hanøytangen, og overlevering 14 kalenderdager etter ankomst dit.

(131) Det ble videre i pkt. 4.4. avtalt en inspeksjon for tilbakeleveringen. I bestemmelsen er hensikten med inspeksjonen beskrevet slik:

«The scope of the redelivery inspection program shall be to assess whether the inspected equipment/items are found to be (i) in a «ready to drill» state and in an operational state where it is able to work; (ii) damaged or worn beyond ordinary wear and tear or have damage that affect class; and/or (iii) not maintained in accordance with good maintenance practices, prudent offshore drilling unit operating standards and established manuals and practices adopted by the Charterer and/or (iv) otherwise in compliance with the Head Charter».

(132) Seadrills hovedanførsel har vært at Tilleggsavtalen i 2021 innebar at det ble inngått et nytt certeparti, og at riggen må anses å ha blitt levert på nytt i 2021. Videre er det anført at alle forhold som utgjorde manglende vedlikehold eller noen annen form for mislighold under Head Charter 2018 bortfalt ved ikrafttredelsen av tilleggsavtalen 27. august 2021. Det anføres at dette er i tråd både med hvordan avtalen må forstås og kjennelsen fra US

Bankruptcy Court. Dette innebærer at riggens tilstand ved tilbakeleveringen i desember 2022 må måles opp mot tilstanden i august 2021, og ikke opp mot tidspunktet for levering under det opprinnelige Head Charter fra 2008.

7.1.2. Tidspunktet for vurdering av riggens tilstand

(133) Retten bemerker innledningsvis at etter bevisførselen i saken må det legges til grunn at dette argumentet først ble fremmet i tilsvaret 2. mai 2023, et halvt år etter tilbakeleveringen, og etter at partene fra høsten 2021 til desember 2022 hadde vært i dialog om den praktiske gjennomføringen av tilbakeleveringen. I dialogen mellom partene forut for og etter tilbakeleveringen, herunder i svar på søksmålsvarsel 11. februar 2023, er ikke denne anførselen nevnt. I prosesskriv av 15. desember 2023 fra Seadrill, ble dette for første gang introdusert som en «strek i sanden». Fra prosesskrivet hitsettes:

> «Selv om riggens tilstand ikke ble diskutert spesifikt, var det viktig for Seadrill at Endringsavtalen representerte en klar strek i sanden i certepartiforholdet. Dette fordi Seadrill måtte sikre seg mot potensielle, fremtidige krav fra SFL knyttet til perioden forut for Endringsavtalens ikrafttredelse. Seadrill sørget derfor for at Endringsavtalen i punkt B.10 bestemte at SFL oppga alle eventuelle krav; at Endringsavtalen «fully and finally satisfy all claims of Owner against the Seadrill Group arising from, under or related to the Head Charter or the Rig». Etter Seadrills syn betydde dette at SFL aksepterte tilstanden til riggen ved Endringsavtalens ikrafttredelse, og at hvis det skulle oppstå krav mot Seadrill, måtte de relatere seg til nye forhold etter ikrafttredelsen av Endringsavtalen. Å inngå Endringsavtalen representerte derfor liten risiko for Seadrill».

(134) Spørsmålet om hvilket tidspunkt som er relevant for tilstandsvurderingen, avhenger av hvordan begrepene «Delivery date», «redelivery», og «as when recieved», skal forstås i de ulike avtalene, jf. bl.a. tilleggsavtalen Pkt. 10 (iii) f og pkt. 15.

(135) Etter bevisførselen kan det legges til grunn at i avtaleverket knyttet til West Hercules, så har «delivery date» hele tiden vært uendret, benevnt med oktober 2008, slik det var angitt i det opprinnelige charteret fra 2008. I Head Charter 2018 fremgår dette både av standard bareboat charter pkt. 14 og avtalens 32.1.26 hvor følgende står:

> ««Delivery Date» means 10 October 2008».

(136) Tilleggsavtalen har et kapittel med nye definisjoner, og det er ikke der nevnt noe om ny leveringsdato. Tvert imot viser Tilleggsavtalen til at riggen skal tilbakeleveres i tråd med vilkårene i Head Charter, jf, Tilleggsavtalen pkt. 4.

(137) Etter rettens syn fremstår en naturlig forståelse av avtaletittelen til Tilleggsavtalen som en modifisering av Head Charter 2018. Den fulle avtaletittelen er «AMENDMENT TO THE WEST HERCULES CHARTER ARRANGEMENTS». Det er mest naturlig å forstå dette som en avtale som endrer eller legger til bestemmelser i de opprinnelige charteravtalene – ikke en fullstendig erstatning av tidligere avtale. Denne oppfatningen understøttes av at Head Charter 2018 som erstattet tidligere avtaler uttrykkelig hadde «erstatning» som del av sin tittel («Novation and Amendment Agreement – West Hercules

Charter»). Det forutsettes også at tilleggsavtalen skal har forrang ved konflikt med «any provisions of the related contracts and/or documents making up the West Hercules Charter Arrangements», se punkt F.5. Dette tilsier at disse avtalene fortsatt gjelder. I motsatt fall ville ikke denne bestemmelsen gitt noen mening.

(138) Noen ny angivelse av dato for «delivery date» og liknende, er ikke å finne i noen av avtalene. Etter rettens syn taler dette for at det aldri har vært noen intensjon om å endre dette.

(139) Bevisførselen i saken har vært omfattende, men verken vitner eller dokumenter har kunnet bekrefte Seadrills anførsel om at riggen fikk ny leveringsdato i 2021. Heller ikke Seadrills egne vitner virket å ha hatt denne oppfatningen.

(140) Det er for retten bl.a. fremlagt en e-post sendt fra Seadrills advokat Mads Haavardsholm i Thommesen den 25. april 2022 til Kristine Hasle i Wiersholm, i forbindelse med forhandlinger om et nytt certeparti våren 2022. I e-posten har Haavardsholm vedlagt Head Charter og Tilleggsavtalen, hvor det fortsatt står under definisjoner i art. 32 at «Delivery Date means 10 October 2008». I e-posten skriver Haavardsholm følgende:

> «Please find attached and marked-up version of The Hercules Head Charter and the Amendment Agreement. The documents have been updated to reflect the terms of the amendment agreement from August last year, the Seadrill facility agreement as well as logical changes»

(141) Det fremstår ut fra dette at det fortsatt var forståelsen hos Seadrill at leveringsdatoen ikke var endret, og at det som ble oversendt var de gjeldende avtalevilkårene.

(142) Heller ikke under Odfjells inspeksjon av riggen i oktober 2021, eller ved oversendelse av Odfjells rapport til Seadrill, gjenfinnes det noe om at riggens tilstand i 2021 var utgangspunktet for tilstandsvurdering. Etter rettens syn ville det vært naturlig å diskutere dette med Odfjell, all den tid de skulle vurderer riggen med tanke på tilbakelevering.

(143) Det er også for retten fremlagt korrespondanse mellom SFL og Seadrill fra juni/juli 2022, hvor SFL uttrykte bekymring om riggen ville bli tilbakelevert i avtalt tilstand. Heller ikke i denne korrespondansen er det spor av at riggens tilstand skulle vurderes opp mot tilstanden i 2021, og at forhold forut for dette tidspunktet ikke var relevant.

(144) Heller ikke i Tilbakeleveringsavtalen fra oktober 2022 er det nevnt noe om en ny leveringsdato og at riggen skulle vurderes mot tilstanden i 2021. Etter rettens syn ville det vært naturlig at dette ble nevnt der, dersom partene hadde denne oppfatningen, da dette ville hatt stor betydning for vurdering av riggens tilstand ved tilbakeleveringen. Tvert imot er det bl.a. i Tilbakeleveringsavtalen pkt. 4.2. vist til at noe utstyr kan bli tilbakelevert i en annen tilstand enn det som følger av Head Charter 2018.

(145) Teknisk leder for Seadrill, Frode Meltveit, som var en del av riggledelsen på land og som var involvert i arbeidet med tilbakeleveringen, forklarte at han ikke hadde hørt noe om at riggens tilstand skulle vurderes opp mot tilstanden i 2021 eller at det gjennom Tilleggsavtalen var etablert noen ny leveringsdato. Han forklarte at hans mandat var å levere tilbake riggen i så god stand som mulig.

(146) Det samme ble også forklart av VO Operations for Seadrill, Marcel Wieggers. Han hadde også undertegnet Tilleggsavtalen, da riktignok etter at den var utferdiget. Han forklarte at hans oppdrag var å levere riggen i «proper manner» og «ready to drill». Det hadde aldri vært noe tema at det var satt ny leveringsdato i 2021.

(147) Både Meltveit og Wieggers forklarte at de anså Odfjells verifikasjonsrapport fra 2021 som relevant for hva som måtte utbedres, og denne inneholdt en rekke forhold som relaterte seg til manglende vedlikehold forut for 2021. At verken Wieggers ellers Meltveit skal ha blitt orientert fra sine egne overordnede i Seadrill at det var riggens tilstand i 2021 som var relevant, fremstår svært underlig da dette ville hatt stor betydning for hvordan Seadrill skulle forholde seg til dialogen med SFL. Etter rettens syn viser dette at Seadrill aldri kan ha forstått avtalen slik.

(148) Det ble heller ikke foretatt noen gjennomgang av riggen i 2021, noe som etter rettens syn ville vært helt nødvendig om dette tidspunktet skulle være utgangspunktet for å vurdere riggens tilstand ved tilbakeleveringen, slik at SFL hadde blitt klar over riggens tilstand på dette tidspunktet.

(149) Det har heller ikke for retten vært noen bevisføring om dette, og i liten grad belyst av Seadrill under hovedforhandlingen. Seadrills gjennomgang av de enkelte krav har ikke vært særlig knyttet opp mot tilstanden i 2021. Dette er kun nevnt for et fåtall av kravene, og det er dermed ikke gitt noe tilstrekkelig grunnlag for retten til å kunne vurdere dette. Noe som ville vært nødvendig dersom anførselen skulle kunne føre frem. Etter rettens syn taler dette også for at Tilleggsavtalen aldri har vært ment slik. I så fall måtte det ha vært mulig for Seadrill å føre noe bevis om dette under hovedforhandlingen.

(150) Oppsummert er det rettens syn at Seadrills anførsel om at riggen ble levert på nytt i 2021 og at riggens tilstand må vurderes mot dette tidspunktet, ikke har noe støtte verken i avtalenes ordlyd, partenes opptreden etter avtaleinngåelsen, i bevisene ført under hovedforhandling, herunder Seadrills egne vitner, eller noen annen dokumentasjon i saken.

(151) Anførselen ble først fremsatt i tilsvaret, noe som fremstår unaturlig sent sett hent til at det hadde vært uenighet mellom partene da i nær et halvt år. Det var omfattende dialog, både muntlig og skriftlig mellom partene fra Tilleggsavtalen ble inngått til søksmål ble varslet, og det har for retten blitt fremlagt en rekke mailer og brev mellom partene knyttet til riggens tilstand. Ingen av disse sier noe om at Seadrills forståelse var at riggens tilstand skulle vurderes opp mot tilstanden i 2021. Etter rettens syn ville det ha vært helt sentralt for Seadrill å påpeke dette i dialogen med SFL, da det må anses som et helt fundamentalt og avgjørende kontraktsvilkår, med stor betydning for hvilke krav som da kunne fremmes. At dette heller ikke er nevnt i Seadrills svar på søksmålsvarsel, underbygger at dette ikke har vært intensjonen.

(152) De fire tilbakeleveringsvilkårene har en gjensidig sammenheng gjennom avtalene av 2008, 2018 og 2021, og er på ingen måte i konflikt med hverandre, men bygger på hverandre.

(153) En ny leveringsdato i august 2021, ville representert en konflikt med disse vilkårene og et helt nytt skifte i avtaleforholdet. Dette fordi det f.eks. ville være meningsløst å oppstille et krav om at riggen måtte oppfylle klassekrav ved tilbakeleveringen, dersom den ikke gjorde

dette i august 2021. Dersom mangler ved f.eks. utstyr ikke oppfylte klassekrav i 2021, ville heller ikke Seadrill hatt noen forpliktelse til å rette opp dette ved tilbakeleveringen, dersom Seadrills avtaleforståelse legges til grunn. Bestemmelsen blir da nærmest innholdsløs.

(154) Etter rettens syn måtte det da i kontrakten ha blitt presisert nærmere hvordan tilbakeleveringsvilkårene ville påvirkes av dette. Bl.a. hvis riggen ikke var i henhold til klassekravene, som f.eks. mangler ved nødbelysning, eller om ankervinsjene på dette tidspunktet var så skadet at de ikke var «ready to drill», eller det var mangel ved ex-integriteten. Kontrakten inneholder ingen bestemmelser om hvordan dette skulle vurderes i forhold til vilkårene på tidspunktet for tilbakeleveringen. En ny leveringsdato ville reist flere spørsmål i forhold til hvordan riggen skulle vurderes, både i 2021 og ved tilbakeleveringen. At dette ikke er omtalt i det hele tatt i Tilleggsavtalen, tilsier etter rettens syn at dette aldri har vært noe tema. I tillegg vises det til at Seadrill gjorde en vedlikeholds-jobb frem til tilbakeleveringen, om enn begrenset, som på noen områder åpenbart gjaldt forhold som hadde oppstått før august 2021.

(155) Retten er enig med SFL i at anførselen fremstår oppkonstruert i forbindelse med rettstvisten.

(156) Seadrill har også anført at kravene som SFL har fremmet, med noen få unntak, ble oppgitt ved inngåelse av Tilleggsavtalen i 2021. Dette er begrunnet i at det av klausul B. 10 uttales at:

> «Upon occurrence of the Effective Date ... this Amendment Agreement shall amend the original Head Charter and related documentation, and the effectiveness of the Amendment Agreement shall fully and finally satisfy all claims of Owner against the Seadrill Group arising from, under or related to the Head Charter or the Rig (other than any unpaid Modified Charter Hire (as defined in the Interim Funding Agreement) owing to the Owner thereunder and that existed prior to the Effective Date, which shall be paid on the next applicable withdrawal date following the Effective Date».

(157) Seadrill anfører at begrepet «claims» slik det er brukt i klausul B.10 omfatter alle krav under certepartiet og/eller relatert til riggen som eksisterte på tidspunktet for ikrafttredelsen av Amendment Agremeent, så vel ubetingede som betingede, forfalte og uforfalte mv. Dette er videre begrunnet i at dette følger av Chapter 11 prosessen og forståelsen av amerikansk rett, herunder bl.a. US Bankruptcy Code Section 101 (5). Det er også vist til at det samme følger av den norske rekonstruksjonsloven § 55.

(158) SFL på sin side anfører at kravene relatert til tilbakeleveringen, først oppstår ved selve tilbakeleveringen, og at dette ikke kan ha blitt oppgitt ved inngåelse av Tilleggsavtalen i 2021.

(159) Retten er enig i at det følger av både den norske rekonstruksjonsloven § 55 og de amerikanske reglene, at mislighold oppstått forut for rekonstruksjonen ikke skal kunne påberopes etter at rekonstruksjonen er foretatt, og at dette også gjelder betingede krav. Den deskriptive beskrivelsen Seadrill har foretatt av rekonstruksjonsreglene er det ingen uenighet om.

(160) Retten er imidlertid ikke enig i Seadrills forståelse av begrepet «claims» om at kravene relatert til tilbakeleveringen ble oppgitt ved restruktureringen i 2021. Anførselen har ingen støtte i rettskildene Seadrill har vist til. Definisjonen av «claim» som Seadrill har vist til sier ingenting om hva som ligger i begrepet, utover at det omfatter krav som eksisterte på tidspunktet for rekonstruksjonen, også betingede krav.

(161) Etter rettens syn er det ingen naturlig forståelse av «claims» i Tilleggsavtalen B.10, at dette medførte at krav som følge av riggens mangelfulle tilstand ved tilbakeleveringen ble oppgitt. Tilbakeleveringsavtalen stilte krav til riggens tilstand ved tilbakeleveringen, og dersom muligheten til å forfølge krav knyttet til dette ble oppgitt, gir det etter rettens syn ingen mening i å ha bestemmelser om dette. Kravene i tilleggsavtalen må anses som en resultatforpliktelse Seadrill var ansvarlig for å oppfylle ved tilbakeleveringen. Årsaken til manglene er i utgangspunktet uten betydning for vurderingen. Etter rettens syn vil en naturlig forståelse av dette være at kravene først oppstår ved tilbakeleveringen, dersom riggens tilstand da ikke er i henhold til kontrakten. Seadrill hadde full anledning til etter inngåelsen av Tilleggsavtalen og frem til tilbakeleveringen å sette riggen i kontraktsrettslig stand. SFL hadde ingen mulighet til å fremme mangelskrav etter Tilleggsavtalen forut for tilbakeleveringstidspunktet. At en rekke av kravene er relatert til manglende vedlikehold over flere år, kan ikke endre på dette. Dette blir først et mangelskrav dersom de ikke er utbedret på tilbakeleveringstidspunktet. Etter rettens syn fremstår det unaturlig å kalle dette for betingede krav. Det foreligger ingen betingelse ved kravene. De oppstår først dersom kravene til riggens tilstand ikke er oppfylt ved den avtalte tilbakeleveringen.

(162) Retten viser også til at Seadrill gjorde et utbedringsarbeid på riggen før tilbakeleveringen, som var relatert til forhold som eksisterte forut for inngåelse av Tilbakeleveringsavtalen. Hvis krav knyttet til disse forholdene ble oppgitt ved Chapter 11-prosessen, gir det liten mening i at Seadrill tydelig så seg forpliktet til et utbedringsarbeid.

(163) Det som er relevant ved en rekonstruksjon, er å kunne få oversikt over de kravene som da eksisterer, slik at kreditorene kan vurdere disse. De kravene som ble oppgitt av SFL var de kravene som eksistert før Tilleggsavtalen, herunder manglende betaling av hyre. Retten kan ikke se at det er sannsynliggjort på noe vis at rekonstruksjonsreglene er til hinder for at det inngås en ny avtale, som gir nye forpliktelser. Enhver avtale vil stort sett omfatte forpliktelser, og da også muligheten til å forfølge disse om de ikke oppfylles. Etter rettens syn innebærer Tilleggsavtalen at Seadrill påtok seg nye forpliktelser.

(164) Uansett vil det ikke være avgjørende for kontraktsforholdet mellom partene om Seadrill ikke skulle hatt adgang til å inngå en slik avtale etter reglene Chapter-11 prosessen. Tillegsavtalen mellom SFL og Seadrill blir ikke ugyldig av den grunn, og Seadrill ville fortsatt hatt en kontraktsforpliktelsen overfor SFL. Dette fremstår heller ikke å være anført.

(165) Seadrills anførsel har heller ikke støtte i sakens beviser for øvrig, og det vises til det som er redegjort for ovenfor om kontakten mellom partene frem til tilbakeleveringen. Det er ingen vitner eller dokumentasjon som underbygger den forståelsen Seadrill nå hevder. Om Seadrills forståelse skulle legges til grunn, ville det skapt en svært vanskelig bevissituasjon. Da det ikke var noen full gjennomgang av riggen i 2021, ville det blitt nærmest umulig for SFL å kunne vurdere om vilkårene for tilbakeleveringen var oppfylt. Seadrill ville da kunne anføre at alle påberopte mangelfulle forhold eksisterte i 2021, og således ikke ga grunnlag

for noe krav. Noe det ville bli svært vanskelig for SFL å imøtegå. Etter rettens syn fremstår dette helt meningsløst, og det gir heller ingen mening å da ha vilkår i det hele tatt om riggens tilstand ved tilbakeleveringen.

(166) Også inspeksjonene som SFL satte i gang via Odfjell høsten 2021, og hvor resultatene ble delt med Seadrill, ville da heller ikke gitt særlig mening. Seadrills anførsel ville ha skapt den situasjonen at SFL ville ha vært tjent med å ikke avdekke noen feil ved riggens eller dens utstyr, da de på dette tidspunktet da måtte stamme fra forhold før august 2021. Jo flere forhold SFL/Odfjell da påpekte, ville gitt SFL større kostnader. En gjennomgang av riggen med et slikt formål fremstår svært lite hensiktsmessig.

(167) Retten er riktignok enig med Seadrill i at den kommersielle betydningen av inngåelsen av Tilleggsavtalen fremstår lite hensiktsmessig dersom de samtidig påtok seg et mulig mangelsansvar som kunne bli betydelig. Dette fremstår underlig, men det er ikke avgjørende for vurdering av kontraktsforståelsen. I følge Wieggers forklaring ble tilleggsavtalen fremforhandlet av «the legal guys», og en forklaring kan være at de faktisk ikke var klar over riggens tilstand.

(168) Inngåelsen av Tilleggsavtalen må også ses på bakgrunn at Seadrill så det som svært viktig at de kunne påta seg oppdrag for Equinor og deres fremtidige forhold til Equinor, slik at Seadrill hadde en åpenbar egeninteresse i å drifte riggen videre.

(169) I tillegg er Seadrill en profesjonell aktør, med lang historikk i bransjen. Dersom Seadrill mente det de nå anfører om forståelsen av Tilleggsavtalen, måtte det forventes at de hadde sørget for at dette ble klarere beskrevet i avtalen, særlig når det ikke er noe annet som underbygger den anførte forståelsen. En slik forståelse ville også medført en særlig fordel i Seadrills favør, ved at nær samtlige krav i saken ville vært oppgitt. Dersom en kontraktspart skal gis en slik særlig fordel, må dette fremgå klarere av kontrakten.

(170) Retten er etter dette kommet til at Seadrills anførsel om at riggen må vurderes opp mot tilstanden i 2021 og at mangelskrav ble oppgitt ved restruktureringen, ikke kan føre frem.

7.1.3. Vilkårene for tilbakelevering

(171) Etter det som er redegjort for under pkt. 7.1.1 og 7.1.2. vil vilkårene for riggens tilstand ved tilbakeføringen, reguleres av Tilbakeleveringsavtalen, Tilleggsavtalen og Head Charter 2018.

(172) Tilbakeleveringsavtalen må etter rettens syn anses som en videreføring av de tidligere avtalene, og innebar den felles forståelsen partene hadde for tilbakeleveringen og hvordan denne skulle gjennomføres. Det var ingen nye eller andre vilkår i Tilbakeleveringsavtalen, og Seadrill kan ikke høres med at det som der ble avtalt ikke var uttrykk for partenes felles forståelse. I tilbakeleveringsavtalen pkt. 4-4 er det avtalt hvilke kriterier inspeksjons-programmet for tilbakelevering skulle vurderes etter. Etter rettens syn henspiller disse vilkårene på de vilkårene som var avtalt mellom partene gjennom tilleggsavtalen. Det fremstår meningsløst at partene skulle vurdere tilbakeleveringen etter andre vilkår enn partene var enig om, slik Seadrill anfører. Denne anførselen fra Seadrill har ingen støtte, verken i dokumentbevis eller vitneforklaringer, og den er ikke underbygget.

(173) Vilkårene for tilbakelevering var dermed følgende, jf. tilbakeleveringsavtalen pkt. 4-4.

- Riggen skulle være «in a ready to drill» state and in an operational state where it is able to work»;
- Riggen skulle ikke være «damaged or worn beyond ordinary wear and tear or have damage that affect class»;
- Riggen skulle være «maintained in accordance with good maintenance practices, prudent offshore drilling unit operating standards and established manuals and practices adopted by the Charterer»; and/or
- Riggen skulle være «otherwise in compliance with the Head Charter».

7.1.3.1. Ready to drill state and in an operational state where it is able to work.

(174) En nærmere angivelse av dette vilkåret finnes bl.a. i Head Charter 48.4.3. hvor det uttales at:

> «on a ready to drill» basis with all customary inventory required to continue uninterrupted operations as an ultra deepwater semi-submersible drilling rig with an Oil Major».

(175) Etter rettens syn ligger det i dette at riggen ved tilbakeleveringen skulle være i en tilstand hvor den kunne fortsette å gjøre boreoperasjoner, dvs, at det måtte være mulig for SFL å kunne inngå en ny borekontrakt.

(176) Seadrill har anført at «ready to drill» i Tilbakeleveringsavtalen kun knytter seg til utstyr om bord på riggen, og ikke riggen som sådan. Etter rettens syn er dette vanskelig å forene med ordlyden i Tilleggsavtalen pkt. B4, hvor det står:

> «The Rig shall be redelivered to the Owner in a ready to drill state in accordance with the Head-Charter».

(177) Tilleggsavtalen viser direkte til definisjonen av «ready to drill» i Head Charter, og en naturlig forståelse av å se avtalene i sammenheng er at riggen med dette skal være klar for operasjon.

(178) Retten kan heller ikke se noen fornuftig mening i hvorfor dette skulle være begrenset til kun utstyret, og ikke selve riggen.

(179) Selv om klausul 48 i Head Charter isolert gjelder ved heving av avtalen, må henvisningen fra Tilleggsavtalen til begrepet «ready to drill» i Head Cahrter, forstås på samme måte. Dersom det hadde vært meningen at definisjonen ikke skulle gjelde, fremstår henvisningen uten innhold, og dette kan ikke ha vært meningen.

(180) Etter rettens syn må «ready to drill» bety at riggen og dens utstyr var i en slik tilstand at utstyr kunne opereres, både sikkert og effektivt, og var i tråd med gjeldende regelverkskrav. DNVs standard DNV-RU-OU-300 krever at rigger til enhver tid skal oppfylle

regelverkskravene, og vedlikeholdes så dette overordnede kravet etterleves. Dersom dette ikke er tilfelle, kan ikke riggen anses å være «ready to drill».

7.1.3.2. Damaged or worn beyond ordinary wear and tear or have damage that affect class.

(181) I Head Charter 2018 er dette beskrevet slik:

> «redelivered to Owners in the same or as good structure, state, condition and class as that in which she was delivered, fair wear and tear not affecting class excepted.»

(182) Etter rettens syn ligger det i dette vilkåret at riggens tilstand må vurderes opp mot hva som er vanlig slitasje på en dypvannsrigg som har vært i bruk i 15 år. Dette innebærer at riggen ikke kan vurderes som om den var helt ny, og at normal slitasje er akseptabelt. Begrensningen er der riggen og eller dens utstyr er så slitt at den ikke lenger oppfyller klassekravene. I tillegg krever riggen jevnlig vedlikehold, og dette må også tas inn i vurderingen av hva som er normal slitasje. Men i tillegg bemerker retten at da riggen ble levert i 2008, var den ansett å være klar for operasjon i fem år.

(183) Et sentralt argument i Seadrills anførsler er bl.a. hva som kan anses som normalt å finne av slitasje på en rigg etter 15 år, og Seadrills sakkyndige brukte mye tid på dette under sine forklaringer. Retten er enig i at dette har betydning, men der klassekravene ikke er oppfylt, vil slitasjen innebære et kontraktsbrudd, slik kontraktsbestemmelsen er utformet, selv om det er vanlig å se slik slitasje.

(184) Seadrill hadde en vedlikeholdsplikt i henhold til Bareboat charteret fra 2008, og også gjennom dere eget vedlikeholdssystem. Dersom vedlikeholdet forsømmes vil dette kunne påføre riggen slitasje som påvirker klassekravene.

7.1.3.3. Maintained in accordance with good maintenance practices, prudent offshore drilling unit operating standards and established manuals and practices adopted by the Charterer

(185) Dette vilkåret har vært omtalt med noe ulik ordlyd i avtalene. I tilleggsavtalen er vilkåret beskrevet som «good industrial maintenance practices», mens det i Head Charter er beskrevet «good commercial practices».

(186) Etter rettens syn kan dette forstås på ulike måter, da kommersiell praksis i større grad kan vise til betydningen av å holde riggen i drift, da det er operasjonell virksomhet den har inntjening på. Det kan da fremstå hensiktsmessig å holde vedlikeholdet på et minimum og ikke ta riggen inn til land for større utbedringsarbeider.

(187) Retten finner imidlertid ikke at partene har hatt noen ulik oppfatning av dette, og at vilkåret må bety slik at det menes normal vedlikeholdspraksis som en ansvarlig operatør ville ha utholdt, bl.a. i henhold til deres eget vedlikeholdssystem, og i henhold til OEMs anbefalinger. I dette ligger det at Seadrill hadde et ansvar for å vedlikeholde riggen i henhold til sine egne vedlikeholdsdirektiver.

7.1.3.4. Otherwise in compliance with the Head Charter

(188) Dette vilkåret viser i hovedsak til de øvrige vilkårene i Head Charter 2018, som slik retten har redegjort for ovenfor fortsatt gjelder. Noen av bestemmelsene har selvstendig betydning, som bl.a. 10f om riggens utstyr og apparater, 10a om nødvendige forbedringer, samt særlig også 44.1. hvor det følger at riggen skal vedlikeholdes i henhold til tilstanden ved levering, «subject to normal wear and tear not affecting class».

(189) Disse kravene er en del av Head Charter fra 2018 og er dermed også inkludert i Tilleggsavtalen av 2021. Dette betyr at de opprinnelige kravene fortsatt gjelder, men kan ha blitt justert eller utdypet noe i Tilleggsavtalen. Henvisningen til Head Charter understreker viktigheten av å oppfylle spesifikke krav for utstyr, forbedringer og sertifikater for å sikre at riggen er i samsvar med nødvendige standarder ved tilbakelevering. Dette er viktig for å opprettholde riggens operasjonelle status og overholde kontraktsforpliktelsene.

7.1.3.5. Samlet vurdering

(190) Etter en samlet bevisførsel finner retten å kunne legge til grunn at avtalene må forstås slik at de ovennevnte tilbakeleveringsvilkårene alle må være oppfylt på tidspunktet for tilbakelevering. Det var et vilkår at riggen uavbrutt skulle kunne fortsette operasjoner, noe som innebærer at klassekrav og regelverkskrav måtte være oppfylt. Da Tilleggsavtalen ble skrevet, var det ikke klart når riggen ville bli tilbakelevert. Den kunne ha blitt tilbakelevert tidlig høst 2022, som da ville vært lenge før SPS i 2023, og det måtte da ha vært mulig for SFL å sende riggen ut i operasjon. Noe som tilsier at riggen måtte være i stand til dette. Tidspunktet for mangelsvurderingen må dermed bli tidspunktet for tilbakelevering.

(191) Rettens vurdering er derfor at dersom riggens tilstand ikke oppfylte tilbakeleveringsvilkårene ved tilbakelevering 22. desember 2022, innebar dette en mangelfull tilstand ved riggen.

7.2. Årsakssammenheng – dokumentasjon for krav og kostnader

7.2.1. Innledning

(192) Spørsmålet om årsakssammenheng må vurderes for hvert enkelt krav, og problemstillingen er om SFL har sannsynliggjort at de kostnadene som er pådratt kan spores tilbake til manglende oppfyllelse av kontrakten fra Seadrill.

(193) Selv om dette vurderes konkret for hvert krav, finner retten grunn til å si noe om dette innledningsvis, da problemstillingen for kravene på dette området er den samme for samtlige krav, og dette er en sentral del av Seadrills anførsler.

(194) Seadrill anfører at SFL ikke har sannsynliggjort at de kostnadene som kreves for utbedring av riggen, skyldes kontraktsavvik fra Seadrill. Det er anført at SFL har fremmet et «global-krav», og gjort en ovenfra og ned beregning som ikke oppfyller beviskravene til årsakssammenheng. Seadrill har bl.a. vist til høyesteretts avgjørelse i HR-2019-1225-A, den såkalt HAB-dommen, som gjaldt krav om erstatning for plunder og heft i entrepriseforhold.

7.2.2. Hva kan utledes av HAB-dommen?

(195) HAB-dommen gjaldt en omfattende veientreprise, der det oppsto en rekke forstyrrelser underveis i prosjektet. Veien ble ferdigstilt til avtalt tid, men entreprenøren (HAB Construction AS) krevde tilleggsvederlag for plunder og heft på omkring 30 millioner kroner. Dette ble bl.a. begrunnet med at byggherren var forsinket med sine grunnerverv, at byggherren ikke tidsnok hadde bestilt arbeider fra andre (side)entreprenører, og at byggherren også var ansvarlig for både feil på og endringer gjort i prosjekteringen. Entreprenøren mente at disse forholdene førte til en rekke akkumulerte side-effekter ut over i prosjektet ved at arbeidene måtte gjennomføres mer oppstykket, i en annen rekkefølge og på en mindre adekvat måte enn planlagt. I en slik situasjon anførte entreprenøren – på linje med den nevnte «ovenfra og ned»-metodikken – at det verken var praktisk eller teoretisk mulig å tilbakeføre konsekvensene til enkeltforhold, og at kravet måtte beregnes under ett ut fra den totale situasjonen.

(196) Både tingretten og lagmannsretten kom til at entreprenøren var blitt påført en rekke byggherreskapte forstyrrelser. For selve utmålingen la lagmannsretten riktignok til grunn at det måtte tas utgangspunkt i «hvilke arbeidsoperasjoner som ble forstyrret og utsatt for effektivitetstap som følge av de forhold byggherren er ansvarlig for, og så beregne kompensasjonen knyttet til disse forstyrrelsene (nedenfra og opp)». Men bevisene entreprenøren førte på dette punkt, var likevel så begrenset at de økonomiske konsekvensene ble fastsatt etter «en samlet vurdering» til 5 millioner kroner. 174 Byggherren, anket avgjørelsen, og anførte – i tråd med «nedenfra og opp-synet» – at det normalt må bevises hvilke merutgifter det enkelte byggherreforhold har ledet til, og at kompensasjon fastsatt ved et samlet skjønn, slik lagmannsretten hadde gjort, innebar feil rettsanvendelse.

(197) Høyesterett var enig i at lagmannsrettens rettsanvendelse var feil, og opphevet lagmannsrettens dom. Begrunnelsen var utelukkende knyttet til at den skjønnsmessige fastsettelsen av at tilleggsvederlaget var blitt foretatt uten konkrete bevis og «frikoblet» fra de rettslige utgangspunktene som lagmannsretten hadde formulert tidligere i dommen.

(198) I dommen fastsatte Høyesterett et utgangspunkt om at årsakssammenhengen «skal» fastlegges i to trinn:

- Først må det bevises at det foreligger forstyrrelser eller ineffektiv drift som følge av byggherrens forhold. Dette omfatter å føre bevis for at det har inntrådt forhold under arbeidet som er byggherrens risiko, og hvilke konsekvenser dette har medført for entreprenøren.

- Deretter må det sannsynliggjøres en årsakssammenheng mellom disse forholdene og entreprenørens merutgifter.

(199) Videre stilte Høyesterett krav til beviskravet og uttalte i avsnitt 82 at entreprenæren.

> «som utgangspunkt ikke [...] basere bevisførselen alene på generelle og overordnede tilnærminger [slik som differanseanalyser og erfaringstall]. Kravet må underbygges kvalitativt og kvantitativt etter de linjer jeg har redegjort for. At dette ikke nødvendigvis er mulig å gjøre fullt ut, betyr med andre ord ikke at det helt kan unnlates».

(200) Høyesterett aksepterte at utmålingen «i noen grad måtte bygge på et skjønn», men påpekte at rommet for skjønn ville bli innsnevret.

(201) Det er enighet om at HAB-dommen ikke etablerer ny rett, men innebærer en presisering av kravene til sannsynliggjøring av årsakssammenheng.

7.2.3. Betydningen av HAB-dommen for tvisten

(202) Etter rettens syn er det vesentlige forskjeller mellom både saksforholdet i HAB-dommen og tvisten mellom SFL og Seadrill, og dokumentasjonen for de anførte krav.

(203) Fra et rettskildeperspektiv må dommens rekkevidde forstås i lys av det konkrete faktum og de rettslige spørsmål som er drøftet. Siden dommen spesifikt omhandler beviskrav for plunder og heft innen entrepriseretten, er dens prejudikatsverdi i utgangspunktet begrenset til lignende situasjoner. Selv om det finnes paralleller til erstatningsretten og andre sivilrettslige områder, krever en slik overføring forsiktighet, siden da faktum, rettsregler og partenes forhold kan være vesentlig annerledes.

(204) I plunder- og heftspørsmål er vurderingstemaet knyttet til komplekse prosjektstrukturer med flere aktører og samvirkende faktorer, som kan føre til kumulative årsaksforhold. I saken mellom SFL og Seadrill er situasjonen enklere, med færre aktører og en mer direkte sammenheng mellom svikten som påberopes og de kostnadene som kreves dekket.

(205) For det første gjelder HAB-dommen et helt særegent kontraktsforhold, nemlig plunder og heft i entrepriseforhold, som er noe annet enn mangelskravet fremmet av SFL. I et entrepriseforhold vil entreprenøren ha all kontroll med arbeid og fremdrift, og er den som har full kontroll med hva som skjer på byggeplassen. Byggherren har liten mulighet til å kontrollere entreprenørens arbeidsutførelse, og er i stor grad prisgitt hva entreprenøren kan gi av opplysninger. I et slikt tilfelle fremstår det åpenbart at det må stilles noen krav til bevis for hvilket arbeid som konkret kan tilskrives byggherrens forhold. I tillegg var det forut for HAB-dommen avsagt en rekke underrettsavgjørelser hvor det var akseptert en fremgangsmåte hvor det ble tilkjent vederlag uten en særlig forankring i konkrete bevis.

(206) Utgangspunktet i plunder og heft-tilfellene er noe annerledes enn ved den mangels-vurderingen som retten skal i foreta i herværende sak.

(207) I entrepriseforhold skal byggherren uansett betale et vederlag for entreprenørens arbeid. I de tilfellene hvor entreprenøren krever høyere vederlag enn avtalt, må det føres bevis for årsakssammenheng mellom forhold på byggherrens side og merkostnader for entreprenøren. Vederlagsjustering ved plunder og heft i entreprisekontrakter bygger på partenes forhåndsavtalte regulering av risiko og ansvar. Merkostnader er særskilt priset og inkludert i kontraktsvilkårene. Dette skiller seg fra erstatningskrav som oppstår ved svikt. I SFL og Seadrill sin tvist så er det ikke tale om regulert økonomisk risiko, men om tap som følge av handlinger eller forsømmelser utenfor det som er kontraktsfestet.

(208) I herværende sak gjelder tvisten mangelskrav knyttet til kontraktsmislighold. I utgangspunktet skulle ikke SFL hatt noen kostnader dersom riggen hadde vært i kontraktsmessig stand. I tillegg hadde Seadrill operert riggen i 15 år, og hadde således god

kjennskap til dens tilstand. Tilstanden var dermed ikke noe Seadrill var totalt ukjent med. De hadde også mulighetene til å ha kostnadskontroll ved å utbedre mangler før tilbakeleveringen. Det var omfattende korrespondanse mellom partene, og rapporter utarbeidet av bl.a. Odfjell, som Seadrill ble gjort kjent med og således ble informert om mangler ved riggen. Seadrill hadde også sine egne inspeksjoner, som ved ADC.

(209) Konkret i denne saken så må SFL først bevise at riggen hadde mangler ved tilbakelevering og at manglene skyldes Seadrills handlinger eller unnlatelser, og deretter bevise at disse manglene har medført de spesifikke kostnadene som kreves erstattet. SFL må videre fremlegge tilstrekkelige bevis for at manglene faktisk skyldes Seadrills manglende vedlikehold. Dette kan inkludere inspeksjonsrapporter, vedlikeholdslogger, og tekniske vurderinger.

(210) Riggen ble tilbakelevert selv om Seadrill visste at det var forhold som ikke var utbedret, men som skulle ha vært det. De tok da en bevisst risiko ved å levere tilbake riggen i strid med tilbakeleveringsvilkårene. Til støtte for dette viser retten til forklaring fra Marcelle Wieggers, som forklarte at han til slutt ble så oppgitt og irritert over SFLs stadig påpekning av mangelfulle forhold, at han til slutt tok avgjørelsen om å levere tilbake riggen med visshet om at forhold ikke var utbedret, og at han da var inneforstått med at det ville bli en rettslig prosess. Videre vises det til at Seadrill fikk en rekke muligheter til å delta i utbedringsarbeidene, og fikk oversendt punch/findings, men valgte å avvise dette. Det vises bl.a. til at Wieggers i e-post 23. januar 2023, etter å ha fått oversendt rapportert fra HMH, svarte at:

> «Decision to perform repairs is a decision by SFL and Odfjell, without involvement of Seadrill».

(211) SFL fortsatte å oversende funn til Seadrill, uten at det kom noe respons på dette.

(212) Seadrill overlot alt arbeidet til SFL, og Seadrill må da også bære risikoen for at de mistet kostnadskontrollen på prosjektet.

(213) Et sentralt moment som skiller herværende sak fra HAB-dommen, er at HAB baserte sitt krav på helt generelle beregninger uten noen form for tilknytning til de konkrete hendelsene eller prosjektet. I herværende sak er det fremlagt over 15.000 sider med PO/faktuarer på ubedringsarbeider, og som er knyttet opp til inspeksjonsrapporter og utbedringsrapporter, som dokumenterer en stor rekke mangler. Disse rapportene på sin side igjen er kvalitetssikret gjennom bruk av sakkyndige. Det er ingen kostnader som er basert på generelle beregninger. Alt er knyttet til konkret utbedringsarbeid som er utført. Det er riktignok noen beregninger som er knyttet til fremtidig utbedringsarbeid. Siden disse kostnadene er mer usikre, har retten vært konservativ i utmålingen for disse. Dette vil bli omtalt under de aktuelle kravene nedenfor, men det er relatert til svært få krav.

(214) Retten viser til at Høyesterett i avsnitt 86 i HAB-dommen, også har en nyansering av utgangspunktene. Høyesterett uttaler der:

> «Men etter mitt syn kan det ikke generelt kreves at de eksakte økonomiske konsekvensene av hvert enkelt byggherreforhold må påvises. Kravene til bevis må ta

> høyde for at det kan være vanskelig eller umulig å knytte alle merutgiftene til enkelte byggherreforhold. Beviskravene kan ikke settes så høyt at det i praksis blir umulig eller urimelig tyngende for entreprenøren å føre bevis for plunder og heft. Ved plunder og heft står dessuten, som jeg har vært inne på, ofte den samlede effekten av byggherreforholdene på entreprenørens produktivitet i forgrunnen».

(215) SFL må derfor ikke nødvendigvis påvise de eksakte økonomiske konsekvensene av hvert enkelt vedlikeholdssvikt, men må kunne vise at den samlede effekten av Seadrills manglende vedlikehold har ført til økte kostnader

(216) Videre påpeker HAB-dommen at den endelige utmålingen av tilleggsvederlaget i noen grad må bygge på et skjønn, men at dette skjønnet må forankres i konkrete bevis som underbygger årsakssammenhengen. For SFL betyr dette at de må kunne dokumentere de økonomiske merkostnadene som følge av manglene ved riggen, og at disse tapene er en direkte følge av Seadrills manglende vedlikehold.

(217) Det at utbedringsarbeidene ble gjennomført samtidig med en SPS, kan riktignok reise noen spørsmål om hvilket arbeid som er knyttet konkret til utbedring og hva som er en vanlig SPS-kostnad. SFL har for flere av kravene trukket fra skjønnsmessig et beløp antatt å tilsvare normale SPS-kostnader til utbedring. Retten har en viss forståelse for at Seadrill kan ha funnet dette utfordrende å navigere i. Seadrill har bl.a. kritisert at fradraget er begrunnet i tilsvarende SPS-budsjetter fra Odfjell, og at dette er en svært usikker faktor.

(218) Situasjonen fra HAB-dommen er imidlertid ganske annerledes. Etter bevisførselen i retten, finner retten å kunne legge til grunn at Seadrill har betydelig erfaring i å gjennomføre en SPS, og at de således har god kompetanse i å vurdere hva som er normale kostnader. De gjennomførte SPS i 2013 og 2018, og besitter dermed et sammenlikningsgrunnlag. Dette er ikke delt med SFL eller retten, noe det med fordel kunne vært. Retten viser til at Seadrill også satte opp et budsjett for den kommende SPS, som var ca. USD 35 millioner. Det må legges til grunn at Seadrill baserte dette på tidligere erfaring om hva en SPS koster. Odfjels opprinnelige budsjett var noenlunde det samme som Seadrills, slik at Seadrills kritikk av at dette brukes som faktor i vurderingen fremstår noe underlig.

(219) Den praktiske gjennomføringen av utbedringsarbeidene var at disse ble gjort samtidig med SPS. Det var da riggen var ved land, og hvor det var mulig å utføre de omfattende arbeidene. Dette må klart anses mer kostnadseffektivt, enn om mangelutbedringene skulle blitt gjort i en egen operasjon, og at det deretter ble gjennomført en SPS. Det ville ha gitt riggen svært lang tid ved land, uten mulighet for boreoperasjoner, med påfølgende store inntektstap. SFL ville da trolig ikke kunnet oppfylle kontrakten med Exxon, og hatt et stort tap i den forbindelse. Et tap som fort ville overstige kostnadene med SPS, og erstatningskravet ville da trolig vært langt høyere enn det har blitt. Etter rettens syn var det helt nødvendig at utbedringsarbeider og SPS ble gjort samtidig, for å begrense kostnadene og tiden riggen lå ved land. Retten kan vanskelig følge Seadrills kritikk av dette.

(220) Dokumentasjonen i saken er svært omfattende. Dersom Seadrills anførsel skal føre frem, ville det innebære at det måtte konkretiseres hvilket arbeid og hvilke timer som påløp for hver enkelt komponent som ble utbedret, herunder hvem som utførte det konkrete arbeidet, når, og hvordan, og nærmest ned til vurdering av hver enkelt skrue eller mutter

på skadede komponenter. Etter rettens syn ville det ført til en dokumentasjon som ville blitt helt uhåndterlig, og på trolig flere hundre tusen sider. Trolig ville bevisførselen da ha tatt flere måneder, og samtidig ville administrasjonen av utbedringsarbeidene tatt ekstremt lang tid. Dette ville forsinket prosjektet betraktelig, og gitt ytterligere store kostnader, også ved tapt inntekt for riggen.

(221) Retten finner at med den dokumentasjonen som er fremlagt i saken, herunder inspeksjonsrapporter, utbedringsrapporter fra originalleverandører, PO, fakturaer m/ timelister, sakkyndige rapporter, har det vært fullt mulig for Seadrill å kunne vurdere kostnadsbildet. Det vises til at Seadrill har fått overlevert alle inspeksjonsrapporter og punchlister, og således blitt holdt fullt orientert om hva som er funnet. En sentral utfordring i HAB-dommen var at det manglet tidsnære bevis som kunne underbygge kravet. Dette er ikke tilfelle i denne saken, hvor det finnes tusenvis av sider med rapporter, bilder og arbeidsordre mm.

(222) Etter rettens syn er det ingen som helst tvil om at SFL ble påført ekstrakostnader som følge av riggens mangelfulle tilstand ved levering. Det kan bl.a. vises til at Seadrills opprinnelige budsjett for SPS var ca. USD 30 millioner. Seadrills vitne, UK SPS-spesialist Graeme Arnold, opplyste i sin forklaring at en SPS som dette kunne ventes å koste USD 50-70 millioner. Det er uklart for retten hva som lå i dette estimatet, men uavhengig av hvilket estimat som legges til grunn, er de totale SPS- og reparasjonskostnadene langt høyere, og over USD 100 millioner. Det har åpenbart vært gjort et omfattende utbedringsarbeid på utslitt utstyr.

(223) Retten finner også grunn til å bemerke at Seadrill ikke har fremlagt oversikt over hva kostnadene var ved SPS i 2018 og 2013, som kunne vært et egnet sammenlikningsgrunnlag, og opplyst saken bedre for retten.

(224) Med bakgrunn i Seadrills kjennskap til riggen gjennom 15 års drift, må det ha vært mulig for Seadrill å kunne ha en oppfatning av de mangelskravene som er fremmet, og samtidig ha en oppfatning av kostnadene ved utbedring. Seadrill er en erfaren riggoperatør, og har dermed betydelig kompetanse på hvordan tilstanden forventes å være i henhold til avtalevilkårene de selv var med å avtale. Seadrill hadde tidligere gjennomført SPS i både 2013 og 2018. Seadrills anførsel om at det er umulig å ta stilling til kravene fra SFL, fremstår derfor noe søkt.

(225) At Seadrill, med sin langvarig kjennskap til riggen og lange erfaring som riggoperatør, ikke har hatt mulighet til å imøtegå kravet fra SFL er en anførsel som ikke kan føre frem. For retten fremstår det heller som at Seadrill egentlig ikke ønsker å ta stilling til kravene.

(226) På denne bakgrunn finner retten at det er årsakssammenheng mellom kontraktsbruddene og de merkostnadene som er dokumentert og som retten gjennomgår nedenfor, og dette vil ikke bli omtalt videre.

7.3. Odfjell Drillings rolle i tvisten

(227) Odfjell Drilling ble av SFL vurdert som mulig ny manager av riggen, da det ble klart at riggen skulle tilbakeleveres til SFL. SFL og Odfjell inngikk deretter avtale om dette. Odfjell

har som følge av dette foretatt inspeksjon av riggen før tilbakeleveringen og var prosjektmanager for SPS.

(228) Seadrill har anført at Odfjells rolle må vurderes kritisk, da de har en egeninteresse i å få avdekket så mange feil som mulig som kan belastes Seadrill, slik at riggen får minst mulig vedlikeholdskostnader i de neste fem årene.

(229) Retten er enig i at Odfjell har en åpenbar egeninteresse i å holde vedlikeholdskostnadene nede så lenge de er operatør på riggen. Jo mer som utbedres på en SPS, jo mindre vil det være å vedlikeholde under drift. At dette skal ha påvirket kostnadene ved SPS, er imidlertid ikke noe annet enn en hypotese.

(230) Det er ingen holdepunkter overhodet i bevisførselen for at Odfjell har pådratt SFL kostnader de ikke mente var nødvendig, med dette som motiv. Om retten skulle legge dette til grunn ville det være å basere seg på en antakelse uten støtte i sakens beviser. Retten har forståelse for Seadrills anførsel, men den er ikke underbygget med bevis i saken. Det må uansett legges til grunn at både Odfjell og SFL var tjent med å få riggen i operasjonell stand raskt mulig, for å genere inntekt for begge selskapene, slik at de neppe var tjent med omfattende utbedringsarbeider som ville ta lang tid.

(231) Odfjells vitner forklarte at de opplevde at riggen var helt utslitt, og at den bar preg av manglende vedlikehold over mange år. Etter rettens syn er det ikke grunnlag for å trekke disse vurderingene i tvil. De støttes i stor grad av det omfattende arbeidet som har blitt utført. Odfjell hadde også en interesse i å få riggen klasset ferdig så fort som mulig, slik at den kunne tas i bruk. Det å påpeke forhold som ikke var nødvendig å utbedre, ville risikere en forsinkelse av prosessen og dermed inntjeningspotensialet.

(232) Retten finner imidlertid at bytte av riggmanager, vil ha en betydning for kostnadene ved en SPS. Det skal bl.a. innføres nye vedlikeholdssystemer, og det må forventes at det er noe ulik vedlikeholdsfilosofi. Samt at det vil kunne ha en betydning at ved SPS gjøres utstyret klart for fem nye år. Etter rettens syn vil dette kunne påvirke kostnadsbildet som det ikke er rimelig at Seadrill blir ansvarlig for. Betydningen av dette, vil retten komme tilbake til nedenfor.

7.4. Planlegging og forberedelse av SPS

(233) SFL har anført at Seadrill ikke oppfylte sin kontraktsforpliktelse med å forberede riggen tilstrekkelig for SPS 2023. Dette medførte at SFL i tide ikke fikk tilstrekkelig oversikt over hva som måtte gjøres på SPS, noe som medførte omfattende ekstrakostnader som følge av bl.a. at forhold ble oppdaget sent, og problemer med leveringstid for deler.

(234) Det følger av tilleggsavtalen pkt. 4 at Seadrill var:

> «responsible for preparing for the upcoming special survey in 2023, including preparation of scope of work and budget for actual SPS».

(235) Det synes å ikke være uenighet mellom partene om dette, men det er ulik oppfatning av hva «preparation» skulle innebære.

(236) Etter bevisførselen kan det legges til grunn at for å få gjennomført en nødvendig SPS, er det nødvendig med en omfattende kartlegging av riggens tilstand på forhånd. Dette for å planlegge hvilke utbedringer som må gjøres, hva som kan gjøres offshore, hva som må gjøres på land, og hvilke deler som bestilles og settes i produksjon.

(237) I følge Seadrills eget direktiv for planlegging av SPS, som er fremlagt for retten, skal det senest 12 måneder før SPS ha vært gjennomført en tilstandsvurdering (condition assessment) og en detaljert arbeidsbeskrivelse (Scope of work, SoW). Det må også legges til grunn etter bevisførselen at det kreves god kunnskap om tilstand dersom det skal kunne lages en adekvat arbeidsbeskrivelse. Dette må anses å være et sentralt hensyn bak direktivet om at dette må gjøres senest ett år før SPS.

(238) I de første anslagene oversendt fra Seadrill i juli og september 2021 var condition assessment anslått til ca. USD 5 millioner. I november 2021 oversendte Seadrill til Lofthus den siste presentasjonen for gjennomføring av SPS. Det var der oppgitt at condition assessment skulle utføres i februar/mars 2022, og at rapport skulle være ferdigstilt i mai 2022.

(239) Partene er uenige om hvem som skulle betale for condition assessment. Seadrill anfører at dette var en del av SPS-kostnadene SFL skulle dekke, mens SFL mener at dette lå inne i kontraktsvilkåret om å forberede SPS.

(240) Det er for retten fremlagt en del korrespondanse mellom partene høsten 2021 og vinteren 2022 knyttet til dette. Her diskuteres gjennomføring av condition assessment, og på et tidspunkt blir det klart at Seadrill tilbyr seg å gjøre dette mot betaling. SFL ønsker da heller å benytte Odfjell til dette, og gjør dette klart for Seadrill den 17. januar 2022. Den fremlagte dokumentasjonen er imidlertid ikke helt oppklarende, og det diskuteres en rekke ulike ting knyttet til dette som retten får lite ut av. Det fremstår åpenbart at det er uenighet mellom partene, og at fremdriften i avtaleforholdet virker anstrengt.

(241) Lofthus forklarte at dialogen med Seadrill i denne perioden var preget av at de var bekymret for fremdriften med å få kartlagt riggens tilstand og få forberedt tilbakeleveringen, og at dialogen var et forsøk på å få løst de praktiske utfordringene. Etter rettens syn kaster dialogen lite lyst over det rettslige spørsmål om hvem som hadde ansvaret for condition assessment, og tillegges liten vekt.

(242) Det som imidlertid er på det rene, og som må anses klart etter bevisførselen, er at en grundig condition assessment er helt nødvendig for å kunne gjennomføre en effektiv SPS. Etter rettens syn må dette anses som helt naturlig del av forberedelser til SPS. Det er vanskelig å se hva en forberedelse skulle være om den ikke omfattet dette. SFL ville motta riggen kun kort tid før tidspunktet for SPS, og ville da ikke hatt noen mulighet til å foreta en tilstandsvurdering i tide. Dette ville gjøre SFL ute av stand til å planlegge arbeidsoperasjoner, engasjere underleverandører og bestille deler. Flere av delene på utstyr som må skiftes ved en klassefornyelse, har flere måneders ventetid.

(243) Det vises til at Seadrills eget vedlikeholdsdirektiv legger opp til at det må gjøres en tilstandsvurdering senest 12 måneder før SPS, og det må legges til grunn at det nettopp er bestemt slik for å sørge for en god planlegging og gjennomføring av SPS.

(244) Slik kontraktsforholdet var mellom partene, og med den situasjonen at Seadrill var de som skulle operere riggen nesten helt frem til den kommende SPS, var det ingen mulighet for SFL til å kunne gjennomføre en condition assessment. Når kontrakten regulerte Seadrills ansvar for å forberede en SPS, måtte det forventes at Seadrill i det minste fulgte sitt eget direktiv knyttet til dette. Seadrill var de som kjente riggen etter 15 års bruk, og som hadde oversikt over hva som måtte overhales og utbedres. SFL hadde ingen mulighet til å vurdere dette. At Seadrill ikke skulle benytte sin kunnskap om riggen til dette, fremstår for retten helt meningsløst.

(245) Det hele blir enda mer uforståelig når Seadrill heller ikke ville gi SFL og Odfjell tilstrekkelig tilgang til riggen. Både høsten 2021 og under landligget i Skipravika vinteren 2022, ønsket SFL og Odfjell å komme om bord med betydelig antall mannskap for å kunne foreta en observasjon og vurdering av riggen. Dette nektet Seadrill, og de inspeksjonene som ble utført ble svært begrenset, og kunne umulig gi grunnlag for en tilstrekkelig tilstandsvurdering. Seadrill delte heller ikke ADCs rapport fra oktober 2022 med SFL, noe som kunne gitt SFL bedre kunnskap om riggen. Denne ble først fremlagt i tilsvaret.

(246) Hele prosessen rundt condition assessment fra Seadrills side fremstår helt uforståelig for retten. De la på ingen måte til rette for at dette kunne gjennomføres, verken av dem selv eller SFL/Odfjell. Seadrill var fullstendig klar over at dette måtte gjøres i god tid, men virker å ha neglisjert dette. Det har for retten vært vanskelig å få tak på hva Seadrill mener skulle være «preparation» for SPS, om dette ikke skulle innebære en condition assessment. Etter rettens syn har ikke bevisførselen fra Seadrills side oppklart dette. Hva Seadrill da mener avtaleforpliktelsen innebar, er for retten uklart.

(247) Det er for retten uklart om kostnadene for SPS-forberedelser, som inkluderer condition assessment, er inkludert i SPS-omfanget og kostnadsbudsjettet. Uansett hvordan kostnadene er allokert, ser retten på SPS-forberedelsene som et kontraktsmessig ansvar for Seadrill. Seadrill var fullt klar over at en condition assessment var nødvending, og at konsekvensen av å ikke sørge for det ville komplisere og fordyre klassefornyelsen.

(248) Uten ytterligere avklaring i kontrakten eller fra bevisførselen for øvrig, er det rettens syn at mobilisering og arbeid utført av eksterne tredjeparter til forberedelse av SPS, med rimelighet må anses som en del av SPS-arbeidet og dermed en SFL-kostnad. Seadrills interne arbeid med forberedelser, anses imidlertid som en kontraktsforpliktelse etter tilleggsavtalen Seadrill var ansvarlig for å oppfylle. Som følge av Seadrills forsømmelse av dette, ble Odfjell etter hvert ble nødt til å overta det som skulle være Seadrills arbeid med «condition assessment», noe som medførte at arbeidet kom i gang svært sent, med betydelige konsekvenser for både planlegging av arbeid og tidsbruk.

(249) Dette var et kontraktsbrudd. Kontraktsbruddet var forsettlig, og det fikk betydelige konsekvenser for gjennomføringen av SPS, som retten kommer tilbake til nedenfor i pkt. 7.5.8.1.

7.5. De enkelte krav

7.5.1. Generelt

(250) Seadrill har avvist de aller fleste kravene, og har under saksforberedelsen anført at riggen ble levert tilbake i kontraktsmessig i stand. Under hovedforhandlingen endret dette seg noe, og Seadrill har erkjent ansvar for utbedring av mangler for totalt 13.582.206 NOK.

(251) Nedenfor vil retten gjennomgå de enkelte kravene fremmet av SFL i saken. Gjennomgangen og rettens vurdering er basert på en samlet vurdering av det bevismaterialet som er fremlagt i saken. Dette er svært omfattende og detaljrikt, og det vil ikke være mulig nedenfor å gjengi i detalj eller vise konkret til samtlige dokumenter av betydningen for vurderingen. Retten vil redegjøre for sine vurderinger av kravene og sine konklusjoner, basert på et samlet bevisbilde. Vurderingene er basert på dokument- og vitnebevis i saken, og det er konkludert ut fra hva hvordan retten med sin fagkyndighet har bedømt disse. Noen krav vil bli omtalt mer summarisk, mens andre vil bli behandlet noe grundigere.

(252) Retten bemerker at etter en samlet bevisvurdering kan det legges til grunn at riggen West Hercules hadde vært manglende vedlikeholdt over mange år, og at tilstanden på riggen var preget av dette. Etter rettens syn er bevisbildet på dette entydig, gjennom det omfattende antall rapporter som er fremlagt i saken, og det betydelige utbedringsarbeidet som er gjort. Seadrill hadde et omfattende vedlikeholdsdirektiv, men dette er på mange områder ikke fulgt opp.

(253) Retten har derfor funnet at de aller fleste kravene fra SFL er berettigede mangelskrav Seadrill er ansvarlig for, men ikke nødvendigvis i sin helhet. Retten finner ikke at SFL har foretatt arbeid på riggen som ikke var nødvendig, men da ikke nødvendigvis at Seadrill kan holdes ansvarlig for alle kostnadene. Dette vil fremgå av beregningen under de enkelte krav.

(254) Kravene er vurdert opp mot de fire kriteriene i Tilleggsavtalen og Tilbakeleveringsavtalen, med henvisning til Head Charter 2018, som redegjort for ovenfor. Etter en samlet bevisvurdering er det rettens syn at kun noen få av kravene som er fremmet i saken går klar av alle vilkårene for tilbakelevering.

(255) SFL har for en del av kravene gjort fratrekk for antatte normale SPS-kostnader. Dette er basert på Odfjells budsjett for SPS, som også samsvarte noenlunde med Seadrills opprinnelige budsjett. Etter rettens syn er det imidlertid en usikkerhet knyttet til dette, da det må legges til grunn at kostnadsbildet til en SPS vil variere. Retten har derfor ved utmålingene nedenfor lagt til grunn et konservativt nivå for hvilke kostnader som kan kreves dekket av Seadrill, og foretatt en ytterligere reduksjon i en del av kravene.

(256) Det skal imidlertid bemerkes at en SPS ikke er ment å innebære en total overhaling og utbedring av en borerigg. Det forutsettes at riggen til enhver tid oppfyller klassekravene, og at det gjøres jevnlig vedlikehold for å holde riggen i stand. En del utstyr skiftes og utbedres riktignok når riggen tas inn til en SPS, da det er utbedringer som ikke er mulig å gjøre mens riggen er i operasjon. De opprinnelige budsjettene fra Seadrill og Odfjell, på ca. USD 30 millioner, støtter oppunder at en SPS ikke er ment å være like omfattende som den ble her, hvor sluttsummen er godt over USD 100 millioner. Det støttes også av at Seadrill mente landtiden ville være 46 dager, mens den i realiteten ble flere måneder. Etter rettens syn kan disse overskridelsene i hovedsak tilbakeføres til at riggen var i en langt dårligere tilstand enn den skulle være.

(257) Seadrill har videre anført at det for en del av kravene ikke er påvist noe uaktsomt kontraktsbrudd, som kan gi grunnlag for erstatning.

(258) Det er for retten noe uklart hvordan denne anførselen skal forstås, og det er ikke redegjort nærmere fra Seadrill hva de legger i dette, og hvorfor et eventuelt kontraktsbrudd ikke skulle være uaktsomt.

(259) Seadrill hadde gjennom Tilleggsavtalen og Tilbakeleveringsavtalen en klar forpliktelse om å levere riggen tilbake i henhold til de fire vilkårene som er gjennomgått ovenfor. Ved å påta seg denne forpliktelsen, hadde Seadrill et ansvar for å oppfylle kontrakten. Dersom de fire vilkårene ikke er oppfylt, vil det foreligge en mangel ved Seadrills tilbakelevering. En unnlatelse av å oppfylle kontrakten, vil være uaktsomt fra Seadrills side, med mindre det kan påvises at kontraktsbruddet skyldes forhold de ikke kan bebreides for. Det har ikke vært noen bevisføring rundt dette, og retten kan vanskelig se hva det skulle være. Riggens mangelfulle tilstand skyldes manglende vedlikehold over mange år, og helt klart noe Seadrill hadde full kontroll over. Det var ingen andre som kunne påse at riggen ble vedlikeholdt og oppfylle tilbakeleveringsvilkårene. Et sentralt moment i dette, er at det manglende vedlikeholdet omfatter sikkerhetskritisk utstyr, som er særlig viktig at er i god stand. En unnlatelse av å vedlikeholde slikt utstyr, med de katastrofale konsekvenser det kan få, må i det minste anses som uaktsomt, om ikke grovt uaktsomt.

(260) Seadrill var fullt klar over riggens tilstand, både ved at de over mange år ikke hadde fulgt sine egne vedlikeholdsdirektiver, og ved de rapporter som ble avgitt av både Odfjell og ADC. Det vises også til at Wieggers forklarte at han til slutt bare besluttet å levere tilbake riggen selv om han visste at det var forhold som ikke var utbedret.

(261) Det kan ikke være tvil om at et kontraktsbrudd som har sin årsak i at Seadrill har forsømt vedlikehold over mange år, og valgt å ikke utbedre før overleveringen, må anses som et uaktsomt kontraktsbrudd, og dermed et ansvarsgrunnlag som gir grunnlag for erstatning.

(262) Retten har ikke forstått anførselen som at det henvises til uaktsomhet utenfor kontrakt, og behandler følgelig ikke dette.

(263) På denne bakgrunn foreligger det ansvarsgrunnlag for alle kontraktsbruddene, og retten vil ikke omtale dette videre.

(264) Til sist skal det også nevnes at Seadrill for flere av kravene har anført at flere av de utbedringsarbeidene som er gjort, må påregnes ved en SPS. Til dette skal retten bemerke at bevisførselen viser at Seadrill i all hovedsak selv ikke har utført slik utbedringsarbeid ved tidligere SPS, og at den SPS som ble gjennomført i 2018 kun innebar et minimumsvedlikehold. Dette har åpenbart medført større slitasje på riggens og dens utstyr enn det ville ha vært om Seadrill hadde gjort det de skulle i 2018. At Seadrill nå argumenter for at arbeid de selv ikke har utført ved SPS, må anses som normalt SPS arbeid, fremstår derfor noe søkt.

7.5.2. Bruk av sakkyndige

(265) Begge parter har engasjert sakkyndige for å vurdere riggens tilstand og de kostnadene ved utbedring som er pådratt. De sakkyndige har i hovedsak gått gjennom dokumentasjonen i saken, og avgitt sine uttalelser basert på dette.

(266) SFLs sakkyndige har vurdert de forholdene som ble avdekket opp mot kontraktsvilkårene i tilleggsavtalen, og vurdert om tilstanden på utstyret var i henhold til vilkårene.

(267) Seadrills sakkyndige har hatt et noe annet mandat. Til illustrasjon vises det til rapport om om marine systemer og boligkvarter fra Trond Berg og Knut Gyth-Dehli, hvor følgende fremgår av rapporten om mandatet:

> «Trond Berg fra Rig Partner og Knut Gyth-Dehli fra VTC Offshore har begge blitt engasjert for å bistå Seadrill med spesial kompetanse innen vedlikehold, drift og resertifisering av MODUer (offshore flyterigger).
>
> Mandatet i denne ekspertrapporten er å gi en uavhengig gjennomgang av vedlikehold og tilstand for det marine utstyret på Hercules. Trond Berg og Knut Gyth-Dehli sin oppgave er i denne rapporten å utnytte sin erfaring og bakgrunn for å vurdere vedlikeholdspraksis, tilstand og operasjonell integritet for det maritime utstyret som presenteres i SFL sine prosesskriv».

(268) I rapporten er det for flere av skadene konkludert med at skaden ikke kunne oppdages før SPS. Det var uklart for retten hvordan dette skulle forstås, og under saksøkers krysseksaminasjon av Berg og Gyth-Dehli, kom det da frem at deres instruks fra Seadrill hadde vært at alt som ble avdekket under SPS, var SFLs ansvar.

(269) I et slikt perspektiv gir de sakkyndige rapportene fra Seadrill liten veiledning for retten for å vurdere om riggens tilstand var i tråd med tilbakeleveringsvilkårene på tidspunktet for tilbakelevering. For denne vurderingen er det irrelevant om skadene ikke kunne oppdages før, dersom de var til stede på tilbakeleveringstidspunktet og f.eks. hadde som konsekvens at riggen pga. av disse ikke var «ready to drill». Dette fremgår også av at det var avtalt en tidsramme for når krav senest kunne fremmes, nettopp for å ta høyde for slike «skjulte» mangler.

(270) Retten finner det i det hele tatt noe uforståelig hvorfor de sakkyndiges instruks var slik, all den tid det ikke har vært anført fra Seadrill selv under saken at alt som ble avdekket under SPS var SFLs ansvar. En slik avgrensning av mandatet mot hva som er det sentrale temaet for rettens vurdering fremstår for retten lite adekvat.

(271) Dette blir enda mer uforståelig hvis man f.eks. ser på kravet knyttet til ankerbolstere. Der har Berg og Gyth-Dehli i sin rapport konkludert med at skadene på disse ikke er relatert til dårlig vedlikehold og at dette ikke kunne oppdages før SPS. Under prosedyren erkjente imidlertid Seadrill delvis ansvar for disse, og gikk med på dekke en kostnad på 195.390 NOK. Seadrill selv forholder seg heller åpenbart ikke til sine egne sakkyndige og deres mandat, og dette gjør det vanskelig for retten å kunne vurdere relevansen og betydningen av dem.

(272) Videre fremstår det også påfallende at dette sentrale elementet i mandatet til Seadrills sakkyndige ikke ble opplyst om før saksøkers advokater startet på sin krysseksaminasjon. Seadrills prosessfullmektiger gjorde ingenting for å oppklare dette.

(273) Retten skal også bemerke at Seadrill hadde en rekke anførsler, som også ble uttalt av deres sakkyndig, da særlig Paal Taraldsrud, om at utslitt utstyr ikke er uvanlig å se når en rigg kommer inn til 5-årig klassefornyelse. Selv om slitasje ikke er uvanlig å se, har det liten betydning ut fra vurderingen i saken all den tid kontraktsbestemmelsene er utformet slik de er. Tilbakeleveringsbestemmelsene stiller klare krav til riggens tilstand ved tilbakelevering, og er ikke knyttet til hva som ikke er uvanlig å se. Dette kunne vært relevant dersom det var avtalt at riggen skulle tilbakeleveres «as is», noe som ikke var tilfelle.

7.5.3. Boresystemer

(274) Det er fremmet totalt 33 krav knyttet til riggens boresystemer. Dette er utsyr og systemer som riggen benytter i operasjon. DNVs standard, DNV-OS-E101 er det sentrale regelverket for design, fabrikasjon, installasjon og testing av boresystemene.

(275) Seadrill har erkjent ansvar og akseptert å dekke delvise kostnader for 11 av kravene.

(276) Seadrill hadde vedlikeholdsrutiner for boreutstyret. Disse er fremlagt for retten, og det kan legges til grunn at vedlikeholdsrutinene legger opp til jevnlig vedlikehold, med bl.a. 20% årlig vedlikehold mellom SPS, og at det ikke legges opp til større utbedringer eller reparasjoner under en SPS.

(277) I Seadrills budsjett oversendt SFL den 26. oktober 2021, var det beregnet en kostnad på ca. USD 5 millioner for boreutstyret, som omfattet personell, overhaling, inspeksjoner og testing. I Odfjells budsjett ble kostnadene anslått til ca. USD 3,8 millioner.

(278) De faktiske kostnadene med boreutstyret har blitt betydelige høyere, og hadde sommeren 2023 nådd USD 21 millioner.

(279) Etter rettens syn må det legges til grunn at både Seadrill og Odfjell har betydelig erfaring i gjennomføring av en SPS, slik at anslaget på kostnadene til boreutstyret må anses som et realistisk anslag i et normaltilfelle. Dette underbygger at det ikke er ment å gjøre omfattende utbedringsarbeider ved en SPS.

(280) Seadrill engasjerte ADC til å gjøre en gjennomgang av riggen i transit fra Canada til Norge. Som nevnt ovenfor, ble ikke ADCs rapport delt med SFL. Rapporten er fremlagt for retten, og det må legges til grunn etter gjennomgang av denne at ADCs inspeksjon ikke var en detaljert tilstandsvurdering av utstyret, men i hovedsak en visuell sjekk.

(281) Odfjell på sin side engasjerte HMH, som var originalleverandøren av boreutstyret. HMHs inspeksjoner ble dokumentert i RA-56 rapporter som er fremlagt for retten.

(282) Etter en samlet bevisvurderingen finner retten det sannsynliggjort at boreutstyret var i generelt svært dårlig forfatning, og at det var nødvendig med et omfattende utbedrings-arbeid, langt utover vanlig SPS arbeid. Dette er dokumentert gjennom rapportene fra

HMH, både ved inspeksjoner og ved utbedring av arbeidet, og de omfattende kostnadene som er påløpt i saken.

(283) Carsten Knudsen fra Odfjell forklarte at inntrykket han fikk av riggen i 2021 var at den var ekstremt slitt. Både Jon Olav Maurbakk og Rune Ottesen fra Odfjell forklarte at utstyret gjennomgående var i dårlig stand. Det var mye slark, rust, deler som falt av da de tok ned utstyr, utslitte foringer mm.

(284) Gaute Lien hos HMH forklarte at riggens tilstand var dårlig, og at det var en massiv jobb med overhalingen. Han mente at riggen ikke var klar for operasjon med den tilstanden utstyret hadde. Det er ikke grunnlag for å trekke Liens vurdering i tvil, og det er ingen holdepunkter for at hans vurdering var motivert av at HMH skulle få mer arbeid.

7.5.3.1. Brokranen (Bridge Crane) – krav 1 – NOK 12.615.946

Rettens vurdering av kravet

(285) Brokranen benyttes til å løfte borerør og foringsrør fra vertikallageret til brønnsenteret. Kranen løfter «stands» som veier flere tonn. Kranen er definert som kritisk løfteutstyr kategori 1 i DNV-OS-E101. Kranen er plassert sentralt på riggens boredekk og jobber sammen med Lower Guide Arm.

(286) Seadrill har akseptert ansvar for utbedringskostnad med NOK 160.000 knyttet til bulk i guide masten.

(287) Brokranens tilstand er påpekt i Odfjells verifikasjonsrapport fra oktober 2021, og tatt inn som punch 218 i punchlisten vedlagt tilbakeleveringsprotokollen. Av punchen fremgår det at brokranen «is in very poor condition».

(288) I HMHs RA-56 inspeksjonsrapport er den overordnede beskrivelsen at «all parts of crane have in general a lot of wear and damaged. A workshop overhaul is recommended». Kranen ble tatt ned og sendt til Lyngdal for overhaling. Av forhold som ble påvist kan nevnes skader på lastbærende struktur, sigende sylinder, drivsystemet var svært nedslitt, manglende smøring, korrosjon, vanninntrengning og korrosjon i koblingsbokser, samt manglende koordinering med Lower Guide Arm, slik at automatisk synkronisering ikke var mulig. Videre kan nevnes utslitte drivaksler, betydelig slitasje på horisontal brobjelke, alle slepekjettinger i dårlig stand, korroderte ventiler, bøyd og korroderte hydrauliske ledninger, alle kablinger i dårlig stand og noen kuttet, løftesylinder som trengte overhaling.

(289) Det ble foretatt et minimumsarbeid på kranen ved SPS i 2018, med kun begrenset testing og oljeskift og noe vedlikehold på hydraulikk og elektriske kabler. Det var på kranen foretatt uautoriserte reparasjoner på tidligere tidspunkter, som ikke var i tråd med anbefalinger fra HMH.

(290) Axess inspiserte kranen i desember 2022 på oppdrag fra Seadrill, og de konkluderte med:

«The crane is worn out and will be refurbished totally during the yard stay/5-years class 2023»

(291) Seadrills hovedanførsel er at brokranen var kontraktsmessig, da tilstanden skal måles opp mot tilstanden per august 2021, som var tidspunktet for inngåelsen av Tilleggsavtalen. Som retten har redegjort for ovenfor i pkt. 7.1.2. kan ikke denne anførselen føre frem.

(292) Retten finner at kranen ikke var «ready to drill», den hadde slitasje utover normalt vedlikehold, og var dårlig vedlikeholdt over mange år. Gaute Lien hos HMH forklarte i retten at brokranen var i veldig dårlig forfatning, og hans forklaring underbygges av den øvrige dokumentasjonen i saken. Etter en samlet bevisførsel kan det legges til grunn at kranen var totalt utslitt. Axess konklusjon om «worn out» kan vanskelig forstås på annen måte. Denne vurderingen støttes også av det omfattende arbeidet som er gjort på kranen. Kranens tilstand kan vanskelig forenes med annet enn at Seadrill hadde forsømt vedlikeholdet over mange år, og at det kun var gjort minimalt vedlikehold, og det fremstår åpenbart at drift har blitt prioritert fremfor vedlikehold. Etter rettens syn fremstår brokranen å være et av de systemene ved riggen som var i dårligst stand, og var et klart brudd på tilbakeleveringsvilkårene.

(293) Retten skal også bemerke at Seadrill må ha vært klar over brokranens mangelfulle tilstand ved tilbakeleveringen, jf. rapporten de selv innhentet fra Axess.

Utmålingen

(294) SFL har fremsatt krav på NOK 12.615.946,–. Opprinnelig Odfjell SPS-budsjett på NOK 615 000 er trukket fra fakturerte reparasjonskostnader. I tillegg er det gjort et skjønnsmessig fradrag på 10 % for standardheving dvs. totalt ca. NOK 2,1 millioner.

(295) Bevisene i saken viser neglisjerende vedlikehold over mange år, og dersom Seadrill hadde vedlikeholdt kranen slik de skulle, ville den ikke vært nødvendig å demontere, noe som medførte betydelige ekstrakostnader.

(296) Kostnadene til utbedring er dokumentert. Fakturaen på NOK 6,6 millioner for overhaling i Lyngdal fremstår for retten som rimelig, og bevisene i saken viste at det var behov for en fullstendig overhaling. Kostnader til overtidsbetaling faller etter rettens syn også innenfor Seadrills ansvar, da det var behov for fremdrift i arbeidet for å få riggen klar til operasjon for Exxon-kontrakten. Seadrill har stilt spørsmål ved enkelte poster i fakturaene som «onboard activity», i fakturaen på NOK 5,3 millioner. Dette er ikke nærmere spesifisert, men det må anses åpenbart at det måtte gjøre arbeid med brokranen om bord, knyttet både til å ta den ned, sette den opp igjen, og teste den. Noe Seadrill som en erfaren riggoperatør må være kjent med.

(297) Det er videre reist innsigelser til en faktura på NOK 2,8 millioner som er relatert til «tool container» SFL har erkjent at denne ikke kan knyttes til kun brokranen, men at den kan allokeres på flere av pakkene som ble utbedret om bord, og anfører at det har vært behov for en utstyrscontainer.

(298) Det er ikke tvilsomt at det har vært behov for en tool-container om bord, knyttet til det omfattende reparasjonsarbeidet som har blitt utført. At den er feilaktig allokert til kun brokranen er uten betydning all den tid det har vært en nødvendig utgift totalt sett. Det er imidlertid noe usikkerhet knyttet til hvor mye som skal allokeres til reparasjon eller SPS-arbeid.

(299) Retten reduserer derfor kravet til tool-container med 30% da kun 70% av de fakturerte borepakkekostnadene er tilkjent, jf. nedenfor. SFL tilkjennes dermed NOK 11,77 millioner i erstatning for mangler ved brokranen, inkludert tool-container.

7.5.3.2. Top Drive System (TDS) – krav 2 – NOK 18.005.471

Rettens vurdering av kravet

(300) Top Drive (DDM) er tårnboremaskinen som roterer borestrengen under boreoperasjoner. Dolly er en ramme som boremaskinen sitter i og som føres på en kjørebane (Dolly guide rails). Dolly har armer som gjør at boremaskinen kan kjøres frem og tilbake.

(301) Odfjells rapporter i 2021 og 2022, samt HMH, anbefalte full overhaling. SFL anfører at Top Drive var slitt utover normal slitasje. Seadrill anfører at Top Drive hadde god funksjonalitet og at det er vanlig med slik slitasje i bransjen. En Top Drive ble tatt av riggen ved SPS og er enda ikke overhalt.

(302) Top Drive og Dolly er definert som kritisk utstyr kategori 1, jf. DNV-OS-E101, som krever den strengeste kontrollen og testingen for klassefornyelse. Det var flere puncher på utstyret i punchlisten vedlagt tilbakeleveringsprotokollen.

(303) Etter en samlet bevisvurdering finner retten det sannsynliggjort at Top Drive ikke var «ready to drill». Den var heller ikke vedlikeholdt verken i henhold til produsentens anbefalinger eller Seadrills egne interne vedlikeholdsdirektiv. Tilstanden innebar at Top Drive ikke oppfylte kravene i Tilbakeleveringsavtalen ved leveringen.

(304) Av forhold som ble påvist av HMH, var bl.a. at mange komponenter var feiljustert eller utenfor toleranse. Det var hydrauliske lekkasjer og sterkt slitte mekaniske komponenter. Bl.a. var tidligere vibrasjoner ikke utbedret, slik at hele systemet fikk slitasje. Det var lavt oljenivå i girkasse og vanninntrengning. Det var betydelig korrosjon, og slitasje i konstruksjonselementer. HMHs inspeksjon viste at det var vanskelig å treffe borestrengen som stakk opp i brønnsenteret på grunn av ekstraordinær slitasje i Dolly og Top Drive. Det var betydelig vibrasjon i Top Drive, med stor risiko for fallende objekter, noe som reiser spørsmålet om den var trygg å operere i det hele tatt.

(305) Top Drive overhales normalt hvert femte år, og etter rettens syn forventes ikke en mer strukturell og funksjonell forringet Top Drive etter 15 enn etter fem år. Sakkyndig Bekkevold har vurdert at kostnadene med å reparere Top Drive i sin helhet skyldes skadene og den ekstraordinære slitasjen. Retten er enig i dette, og Bekkevolds vurdering støttes av de øvrige dokumentene i saken og de inspeksjonsrapportene som er lagt frem for retten.

Utmålingen

(306) SFLs krav er totalt NOK 18.005.471. Det er i beløpet gjort et fradrag på 2,7 millioner for opprinnelig Odfjell budsjett (1,9 mill) og oppgraderinger (0,8) millioner.

(307) Kravet er dokumentert gjennom POer og fakturaer. Det er totalt fakturert NOK 15,7 millioner som gjelder ombordaktiviterer, guide rails installasjon, skinner til dolly-track, overhaling i Lyngdal og to power-loop, og anført i tillegg kostnader på ca. NOK 5 millioner for reparasjon av utslitt Top Drive som ble tatt av riggen ved SPS 2023.

(308) Top Drive systemet var ikke «ready to drill», og hadde ikke vært vedlikeholdt i henhold til avtaleforpliktelsene.

(309) Retten finner imidlertid at det må gjøres et fradrag på NOK 1,5 million knyttet til den budsjetterte kostnaden på NOK 4,9 millioner for den Top Driven som enda ikke er overhalt.

(310) Fakturerte kostnader for arbeid med overhalt Top Drive er NOK 3,44 millioner. Selv om Top Driven som ble tatt av riggen var i noe dårligere stand enn den som ble overhalt, er det ikke tilstrekkelig bevismessige holdepunkter som støtter kostnadsestimatet på NOK 4,9 millioner, og retten legger til grunn tilsvarende kostnad på NOK 3,44 millioner også for denne, som et konservativt anslag. Bekkevold har uttalt at kostnadene ved å reparere denne vil bli vesentlig høyere, men retten finner ikke at dette er tilstrekkelig sannsynliggjort. De øvrige kostnadene fremstår etter rettens syn som nødvendige for å få Top Drive i kontraktsmessig stand.

(311) I tillegg finner retten at kostnadene på NOK 6,65 millioner knyttet til demontering og reinstallering av Dolly Top Drive system, må anses som et vanlig SPS arbeid.

(312) I SFLs krav gjøres dermed et fradrag på NOK 8,15 millioner, slik at SFL tilkjennes erstatning til utbedring av Top Drive med totalt NOK 9,85 millioner.

7.5.3.3. Riser Gantry Crane – krav 3 – NOK 6.918.256

(313) Riser Gantry Crane er en kran som er plassert på lagringsdekket for stigerørene. Den løfter stigerørene mellom lagringsplassen og transportrammen som kjøres inn på boredekket. På kranen er det montert flere «trolleys» for å håndtere stigerørene i forskjellige retninger. Hvert stigerør har normalt en lengde på 24 meter og en vekt på ca. 20 tonn. Kranen er definert som kritisk utstyr kategori 1 i DNV-OS-E101.

(314) I Axess sin rapport i desember 2022 uttales det at kranen var:

> «corroded overall and is need of complete refurbishment».

(315) Etter en samlet bevisførsel finner retten at kranen ikke var «ready to drill», ikke var i tråd med klassekravene og heller ikke vedlikeholdt i henhold til god vedlikeholdspraksis og Seadrills eget vedlikeholdsdirektiv.

(316) Kranen var nedslitt, og dette påvirket operasjonell stabilitet. Det var flere puncher knyttet til denne ved tilbakeleveringen, og det var flere puncher i DNVs punchliste i juni 2023. Ved SPS i 2018 påviste Alatas korroderte bolter og utslitte «sliding plates», som ikke ble skiftet og som måtte repareres i 2023. Det var videre avdekket korrosjon og skader på struktur, som også ble påpekt av Odfjell og HMH.

(317) Etter en gjennomgang av inspeksjonsrapportene i saken, kan det legges til grunn at det var betydelig slitasje på kranen. HMH anbefalte en full overhaling og påpekte at alle hydrauliske komponenter led av korrosjon og aldring. Dette gjaldt slitte tannstenger og pinjonger, slitt dragchain, manglende smøring, strukturell korrosjon, utslitte kasteblokker og slakk i systemet. Førstelinjevedlikehold var ikke utført, noe som medførte et mer omfattende arbeid med kranen. HMHs vurdering støttes også av Seadrills egen inspeksjon utført av Axess, jf. ovenfor. Retten viser også til sakkyndig Bekkevolds uttalelse:

> «Som diskutert i detalj nedenfor så er min overordnede vurdering av Riser Gantry kranen hadde vært utsatt for ekstraordinær slitasje i strid med kriteriet nr. 2 i Tilbakeleveringsavtalen. Dette skyldes blant annet manglende smøring, og manglende reparasjon av korrosjonskader på strukturer, hydrauliske komponenter og slanger. Jeg mener det også er klart at Seadrills egne vedlikeholdskrav ikke har blitt fulgt, og at dette var i strid med kriteriet nr. 3 i Tilbakeleveringsavtalen».

Utmålingen

(318) SFLs krav er på NOK 6.918.256. Det er trukket fra et beløp på NOK 750.000 for vanlige SPS-kostnader. Seadrill hadde i SPS-budsjettet budsjettert med kostnader til Riser Gantry Crane på USD 231.000, hvorav bytte av hydrauliske slanger var budsjettert med USD 60.000. Slangene måtte byttes pga. korrosjon på koblinger som skyldtes manglende vedlikehold, og dette kan da ikke anses som en normal SPS-kostnad. Odfjell på sin side hadde budsjettert med kostnader på USD 69.091.

(319) Kostnadene som er dokumentert fremstår for retten nødvendige for å få kranen sertifisert. Fradraget for SPS-kostander må nødvendigvis bli noe skjønnsmessig. Kranen var imidlertid så nedslitt, noe som også var påpekt til Seadrill før overleveringen, at den verken var «ready to drill», oppfylte ikke klassekravene og var ikke vedlikeholdt i henhold til avtaleforpliktelsene. Samlet sett finner retten at SFLs krav fremstår rimelig og korrekt, og det tilkjennes i sin helhet.

(320) SFL tilkjennes etter dette erstatning for utbedring av Riser Gantry Crane med NOK 6.918.256.

7.5.3.4. BOP transporter – krav 4 – NOK 3.801.590

(321) Rettens vurdering er at BOP-transporter ikke var «ready to drill», møtte ikke klassekravene og var ikke vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene.

(322) Etter bevisførselen må det anses dokumentert at den var kraftig slitt, og bar preg av manglende vedlikehold over flere år, og det forelå ingen dokumentasjon på overhaling i 2018. Den var ikke vedlikeholdt i henhold til verken produsentens anbefalinger eller

Seadrills egne vedlikeholdsrutiner. Det ble påvist kraftig korrosjon på utstyrskomponenter, og elektriske komponenter var i dårlig forfatning. Bekkelunds konklusjon var at vedlikeholdet var alvorlig nedsluppet, og den var ekstraordinært slitt.

(323) Kravet er på totalt NOK 3.801.590. Retten finner kravet dokumentert i sin helhet, og det arbeidet som er gjort var nødvendig for å få utstyret i kontraktsmessig stand. Kravet tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.5. Fingerboard – krav 5 – NOK 4.433.604

(324) Fingerbordene benyttes til å holde på plass/oppbevare borerør og casing som er koblet sammen til «stands». Fingerboardene er plassert ca. midtveis oppe i boretårnet. De har «fingre» som skal sørge for at de enkelte stands er forsvarlig låst. Fingerboardene er definert som kritisk løfteutstyr kategori 1 i DNV-OS-E101.

(325) Seadrill hadde tidligere skiftet 40% av fingrene, 132 av totalt 336, til et nytt design. I HMHs rapport anbefalte de å overhale hele systemet og skifte ut samtlige gamle fingre. De uttalte bl.a.:

> «According to conversation with rig crew they have some operational issues that needs attention. The described issues are considered as significant and affect the system performance».

(326) Etter at utstyret ble sendt til Lyngdal og demontert, ble det oppdaget flere mangelfulle forhold. Bl.a. var det vann i ventilkabinett, det var mekaniske mangler, mangler på låsefingre og interne lekkasjer.

(327) Det er flere fingerboard om bord, og det er avgitt flere rapportert. Casing fingerboard ble reparert om bord mens DP/DC (Drill Pipe/Drill Collar) fingerboard ble tatt i land. Det er kjent at det var en designsvakhet ved de originale fingerboardene, som var kjent i industrien.

(328) Når det gjaldt DP/DC var det 17 fingre som var defekte og det var 37 som hadde vanninntregning. 92 med kort luke hadde moderat slitasje, og 73 med lang luke hadde mindre, moderat slitasje. For de som hadde nytt design var 99 i god stand og en fungerte ikke. HMH mente at 55 måtte skiftes ut. At 55 av 221 ikke virket tilstrekkelig, er etter rettens syn et tegn på dårlig vedlikehold. Anlegget hadde også dårlig kabel- og slangeføring, med fare for å henge seg fast ved bevegelse. Integriteten til skapdørens kabelgjennomføring var ødelagt, med fare for vanninntrengning og måtte derfor forsegles på nytt. Dårlig sekundær sikring av individuelle fingre ble funnet mangelfull. Sensorer var i varierende tilstand og ble anbefalt å byttes ut.

Utmålingen

(329) SFL har fremmet krav på NOK 4.433.604, og det er da gjort fradrag for Odfjells budsjett på NOK 111.306 og NOK 500.000 for oppgradering.

(330) Retten finner kravet dokumentert og begrunnet. Seadrill skulle ha utbedret alle de påviste manglene for å få riggen i kontraktsmessig stand, og må erstatte SFLs kostnader til dette.

(331) SFL tilkjennes erstatning for utbedring av fingerboard med NOK 4.433.604.

7.5.3.6. DAT-system – krav 6 – NOK 30.137.765

(332) Direct Acting Tensioning riser system (DAT-systemet) er et system som skal sørge for konstant strekk i stigerøret (riser). Stigerøret forbinder riggen med brønnen, og DAT-systemet er designet for å kompensere for riggens bevegelser i sjøen. DAT-systemet er utsatt for store krefter, som følge av vekten på stigerøret, som igjen er en følge av vanndypet. Rigger er utstyrt med to forskjellige sett med DAT-sylindere, ett for dypvannsoperasjon og ett for grunnere vann. Systemet for grunnere vann var installert ombord, mens det andre var lagret på land.

(333) DAT-systemet består av seks DAT-hydraulikksylindere som sørger for den vertikale strekkraften. Sylinderne er festet i en kraftig stålring på stigerøret (Riser Tension Ring). Sylinderne er hengt opp under boredekket på riggen i en vogn som kan kjøres frem og tilbake for å frigjøre plass i brønnsenteret for andre operasjoner. Denne enheten kalles Trip Saver. Sylinderne er festet i vognen med kraftige bolter og sjakler slik at de kan bevege seg i alle plan i fritt oppheng.

(334) DAT-systemet er kritisk for operasjon og systemsvikt med tap av strekkraft kan medføre at stigerøret knekker ut og man mister den primære brønnbarrieren. Dette kan resultere i store skader på utstyret, samt tap av brønnkontroll.

(335) DAT-systemet er definert som kritisk løfteutstyr kategori 1 i DNV-OS-E101.

(336) DAT-systemet ble inspisert av Odfjell i oktober 2021, av HMH i 2022, Techfluid i mai 2023, samt at ADC gjennomførte en inspeksjon på oppdrag fra Seadrill før tilbakeleveringen.

(337) Arbeidet med DAT-systemet ble stort sett utført om bord. Systemet ble endelig godkjent av DNV for videre operasjon 14. juni 2023.

(338) Seks DAT-sylindere ble overhalt i 2021/2022, og disse ble funnet å være i tilfredsstillende stand av både ADC og HMH. Det er ikke fremsatt noe krav knyttet til selve sylinderne som var om bord.

(339) HMH påpekte alvorlige skader på opphenget av DAT-sylinderne, hvor anti-rotasjonsbolter var overbelastet og fem av 10 hadde knekt. De avdekket også at det var benyttet ikke-originale opphengsbolter. ADC hadde påpekt at det ikke var fremlagt sertifikater for sjaklene, og HMH fant ikke denne dokumentasjonen. Det ble videre avdekket korrosjon i luftflasker, og skader på Trip Saver, herunder korrosjon på drivenheter, skader på dragchain, og korrosjon på flere komponenter i hydraulikksystemet. Dette medførte at reparasjon og innkjøp av deler ble omfattende.

(340) DAT-hydraulikkslangene hadde synlige skader, og det er for retten fremlagt bilder av dette. Seadrill fikk i 2021 en CC av DNV for dette, som tilsier at slike skader ikke møter

klassekravene. Seadrills vedlikeholdsrutine innebærer også at slangene skal undersøkes hver tredje måned, nettopp for å forebygge eller reparere slike skader.

(341) Etter en samlet bevisvurdering finner retten at DAT-systemet ikke var «ready to drill», slitt utover klassekravene og ikke vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene. Retten viser til rapportene som er fremlagt i saken, med bilder og vurderinger, som helt klart viser et skadet og slitt system med behov for betydelig reparasjon.

(342) Slik tilstanden på hydraulikkslangene er beskrevet i HMHs rapport og i erklæring fra sakkyndig Bekkevold, hadde de skader som ikke var forenlig verken med klassekrav eller at det skal ha vært utført tre måneders vedlikehold. Det foreligger ingen dokumentasjon på at slangene var vedlikeholdt i henhold til Seadrills egen vedlikeholdsrutine, og tilstanden viser også at dette ikke har blitt utført. Skader på låseboltene på sjaklene var kritiske, og det er ingenting som underbygger et 12 månedlig vedlikehold av disse i henhold til Seadrills egne vedlikeholdsrutine. Det var mye korrosjon, boltene satt fast og måtte brennes ut. Videre ble det avdekket at hydraulikkslangene kjøpt inn av Seadrill i 2018 manglet de nødvendige sertifikater slik at Odfjell måtte kjøpe nye.

(343) I tillegg ble det avdekket forurenset olje i DAT-systemet. Det ble bl.a. funnet svarte oljeflak i slangene. Oljeflak og avleiringer fremstår for retten å være et kjent problem i industrien. Seadrill byttet olje i august 2022, men funn av partikler i mars 2023 underbygger at DAT-systemet ikke var tilstrekkelig rengjort.

Utmåling

(344) SFLs krav er på NOK 30.137.765, og fakturerte kostnader er NOK 32.813.221. Kravet er relatert til rens av systemet på grunn av urenheter i hydraulikkoljen, herunder utbedring av korrosjon i luftflasker, reparasjon og skifte av sjakler, som var et omfattende arbeid, reparasjon av Trip Saver, reparasjon og innkjøp av nye DAT-slanger, overhaling av lagrede DAT-sylindere, og overhaling av ARV-ventiler.

(345) SFL har gjort fradrag for resertifisering av Riser Tension Ring og Odfjells budsjett, totalt NOK 1,9 millioner, og NOK 700.000 for å reinstallere DAT-sylinderne.

(346) Retten finner kravet dokumentert, sannsynliggjort og rimelig. Arbeidet med å skifte boltene som sjaklene hang i var omfattende.

(347) Seadrill har erkjent ansvar for manglende sertifisering på DAT-slanger med NOK 4.178.234.

(348) Retten finner imidlertid at det må gjøres et fradrag knyttet til ARV-ventilene. Ved at det ble kjøpt inn nye, vil dette gi de en levetid på 1,5 år lengre enn for de som var overhalt i 2022. Innkjøpskostnadene på NOK 2,73 millioner reduseres forholdsmessig for det ekstra halvannet året med NOK 0,82 millioner. Videre gis et forholdsmessig fradrag knyttet til kostnadene ved testing og bytte av tetninger fra Logan på lagrede sylindere, da det er uklart om alle skadene var forårsaket av Seadrill ved forflytning inn og ut av lagring. Ingen av partene kunne dokumentere at sylinderne var oppbevart korrekt, og retten gjør derfor en

50% reduksjon av kostnadene til dette på NOK 4,18 millioner, dvs. NOK 2,09 millioner. I tillegg reduseres kravet med NOK 0,39 millioner knyttet til reservegir.

(349) Etter dette tilkjennes SFL erstatning for utbedring av DAT-systemet totalt NOK 26.840.000.

7.5.3.7. Drill Floor Manipulator Arm (DFMA) – krav 7 – NOK 3.343.116

(350) Drill Floor Manipulator Arm (DFMA) brukes til lede/støtte stigerør og tyngre rørkomponenter. Selve løftet skjer ved Top-driven, mens DFMA guider/støtter rørene.

(351) Etter rettens syn var ikke utstyret vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene. HMHs RA-56 rapport avdekket mye korrosjon, lekkasjer, slitasje og skader. Det ble utført minimalt vedlikehold i 2018, og utstyret bar preg av manglende vedlikehold siden. DNVs funksjonstesting i 2022, kan tilsi at utstyret var «ready to drill», men det var uansett ikke vedlikeholdt slik det skulle vært, og innebar dermed et kontraktsbrudd.

(352) Kravet er på totalt NOK 3.343.116, og retten finner kravet dokumentert i sin helhet, og SFL tilkjennes erstatning for dette.

7.5.3.8. Drill String Compensator (DSC) System – krav 8 – NOK 11.112.475

Rettens vurdering av kravet

(353) DSC-systemet har tilsvarende funksjon som DAT-systemet, men gjelder for borestrengen. Funksjonen er å sørge for en konstant last på borekronen under boring og samtidig kompensere for riggens bevegelser. Borestrengen henger i Top Drive som igjen er koblet til kompenseringssystemet. Kronblokken henger i DSC-systemet. Det går en vaier (Drill Line) gjennom skivene i kronblokken som holder/heiser boremaskinen (Top Drive) opp og ned. Drill Line er ført over to armer (Rocker Arm Assembly) som gir konstant strekk i vaieren når riggen beveger seg. Systemet er definert som kritisk løfteutstyr kategori 1 i DNV-OS-E101.

(354) Etter en samlet bevisførsel finner retten at systemet ikke var «ready to drill», og ikke var vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene. Det synes ikke bestridt at systemet var slitt, men Seadrills anførsel er at det er snakk om normal slitasje som SFL måtte forvente.

(355) HMH har avgitt rapporter, både etter inspeksjon om bord og for komponenter som ble demontert og overhalt i verksted. Det ble avdekket slakk i kronblokken, og det var forurenset hydraulikkolje. Det ble videre avdekket stor slitasje i skivene og hjulene på kronblokken. Rettens vurdering er basert på rapportene fra HMH, bilder, samt redegjørelse fra sakkyndig Bekkevold. Tilstanden viser klar mangel på førstelinjevedlikehold. Kronblokkskivene måtte gjennom en detaljert undersøkelse i verksted.

Utmålingen

(356) SFLs krav er på NOK 11.112.475. Det er trukket fra NOK 300.000 for opprinnelige SPS-budsjett.

(357) Det fremgår imidlertid av dokumentasjonen at HMH på forespørsel fra Odfjell i juli 2022, antydet et arbeid med systemet til en kostnad av NOK 1,58 millioner. Dette var før RA-56 rapporten, og tilsier at det var planlagt et visst arbeidsomfang. Videre må det etter bevisførselen legges til grunn at det er ikke er unormalt å ta ned og skifte kronblokken som en del av en standard SPS. SPS-budsjettet på NOK 300.000 synes således å ha vært noe optimistisk. Skaden på Rocker-arm er av nyere dato, men det er usikkert hvordan denne har oppstått. Uansett følger det av RA-53 rapportene etter overhaling i Lyngdal at det var unormal slitasje på delene som ble reparert der.

(358) Retten reduserer kravet med NOK 2,67 millioner for av- og reinstallering av kronblokken da dette anses som et normalt SPS-scope.

(359) SFL tilkjennes etter dette erstatning for utbedring av DSC-systemet med NOK 8.440.475.

7.5.3.9. Lower Guiding Arm (LGA) – krav 9 – NOK 4.474.923

Rettens vurdering av kravet

(360) Lower Guiding Arm er installert på boredekket og har som hovedfunksjon å støtte borerør/ casing under forflytting. Den benyttes også ved flytting av stands fra oppbevaringsposisjon til og fra brønnsenter. LGA er definert som kritisk løfteutstyr kategori 1 i DNV-OS-E101

(361) Etter en samlet bevisvurdering finner retten at LGA ikke var «ready to drill» og ikke i vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene.

(362) Av HMHs RA-56 rapport følger det at det ble avdekket korroderte hydrauliske komponenter, og hydraulisk lekkasje med uidentifisert årsak. Det var dårlig kabelhåndtering, sylinderlekkasje, skadet koblingsboks (olje innvendig, pakning skadet), isolasjonsventiler var korroderte og vanskelige å få til å fungere, og produkt- og sikkerhetbulletin var ikke implementert. Verkstedoverhaling ble anbefalt. Av RA53- rapporten følger det at mange boltgjennomføringer var utslitte og krevde sveising og remaskinering, og feil på kabel- og kabelterminering. Varmeelement var tuklet med, kabel og slanger kuttet og forlatt, flere Ex-barrierer funnet brutt. Sylindrene ble overhalt.

Utmålingen

(363) SFL har fremsatt krav på utbedringskostnader på NOK 4.474.923. Det er gjort fradrag for Odfjellsopprinnelige budsjett på NOK 731.820.

(364) Retten finner kravet dokumentert, og rimelig og det tilkjennes i sin helhet. SFL tilkjennes med dette erstatning for utbedring av Lower Guiding Arm med NOK 4.474.923.

7.5.3.10. Hydraulic Auto Roughnecks – krav 10 – NOK 4.350.000

(365) Roughneck brukes til å holde og skru sammen borestrengen mens rørene løftes/holdes av brokranen.

(366) Det var installert to «roughnecks» om bord på riggen. I 2021 byttet Seadrill hovedenheten (BC2630) med reserveenheten (BC2620), som var blitt overhalt.

(367) Etter rettens syn var BC2620 «ready to drill», og den trengte kun mindre overhaling.

(368) Når det gjelder enheten BC 2630 finner retten det dokumentert at denne var i svært dårlig stand. RA56 rapporten viser til at den hadde hydraulikkslanger fra 2007, korroderte manifolder, rør og fittings, og hydraulikklekkasjer. Det var sprekker i sveising og korrosjon på rammer og bolter. Det ble anbefalt å renovere/erstatte ramme, spinnmotorer, spinnbærer og tang, alle ruller, alle fittings og hydrauliske komponenter, etc. Det var foretatt feltreparasjoner med wire og tape som ikke var i samsvar med OEMs og industriens vedlikeholdspraksis.

(369) Enheten er plassert på land, og SFL kjøpte en annen fra Seadrill gjennom en egen capital spares-avtale.

(370) Kravet fra SFL er på totalt NOK 4.350.000.

(371) Arbeid på BC2620, totalt fakturert NOK 0,11 millioner for HMH-deler og NOK 0,57 millioner for offshore HMH-arbeid, finner retten må anses som standard SPS serviceomfang og må trekkes ut av kravet, dvs. totalt NOK 0,68 millioner.

(372) Retten finner at det er grunnlag for å tilkjenne erstatning for den svært slitte BC2630, men at det må gjøres et fradrag på NOK 0,72 millioner for arbeid med å bytte ut denne da det må anses som vanlig å gjøre en utbytting av roughneckene på SPS.

(373) SFL har anført at full renovering av den som er plassert på land, vil koste NOK 3 millioner. Retten finner imidlertid at dette ikke er tilstrekkelig dokumentert, og at det således må gjøres et fradrag for denne usikkerheten i kostnadene. Retten reduserer kravet skjønnsmessig med 50%, dvs. NOK 1,5 millioner.

(374) Det totale fradraget i kravet blir dermed NOK 2,9 millioner, og SFL tilkjennes erstatning med NOK 1.450.000.

7.5.3.11. Manrider winches – krav 11 – NOK 739.887

(375) Kravet er relatert til fire vinsjer beregnes for løfting/transport av personell, bl.a. i boretårnet. Seadrill har godtatt å dekke kostnader til hydrauliske komponenter med totalt NOK 1000.

(376) Etter bevisførselen kan det legges til grunn at vinsjene, som er personelløfteutstyr, ikke var vedlikeholdt i henhold til OEMs og bransjens vedlikeholdspraksis, Det var i inspeksjons-rapporten påvist mangler ved vedlikeholdsrutiner, herunder manglende oljeskift, skader på kabler, lekkasjer på nødsenkeventil, og korrosjon på hydrauliske koblinger. De var ikke «ready to drill» og ikke vedlikeholdt i henhold til kontraktforpliktelsen. Utstyr som løfter personell skal være trygt og det skal finnes bekreftelse på oppdaterte vedlikeholdsrutiner.

(377) Vinsjene ble reparert om bord, og det er fremsatt et krav på NOK 739.887, etter fradrag på NOK 160.000 for SPS-kostnader. Retten finner kravet dokumentert og sannsynliggjort, og SFL tilkjennes erstatning på NOK 739.887.

7.5.3.12. Pedestal Crane – krav 12 – NOK 2.163.209

(378) Hovedfunksjonen til Pedestal Crane er løft av borerør og casing. Rørene løftes til Pipe Tubular Feeding Machine som frakter de videre til boredekk for bygging av «stands» med Eagle Light. Kranen er definert som kritisk utstyr, DNV Category 1, iht. DNV-OS-E101.

(379) Selv om løfteåket var overhalt i 2022, var andre deler slitt. Inspeksjonsrapporten bemerket mye korrosjon på rørledninger og hydrauliske komponenter, samt på overflaten, og sveisingen på hoved- og knokkeljibben. Den ble anbefalt å bli overhalt. Det var dårlig vedlikeholdshistorikk på gir og sylindere, som ble anbefalt å bli overhalt også på grunn av alder og lekkasjer. Reparasjoner av cabin-demper og adkomststige var nødvendig. Nylig installerte interne hydraulikkslanger fra 2018 var skadet på grunn av gnissing. Det var hydraulikkolje inne i kranen med ukjent opprinnelse. Det ble avdekket ufullstendige vedlikeholdsrutiner og -opptegnelser.

(380) Kranen slik den fremstod var ikke «ready to drill», og heller ikke vedlikeholdt slik den skulle ha vært.

(381) Kranen var ikke vedlikeholdt i henhold til verken OEMs, Seadrills, og bransjens vedlikeholdspraksis, og hadde mangler i forhold til klassekravene ved overlevering.

(382) SFL tilkjennes erstatning for utbedringskostnader på NOK 2.163.209.

7.5.3.13. Riser Feeding Machine – krav 13 – NOK 2.467.602

(383) Utstyrets formål er å transportere stigerørene inn til boredekket.

(384) Inspeksjonsrapporten avdekket slitt utstyr, som var forverret av eksponering for hardt miljø i mange år. Det ble avdekket bl.a. kraftig bulket og skadet tralle, skadede slanger og beskyttelseshylser for elektriske kabler, korroderte beslag og ventilblokker, og vanninntrengning i solenoidhuset. Videre ble det påvist feiljusterte drivhjul og skinner, slitepute som manglet på babord side, ujevn slitasje på sliteputer, oljedekket drivenhet, betydelig slitasje på pitch-rack og tørre tannstenger. Gummistøtfangere var i dårlig stand. Det ble påvist løst og korrodert drivkjede, defekt lavtrykksvarsler, hydrauliske isolasjonsventiler i dårlig stand, og bevegelsesalarm og lys som ikke fungerte.

(385) Utstyret var ikke «ready to drill», og det var heller ikke vedlikeholdt i henhold til kontrakten.

(386) Kravet for utbedringskostnader er NOK 2.467.602, og retten finner kravet sannsynliggjort og dokumentert, og tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.14. Eagle Light – Stand Building Arm – krav 14 – NOK 4.278.181

(387) Eagle light er en «kran» eller løfteutstyr som brukes til å løfte rør fra horisontal til vertikal retning for å bygge «stands» i «musehullet». Hver rørlengde er ca. 9,6 meter og for å spare tid under boring kobles fire rørlengder sammen i forkant. Rørene løftes fra lagringsområdet

med pidestall-kranen til Pipe Tubular Feeding Machine som fører rørene inn til boredekksområdet. Deretter bygges «stands» med Eagle Light.

(388) Scopet i 2018 av Vinje innebar kun minimumsarbeid, hovedsakelig testing, verifikasjon, og smøring.

(389) Inspeksjonsrapporten avdekket at hydrauliske komponenter, beslag og slanger var sterkt korrodert. Det var slitasje på trommel og kraftig slitasje på trinsehjul, og trommeldeksel var skadet. Fullstendig overhaling ble anbefalt. Oljeskift var ikke utført. Det var mange boringer utenfor toleranse, utslitte foringer, struktur og fester bøyd utenfor toleranse, materialdeformasjon. Bøyning ble identifisert som sannsynlig kilde til betydelig operasjonell skade. Kabinett var bøyd, det var ingen sporbarhet på solenoider, kuleventiler var sterkt korrodert og elektrisk sløyfe i dårlig stand.

(390) Utstyret var ikke vedlikeholdt i henhold til verken OEMs, Seadrills eller bransjens vedlikeholdspraksis. Den viste tegn på hard bruk, med alvorlig deformasjon av strukturen. Utstyret var ikke «ready to drill».

(391) SFLs krav er på NOK 4.278.181, etter et fradrag på SPS-kostnader på NOK 561.360.

(392) Seadrills innvending er at det må påregnes noe overhaling etter fem års bruk. Til dette skal det bemerkes at Seadrill selv ikke gjorde noen overhaling ved SPS i 2018, men at det kun ble foretatt mindre vedlikehold ved at kun slanger og mindre deler ble byttet. Dersom Seadrill hadde gjort den overhalingen som rutinen sier, i 2018, er det grunn til å anta at utstyret ville vært i langt bedre forfatning.

(393) Retten finner kravet i sin helhet dokumentert og sannsynliggjort, og SFL tilkjennes erstatning med NOK 4.278.181.

7.5.3.15. Pipe Tubular Feeding Machine – krav 15 – NOK 2.128.002

(394) Utstyret har samme funksjon som Riser Feeding Machine, men håndterer borerør og casing. Seadrill har erkjent delvis ansvar og akseptert å dekke kostander til deler med NOK 191.887.

(395) Også her ble det gjort et mindre omfattende overhalingsarbeid i 2018, men dette var stort sett testing, verifikasjon og skifte av olje/oljefilter. Seadrill kan derfor heller ikke her høres med at det må forventes overhaling hvert femte år som forklarer kostnadene. Dersom Seadrill hadde gjort den overhalingen rutinen sier skal gjøres, i 2018, er det grunn til å anta at utstyret ville vært i langt bedre forfatning.

(396) Inspeksjonsrapporten avdekket betydelig korrosjon, og at utstyret var slitt etter mange års drift. Videre funn var at utstyrets ytelse var påvirket av driftsproblemer og ble operert manuelt for å redusere negativ påvirkning på pågående operasjoner. Koblingsboks som var skadet av ekstern påvirkning var sikret med kabelbånd og dermed ikke eksplosjonssikker. Beskyttelseshylser rundt kabler var skadet, hydrauliske rør var bøyd av ytre påvirkning, beslag var korroderte, det var bulk i sylinderstang, antiløftebrakett styrbord var bøyd og ikke funksjonell, det var ujevn slitasje på sliteputer, delte bolter i sylinderpinne lås, drivhjul

som løftet seg av / berørte ikke sporet, gummistøtfangere i dårlig stand, rørvals som ikke fungerte, drivkjede som var løs og kjedeputer utvidet. Isolasjonsventiler ble funnet i dårlig stand. Det ble også konstatert ujevn (ikke synkronisert) bevegelse mellom to rørheisesylindere når de ble aktivert.

(397) Utstyret var ikke vedlikeholdt i henhold til OEMs, Seadrills eller bransjens vedlikeholds-praksis. Det viste tegn på hard bruk, og kunne ikke operere i automatisk modus. Den var av den grunn ikke «ready to drill» og hadde mangler i forhold til klassifiseringskrav ved overlevering.

(398) Kravet fra SFL for utbedringskostnader er på NOK 2.128.002, etter fradrag for SPS-kostnader med NOK 277.000.

(399) Retten finner kravet dokumentert og sannsynliggjort, og SFL tilkjennes erstatning for kravet i sin helhet.

7.5.3.16. Utility vinsjer – krav 16 – NOK 2.871.802

(400) Kravet gjelder utbedring og reparasjon av totalt syv vinsjer plassert forskjellige steder på riggen. SFL har gjort et fradrag for SPS kostnader med NOK 350.000. Seadrill har akseptert å dekke kostnader til deler med NOK 11.106

(401) Vinsjene var ikke vedlikeholdt i henhold til OEMs, Seadrill eller bransjens vedlikeholds-praksis.

(402) Det ble foretatt testing og verifisering og oljeskift i 2018, men det er ikke dokumentert at puncher om ny vaier og skifte av kontrollventiler ble utført. Inspeksjonsrapporten i 2023 viste nærmest identiske funn. Basert på tilstanden ble det anbefalt full verkestedsoverhaling. Struktur og bolteforbindelser var korrodert på grunn av manglende preservering, som resulterte i bytting av bolter. Hydrauliske komponenter, beslag og koblinger var sterkt korrodert, og aluminiums manifoldblokker revet fra hverandre. Det var flere lekkasjer, håndtak på nødpumpe manglet, trommel trengte smøring, gir anbefalt å bli overhalt på grunn av tilstand og alder, kontrollventiler sterkt korrodert. Snatchblokker hadde sterk korrosjon.

(403) Utstyret var ikke «ready to drill» og ikke vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsen.

(404) SFL tilkjennes med dette erstatning for dokumenterte utbedringskostnader med NOK 2.871.802.

7.5.3.17. BOP-kran – krav 17 – NOK 8.305.309

Rettens vurdering av kravet

(405) BOP-kranen benyttes i forbindelse med vedlikehold av BOP ved at den øvre hoveddelen, Lower Marine Riser Package (LMRP) eller mindre komponenter løftes ut for vedlikehold, eller at overhalte komponenter settes sammen til en komplett BOP. Kranen har løftekapasitet på 2 x 75 tonn og er definert som kritisk løfteutstyr kategori 1 i DNV-OS-E101. Seadrill har akseptert å dekke utgifter til enkelte deler (pinjonger) med totalt NOK 100.105.

(406) Alatas hadde anbefalt en full overhaling av kranen i 2018. Det foreligger ingen dokumentasjon på at dette ble gjort, og etter bevisførselen kan det legges til grunn at det kun ble gjort det mest nødvendige for å møte DNVs krav. I følge HMH står BOP-kranen i et utsatt miljø, og den bar preg av manglende vedlikehold over mange år. Det var mye korrosjon på struktur og drev og tannstag og de konkluderte med i sin RA56-rapport at kranen generelt var i dårlig forfatning, og uttalte i sin oppsummering:

> «The equipment appears to be worn/deteriorated by the exposure to the environment and limited maintenance for many years
>
> The main structure appears to be visually in fair condition.
> Some of the wear / dynamic parts are in poor condition due to missing of maintenance».

(407) SFLs sakkyndig Bekkevold konkluderte med at kranen var ekstraordinært slitt, og utover normalt slit og elde. Også Seadrills egen sakkyndig, Paal Taraldsrud mente at det var flere forhold ved kranen som burde vært utbedret.

(408) Etter en samlet bevisførsel finner retten at BOP-kranen ikke var «ready to drill». Den oppfylte heller ikke klassekravene, og det vises til at den fikk en CC fra DNV i juni 2023 for forhold som måtte utbedres (punch 117). Videre må det anses klart at kranen ikke var vedlikeholdt i henhold til kontraktsvilkårene. Den bar preg av å kun ha vært gjennom et minimumvedlikehold i 2018, og ikke totalrenovert slik Alatas anbefalte i 2018. DNV utstedte en CC knyttet både til funksjonalitet og vedlikehold. Det er brukt nær 9 millioner kroner på å utbedre kranen, noe som underbygger at den ikke ble overhalt som anbefalt i 2018.

(409) Seadrills anførsel om at kranen står i utsatt miljø og at det er vanlig å få slik tilstand, innebærer ikke at kontraktsvilkårene er oppfylt, og er en anførsel som ikke kan føre frem. Det må anses klart at dersom utstyr er utsatt, krever dette ekstra vedlikehold.

(410) Seadrill har tidligere anført at kravet er prekludert. Denne anførselen ble ikke videreført i prosedyren, og retten legger til grunn at den er frafalt. Uansett kan denne anførselen ikke føre frem, da BOP-kranen var beskrevet i punchlisten vedlagt tilbakeleveringsprotokollen.

Utmålingen

(411) SFL har fremsatt krav på NOK 8.305.309. Det er da gjort et fradrag for Odfjells opprinnelige budsjett på NOK 615.000, som bl.a. dekker slitedeler, test av kranen og NDT.

(412) Retten finner kostnadene dokumentert, rimelige og nødvendige, og tilkjennes uten noen særskilt reduksjon. Seadrill var klar over at kranen var utslitt, og hadde bevisst valgt å ikke følge opp vedlikeholdsbehovet som ble påpekt i 2018. Retten gjør likevel et fradrag på NOK 1,13 millioner som var knyttet til overhaling av vinsjblokker hvor det ikke var noen funn, og derfor anses dette som inspeksjonskostnader SFL selv må dekke.

(413) SFL tilkjennes etter dette erstatning for utbedring av BOP-kranen med NOK 7.180.309.

7.5.3.18. Cherry pickers/ access basket – krav 18 – NOK 7.485.700

Rettens vurdering av kravet

(414) En «access basket» eller «cherry picker» er en kurv for personell som kan løftes og tiltes slik at personellet får tilkomst til utstyr som skal opereres, inspiseres eller vedlikeholdes. Seadrill har akseptert å dekke utbedringskostnader med totalt NOK 86.690.

(415) «Access basket» er definert som kritisk utstyr kategori 1 i DNV-OS-E101 Drilling Facilities. Ettersom utstyret løfter personell, stiller DNV krav til sikkerhetsfunksjoner. Det var installert fire enheter på Riggen. En var installert i derrick-området mens tre var installert i moonpool området.

(416) I forbindelse med SPS i 2018 påpekte Vinje Industries flere forhold med kurvene som ble anbefalt utbedret. Det er ikke fremlagt noen dokumentasjon fra Seadrill om at forholdene som ble påpekt av Vinje ble utbedret i 2018. I HMHs RA56 rapport for kurven i boretårnet, er det kommentert:

> «The equipment appears to be worn/deteriorated by the exposure to the environment and limited maintenance for many years. System is operational, however; based equipment condition and performance it is highly recommended to perform a complete overhaul».

(417) Den same vurderingen ble gjort for to av de andre, mens en ble ansett for å ikke være operasjonell.

(418) HMHs vudering var at utstyret bar preg av manglende vedlikehold i mange år.

(419) Etter rettens syn er det klart at kurvene ikke var «ready to drill». De var utslitt og var ikke trygge å bruke i åpen sjø slik de ble overlevert. De oppfylte ikke klassekravene, og ville ha fått en rekke CC'er dersom de ikke var blitt utbedret. De var ikke vedlikeholdt i henhold OEMs anbefaling eller i henhold til kontraktsforpliktelsene.

(420) Videre viser bevisførselen at vedlikeholdet var neglisjert, etter at det i 2018 ble påpekt flere utbedringsbehov. Tilstanden bar preg av at det ikke ble gjort et tilstrekkelig vedlikeholds-arbeid i 2018. Av forhold som ble påpekt av HMH var bl.a. ikke-operativ slengkurv, nødstopp som ikke virket, tannhjul og skinner utslitt, betydelig bulket og korrodert mm. Også Seadrills egen sakkyndig, Paal Taraldsrud, forklarte i retten at det fremstod som om det ikke var gjort noen overhaling i 2018.

(421) Det vises også til at Axess, som på oppdrag fra Seadrill, i desember 2022 bemerket at to kurver var ute av drift.

(422) Retten finner etter dette at samtlige fire «cherry pickers» hadde mangler og var i strid med tilbakeleveringsvilkårene. Seadrill hadde bevisst neglisjert det påpekte vedlikeholdsbehovet i 2018.

(423) Seadrill har tidligere anført at kravet er prekludert, men dette er ikke videreført i prosedyren, og det er nå akseptert noe ansvar, jf. ovenfor.

Utmålingen

(424) SFL har fremsatt krav på NOK 7.485.700, som er relatert til overhaling og arbeid om bord. Det er trukket fra NOK 1.060.000 for Odfjells opprinnelige budsjett, samt et skjønnsmessig fradrag på NOK 650.000. Seadrill har akseptert å dekke ca. NOK 90.000 knyttet til mangel ved sikkerhetsfunksjoner.

(425) Retten finner kravet dokumentert og rimelig. Det er klart at kostnadene som er dokumentert er knyttet til kurvene, og det er ikke nødvendig for SFL å konkretisere hvilken kostnad som er allokert til den enkelte komponent, jf. rettens vurdering av dette ovenfor i pkt. 7.5.1.

(426) SFL tilkjennes etter dette erstatning for utbedring av mangler på NOK 7.485.700.

7.5.3.19. Mud Bucket – krav 19 – NOK 203.687

(427) Mud-Bucket er plassert på boredekket og lukker rundt borerørskoblingene for å hindre slamsprut når rørene skrus fra hverandre.

(428) Inspeksjonsrapporten avdekket flere mangler ved Mud Bucket. Bl.a. kraftig korrosjon på hydrauliske koplinger, korroderte sylindere, systemet kunne kun kjøres manuelt, dårlig opplegg og sikring av kabler og slanger. Utstyret bar preg av manglende forebyggende og korrigerende vedlikehold. Det var vanninntrengning i koplingsboks, hvor halve boksen var fylt med vann. Ex-integritet var brutt, og utstyret oppfylte ikke klassekravene. Den var dermed heller ikke «ready to drill», og var ikke vedlikeholdt i henhold til kontraktsbestemmelsene.

(429) Kravet for utbedringskostnader er på NOK 203.687, og dette tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.20. Underhull Guide – krav 20 – NOK 2.345.919

(430) Underhull Guide er montert under Riggen og svinges inn mot moonpool ved kjøring og trekking av BOP og LMRP. Funksjonen er å stabilisere det tunge utstyret og holde det mest mulig i ro ved rigg- bevegelser.

(431) Inspeksjonsrapporten dokumenterte en rekke mangler, og det ble også for retten fremlagt en del bilder av korrosjon og skader. Det manglet rekkverk og rister, og i det hele tatt mye korrosjon. Bar preg av manglende vedlikehold, og nedsatt funksjonalitet, med ujevne bevegelser. Manglende rekkverk og rister medfører etter rettens syn at utstyret ikke oppfyller klassekravene, og tilstanden var heller ikke «ready to drill».

(432) Kravet på utbedringskostnader er NOK 2.345.919, og tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.21. Moushole 60/45 – krav 21 – NOK 1.277.719

(433) «Musehullene» brukes i forbindelse med byggingen av «stands» dvs. opptil fire lengder av borerør hver på ca. 9,6 meter. Musehullene har blant annet løftesylindre for å håndtere forskjellige rørlengder.

(434) Av mangler som ble avdekket på musehull 45ft, var bl.a. at sylinderfundament var korrodert og trengte oppussing. Hydrauliske koblinger og komponenter, inkludert manifoldblokker, var korroderte og måtte byttes ut. Noen skiveblokker med betydelig korrosjon, trengte konservering. Ujevn slitasje på slitasjeputer, trengte utskifting. Sylinderhus med utvendig korrosjon, inkludert øyne. Kabelslanger og tetninger var skadet. Sentraliseringsenhet skadet – bøyd, og bolteforbindelser slitt eller ødelagt. Rabit-enhet krevde overhaling, delte bolter ødelagt. Forebyggende og korrigerende vedlikehold var ikke gjennomført.

(435) Når det gjelder musehull 60 ft fremgår det av inspeksjonsrapporten at tilstanden var praktisk talt identisk med 45 ft, med unntak av bøyd sentraliseringsenhet.

(436) Utstyret var ikke «ready to drill» med disse manglene, og var ikke vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene.

(437) Kravet til utbedringskostnader er på NOK 1.277.719, og tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.22. Deadline Anchor – krav 22 – NOK 130.000

(438) Deadline Anchor er festepunktet til drill line i motsatt ende av heisespillet (Drawworks).

(439) Inspeksjonsrapporten avdekket kun mindre funn. Men det var kraftig korroderte hydrauliske koplinger og korrodert jordingspunkt, samt feil låsing av ankerbolt. Etter rettens syn var dette mangler oppstått grunnet manglende vedlikehold, og utstyret var ikke vedlikeholdt i henhold til kontrakten.

(440) SFL har krevet kun de rene reparasjonskostnadene med NOK 130.000, etter fradrag for øvrig overhaling på NOK 305.471. Retten finner kravet sannsynliggjort og dokumentert, og det tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.23. Coflex-slanger – krav 23 – NOK 3.589.644

(441) COFLEX-slanger er store høytrykkslanger som henger i moonpool mellom rigg og rør på riser.

(442) To slanger ble trykktestet av Technip FMC (OEM), og ble underkjent og ikke anbefalt å fortsette å bruke.

(443) Slangene er utstyrt med sertifikater, og Seadrill har anført at slangenes sertifikat utløp 27. desember 2022, og at slangene ved resertifisering ble utsatt for høyere trykk (16.500 psi) enn arbeidstrykket (15.000 psi).

(444) Selv om slangenes sertifikat utløp 27. desember 2022, oppfylte de ikke klassekravene, da de på tilbakeleveringstidspunktet ikke var egnet for operasjon, og etter rettens syn må Seadrill bære kostnadene med å erstatte slangene.

(445) Kravet er på NOK 3.589.644. SFL tilkjennes etter dette erstatning for kostnader med nye slanger med NOK 3.589.644.

7.5.3.24. Drawworks – krav 24 – NOK 6.431.531

(446) Drawworks består av en stor vinsjtrommel for vaieren som er helt essensiell for boreoperasjonen. Den går over kronblokken, og kjører travelling block og Top Drive opp/ned. Det består av motorer, gir, bremser og tilhørende utstyr.

(447) Under SPS i 2018 ble deler av Drawwork vurdert og utbedret av HMH. OEM, som er NOV, anbefaler overhaling av Elmagco-bremsen hvert 10 år. Under tilstandstest utført under SPS 2023, feilet girboks A og B, og det ble nødvendig med overhaling i verksted.

(448) Ved tilbakelevering var det installert en Elmagco-brems, og etter funksjonstest fikk denne følgende beskrivelse av NOV:

> «Note that this is within category «replace at first break in drilling» according to NOV service bulletin maximum bearing wear.»

(449) Etter rettens syn taler dette for at utstyret slik det var ikke var «ready to drill».

(450) Det var videre levert en reserve Elmagco-brems som Odfjell besluttet å sende til NOV for inspeksjon.

(451) SFLs krav er på NOK 6.431.531. Det er da fratrukket et beløp på NOK 1,5 millioner for opprinnelig SPS-budsjett.

(452) Etter bevisførselen finner retten at det var en vesentlig mangel ved den installerte Elmagco-bremsen, og det vises til NOVs vurdering om at den må skiftes ved første pause i boringen. Vedlikeholdet var heller ikke i henhold til OEMs anbefalinger.

(453) Retten finner imidlertid at det må gjøres en reduksjon på NOK 100.000 for kostander med inspeksjon og verifikasjon av reserve Elmagco-bremsen, da det ikke fremstår å være noe krav til dette på en lagret Elmagco-brems, og heller ikke at det var behov for dette. I tillegg er det ikke dokumentert hva som var feil med girboks B, og det er heller ikke dokumentert hva som var årsaken til manglende trykk. Retten finner således at det må gjøre en reduksjon på 50% av de totale fakturerte kostnadene på NOK 7 millioner for overhaling/bytting av girboks A og B, dvs, 3,5 millioner, Totalt reduseres SFLs krav med NOK 3,6 millioner.

(454) SFL tilkjennes etter dette erstatning for utbedring av Drawworks totalt NOK 2.831.531.

7.5.3.25. Cutting Conveyors – krav 25 – NOK 315.659

(455) Cuttings Conveyor er en skrue som transporterer cuttings (borekaks) fra siktemaskinene (shakers) til cuttings-behandlingsanlegget på dekk.

(456) Punchlisten ved tilbakeleveringsprotokollen (item nr. 237) gjaldt mangler ved Cutting Conveyors, som indikerte slitasje grunnet feiljustert transportskrue.

(457) Rapport fra Rotor System (OEM) konkluderte med at utstyret var «worn out» og «need to be replaced».

(458) Retten finner ikke grunn til å trekke denne vurderingen i tvil. Rotor Systems er originalleverandør av utstyret, og har førstehåndskunnskap om dette. Etter rettens syn vil en feil i transportsystemet stoppe all boring og hullrengjøring, og systemet er ikke pålitelig med feiljustert transportskrue. Utstyret var av den grunn ikke «ready to drill», og det var manglende vedlikeholdt.

(459) SFL har fremsatt krav på erstatning for reparasjonskostnader med NOK 315.659. Retten finner kravet sannsynliggjort og dokumentert, og tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.26. Manglende utstyr fra IADC – krav 26 – NOK 21.766.608

(460) I tilbakeleveringsavtalen pkt. 4.1. var det avtalt at riggen skulle tilbakeleveres med utsyr og inventar som tilsvarte IADC spesifikasjon versjon 8. IADC står for International Association of Drilling Contractors, og var en spesifikasjon over hvilket utstyr som skulle følge med riggen.

(461) SFL har anført at følgende utstyr manglet:

• Heavy Weight Drill Pipe (HWDP)	kostnad for 28 stk.	NOK 3.379.404
• Drill Pipe	kostnad for 141 stk.	NOK 7.102.316
• Drill Collars	kostnad for 14 stk.	NOK 1.135.838
• Crossover Subs	kostnad	NOK 114.000
• Pennant Lines	kostnad	NOK 496.000
• Drill Collar Slips	kostnad	NOK 3.239.051
• Mux-kabel	kostnad	NOK 6.300.000

Totalt kreves erstattes NOK 21.766.608.

(462) Seadrill har erkjent at det manglet 14 HWDP på leveringstidspunktet, og erkjenner ansvar for kostnad for disse på NOK 1.689.702. Videre erkjennes ansvar for at Pennant Lines ble levert for kort, (8x20 fremfor 8x40), men at det må gjøres fradrag for de som er levert, og aksepterer å betale NOK 128.000. Til sist aksepterer Seadrill at to Mux-kabler ble levert

for korte, men at det må gjøres et fradrag for de som ble levert med riggen, og aksepterer å betale NOK 3.360.000, mot at SFL tilbakeleverer de to som var for korte.

Rettens vurdering av kravet

Mux-kabler

(463) Når det gjelder Mux-kablene finner retten grunn til å si noe mer om disse, da dette gir en beskrivelse av hvordan Seadrill har forholdt seg til kravene som er fremmet.

(464) Av Tilbakelevereringsavtalen pkt. 4.2. fulgte det at riggen skulle leveres med en Mux-kabel på 3940 ft. (1200 m) og en på 9180 ft. (2798 m). I e-post av 1. juni 2023 fra Lofthus til Wieggers, påpekte Lofthus at to av kablene var henholdsvis 679 meter og 256 meter for korte. Wieggers svarte at dette måtte legges til det samlede krav.

(465) I innledningsforedraget anførte Seadrill at kablene var kontraktsmessig, og at avviket skyldtes en feilmåling. Det ble anført at det var en felles enighet mellom partene å levere tilbake de kablene som var ombord, og at de var målt feil da man anga lengden i Tilbakeleveringsavtalen.

(466) For retten fremstod dette som en svært underlig anførsel, da dette ikke fremgikk noe sted av sakens dokumenter, og at SFL da tilsynelatende måtte ha akseptert ethvert avvik fra de oppgitte lengdene i kontrakten. Wieggers forklarte imidlertid under sitt vitnemål at kablene var levert for korte etter kontrakten og at SFLs krav var berettiget. Det fremstår dermed som om Seadrills anførsel i innledningsforedraget var oppkonstruert i anledning saken.

(467) For retten gir dette et godt bilde av hvordan Seadrill har forholdt seg til de kravene som er fremmet. Det er gjennomgående at samtlige krav i utgangspunktet bestrides, og at flere av grunnlagene for å gjøre dette fremstår oppkonstruert i ettertid, uten dekning i sakens beviser. Dette sier noe om Seadrills troverdighet i saken, som retten har funnet utfordrende.

(468) Da Seadrill til slutt erkjente ansvar for at Mux-kablene var for korte, tilkjennes SFL erstatning for innkjøp av nye dokumentert til NOK 6.300.000, mot at SFL tilbakelever de som fulgte med riggen.

Drill pipes, drill collars og HWDP

(469) SFL anfører drill pipes, drill collars og HWDP var mangelfulle og ikke hadde sporbart serienummer og krever totalt NOK 11 055 965.

(470) Borerør skal være nummerert, og ha sporbarhet til originalt materialsertifikat. Dette for å kunne spore rørets opprinnelse og kunne ha kontroll på når og hvor det har vært benyttet. Hvert rør har et eget ID-nummer, og riggen har en liste over rørene. Rørene inspiseres ved en SPS, bl.a. for å vurdere tilstand.

(471) Det er på det rene at det under SPS i 2018 ble oppdaget at en del av rørenes nummerering var slitt bort. Det var selskapet WellConnection som utførte inspeksjonen for Seadrill, og i e-post 24. januar 2018 opplyste de til Seadrill at det var 143 rør de ikke kunne finne ID for.

(472) Det er for retten dokumentert at Seadrill fikk selskapet WellConnection til å foreta en renummerering av rørene, og de ble lagt til den listen som Seadrill hadde, da med ny nummerering. Denne listen ble oversendt SFL ved e-post fra Meltveit den 21. juli 2023. I e-posten skrev Meltveit:

> «As you might be aware, these pipes are part of the original delivery (and CoC) from 2007 and 2008, but during this 2018 inspection a significant number of these joints had the numbers worn off. Due to this we can not give a 1:1 traceability back to original certs, but please use the collated sheet and there we have the references back to original PO's and the various certs as attached to this email».

(473) Etter rettens syn fremstår ikke denne måten å re-nummere rørene på å være en betryggende løsning for unummererte rør. Da det ikke er mulig foreta én til én sporbarhet til originalsertifikatet, vil en slik løsning kunne medføre fare for inkludering av unummererte rør fra en annen fabrikasjon, og at det fortsatt kan være uklart hvilke rør som kommer fra hvilken produksjon. Dette betyr at rør fra en annen opprinnelse enn hovedpartiet kan være blant rørene som har mistet sine opprinnelige merkinger. Dette kan skape utfordringer med å spore opprinnelsen og kvaliteten på rørene, noe som er viktig for sikkerhet og samsvar med standarder.

(474) Det vil da være en betydelig risiko for SFL eller ny charterer å benytte disse rørene i operasjon. Det er heller ikke fra Seadrills side ført noe bevis for at dette er i tråd med industripraksis. Etter rettens syn skulle alle re-nummerte rør vært byttet, og unnlatelse av å gjøre dette medfører at disse ikke var «ready to drill», og var dermed et kontraktsavvik.

(475) Kravet for de 141 renummererte drill pipes er NOK 7.102.316, basert på tilbud til Odfjell fra Grant Prideco. Tilbudet er imidlertid ikke dokumentasjon for de faktiske utgiftene, og retten legger til grunn at det er mulig for SFL å kunne forhandle seg til en pris på 80% av markedspris, ut fra analogi for Mux-kablene, og at det må gjøres en reduksjon i kravet på 20%, og det totale beløpet SFL kan kreve dekket er NOK 5.681.852.

(476) For drill collars og HWDP tilkjennes full erstatning på henholdsvis NOK 1.135.838 og NOK 3.379.404 som følge av manglende sporbarhet, jf. ovenfor.

Drill collar slips

(477) For Drill collar slips krever SFL NOK 3.239.051.

(478) Drill collar slips er regulert i IADC-listen pkt. D.2.5. og D.2.6, hvor det tilsynelatende fremgår av D.2.6. at det skulle følge med to PS30 drill collar slips. Under bevisførselen ble det for retten noe uklart hva IADC-listen egentlig refererte til knyttet til PS30, og verken forklaringene fra Lofthus eller Wieggers oppklarte dette. IADC-listen kan forstås dit hen at kravet om PS30 (power frame) var regulert i pkt. D.2.6, og at D.2.5. gjelder en annen del av utstyret. Om bord var det én DP power frame, og to slips, noe som underbygger at

Seadrill oppfylte kontrakten på dette punkt. Retten finner det ikke sannsynliggjort at det forelå et kontraktsavvik og finner at kravet for drill collar slips må trekkes fra i sin helhet.

Pennant lines

(479) Seadrill har erkjent ansvar, men mener at det må gjøres fratrekk for verdien av de som ble levert. Retten er enig i dette, da disse åpenbart har en verdi. Kravet på NOK 496.000 tilkjennes i sin helhet mot at de som ble levert leveres tilbake.

Crossover subs

(480) Retten finner at disse ikke ble levert i kontraktsmessig stand. Det følger av kontraktforpliktelsene at disse eller tilsvarende skal returneres i samme god stand som ved levering, noe de ikke var.

Oppsummering

(481) Av det totale kravet på NOK 21.766.608, gjøres en reduksjon på totalt NOK 4.659.515, og totalt tilkjennes SFL erstatning med NOK 17.107.093, mot at SFL, returnerer to Mux-kabler og åtte pennant lines. SFL har i prosesskriv av 6. januar 2025 opplyst at Seadrill står fritt til å hente tilbake dette utstyret.

7.5.3.27. X-mas tree sliding door – krav 27 – NOK 3.000.000

(482) Kravet relaterer seg til utbedring av dør og motor som lukker igjen området der man oppbevarer «juletreet», som er produksjonsventiler som brukes til å kontrollere strømmen av olje og gass fra brønn.

(483) Det totale kravet er på NOK 3 millioner. Det er for retten dokumentert kostnader til utskifting av motor på NOK 1.142.045. Skifte av motor underbygger etter rettens syn at den ikke var vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsen. Det fremstår sannsynlig at vedlikeholdet har blitt nedsluppet som følge av døren blir lite brukt, og at den er operativ kun i kalde farvann. Bytte av motor ville ikke vært nødvendig med et jevnlig vedlikehold. Etter det retten forstår er døren ikke utbedret enda.

(484) Det er for retten ikke fremlagt noen annen dokumentasjon for dørens tilstand, og heller ikke kostnader knyttet til dette. Retten tilkjenner derfor SFL erstatning kun for bytte av motor, som er dokumentert, på NOK 1.142.045.

7.5.3.28. Goose necks (svanehalser) – krav 28 – NOK 2.329.539

(485) Svanehalsene er U-formede rørsegmenter av stål som knytter rørene på stigerørene til riggens systemer via svivel og slanger i moonpool. De brukes i riggens rørsystem for borevæsker og hydraulisk olje til BOP.

(486) OEM-inspeksjon fra Sub Sea avdekket flere mangler som måtte repareres for at utstyret skulle sertifiseres for bruk. Goose necks er et sentralt brønnkontrollsystem, og funksjonaliteten er derfor kritisk. Etter rettens syn ville utslitte brønnkontrolldeler utenfor

toleranse medført at de ikke ville ha blitt godkjent av DNV, og dermed oppfylte de ikke klassekravene ved tilbakelevering, og var heller ikke «ready to drill».

(487) SFL tilkjennes da de fulle kostnadene med NOK 2.329.539.

7.5.3.29. HPE-Swivels – krav 29 – NOK 951.583.

(488) HPE er forkortelse for High Pressure Equalizing, og utstyret gjør det mulig å rotere 360 grader med trykksatte slanger.

(489) Også disse var inspisert av Sub Sea, og de mente det var nødvendig med utskifting av komponenter utover «standard replacement».

(490) Disse er også et sentralt brønnkontrollsystem, og ved at komponenter var utslitt var den ikke «ready to drill».

(491) Kravet er på NOK 951.583. Kravet tilkjennes i sin helhet.

7.5.3.30. BOP-dør – krav 30 – NOK 3.000.000

(492) Seadrill har erkjent ansvar for denne, og planen var at Seadrill skulle ha ferdigstilt denne under SPS, noe de ikke klarte. Seadrill tilbød SFL i august 2023 NOK 2 millioner, basert på dokumentert kostnadsestimat, men dette ble avslått av SFL.

(493) Sveinung Lofthus forklarte i retten at det er lite sannsynlig at ferdigstillelsen vil koste under 3 millioner. Dette er imidlertid ikke underbygget videre for retten, og SFL tilkjennes erstatning med NOK 2 millioner.

7.5.3.31. Kostnad ved inspeksjoner av boreutstyr – krav 31 – NOK 3.000.000

(494) Kravet er relatert til at SFL mener at Seadrill hadde ansvar for planlegging av SPS, herunder arbeidsomfang og budsjett, og at det derfor måtte foretas en inspeksjon og tilstandsvurdering – «condition assessment». Kravet gjelder for merarbeid som følge av resertifisering og integrasjonstesting av boreutstyr som følge av demontering og re-installasjon, da dette arbeidet ble større når utstyret måtte sendes til land for overhaling. I tillegg er det inkludert kostnader for inspeksjoner og test av boreutstyret, jf. arbeidet med RA56-inspeksjonsrapportene. Det er fakturert totalt NOK 6,4 millioner, og SFL krever 3 millioner.

(495) Etter rettens syn vil det å forberede omfang og budsjett for SPS være en alminnelig SPS-kostnad. Etter kontrakten hadde Seadrill ansvaret for at denne ble forberedt, mens SFL skulle betale selve utførelsen.

(496) Av den dokumentasjonen som er fremlagt, finner ikke retten det tilstrekkelig sannsynliggjort at SFL har hatt noen merkostnader til inspeksjoner av boreutstyret utover det som er anført under de enkelte krav ovenfor. Det er uklart hva de enkelte fakturaene henspiller på, og for retten fremstår dette som inspeksjon og testing som må anses som en del av kostnaden SFL uansett ville hatt.

(497) Retten finner derfor ikke at det er grunnlag for å tilkjenne erstatning for dette kravet isolert, og Seadrill frifinnes for dette.

7.5.3.32. Hydrauliske sylindere til brennerbommen – krav 32 – NOK 697.464

(498) Brennerbom benyttes i forbindelse med brønntesting, og de hydrauliske sylinderne brukes til å svinge brennerbommene på hver side ut ca. 90 grader fra riggen og tilbake.

(499) DNV ga en punch (nr. 176) i mai 2023, og Odfells inspeksjon i juni 2023 konkluderte med at sylinderne måtte tas ned for å overhales.

(500) Kravet ble først fremsatt i prosesskriv av 2. oktober 2023, som var over to måneder etter at DNV utstedte klassesertifikat den 14. juni 2023. Seadrill har anført, og retten er enig i dette, at kravet dermed er prekludert i henhold til tilbakeleveringsavtalen pkt. 4.4.

(501) Seadrill frifinnes dermed for dette kravet.

7.5.3.33. Andre kostnader relatert til borepakkene og boreutstyr – krav 33 – NOK 10.000.000

(502) SFL har fremmet et krav på NOK 10 millioner for ekstrakostnader til arbeidsledelse og prosjektering, som ble mer kostbart på bakgrunn av manglene ved riggen, samt for kostnader til utskifting av slanger hvor arbeidsomfanget ble større grunnet manglende vedlikehold. Det er fakturert totalt NOK 16,8 millioner.

(503) Det kan ikke anses tvilsomt at de påviste mangler som er behandlet ovenfor, har medført et betydelig merarbeid, og dermed økte kostnader. Utbedringsarbeid på riggen er krevende, med mange aktører i samtidig operasjon, samt at det store kostnader med å ta ned, overhale på verksted og remontere utstyr. De samlede fakturerte kostnadene for arbeidet med borepakken er ca. NOK 200 millioner. Opprinnelig anslåtte kostnader i Seadrills budsjett november 2021 var ca. NOK 50 millioner. Etter bevisførselen kan det klart legges til grunn at oppgavene knyttet til prosjektering og arbeidsledelse er betydelig. Riggen er en stor byggeplass hvor arbeidet skal koordineres. At en økning i arbeidsomfanget fra 50 til 200 millioner må medføre betydelige ekstrakostnader, finner retten er åpenbart, og dette er ekstrakostnader SFL har krav på å få erstattet.

(504) 16,8 millioner totalt for prosjektering og arbeidsledelse, utgjør ca. 15% av det totale fakturerte for borepakken. Retten har foretatt en reduksjon i de totale kravene på borepakkene og boreutstyr på ca. 18 %, og finner at det samme anslaget bør benyttes for å gi en tilsvarende forholdsmessig reduksjon av kravet for andre kostnader relatert til borepakkene og boreutstyr. Dette tilsvarer 1,8 millioner, som kommer til ytterligere fradrag.

(505) Totalt tilkjennes SFL erstatning med NOK 8,2 millioner.

7.5.4. Elektriske systemer

7.5.4.1. Innledning

(506) Kravet gjelder mangler ved det elektriske anlegget om bord. Dette består av bl.a. fordelingstavler, transformatorer, kabelnettverk, samt elektriske komponenter og instrumenter på riggen. Elektrisk utstyr kan være en tennkilde for gass, slik at det er krav til beskyttelse av elektrisk utstyr som befinner seg i eksplosjonsfarlige områder. Dette betegnes som Ex-beskyttelse.

(507) Av sikkerhetsmessige årsaker er alle områder på en borerigg delt inn i soner hvor sannsynligheten for eksplosiv gass angir sonebetegnelsen, jf. DNV-OS-A101 Safety principles and arrangements ch.2 sec.3, 2.1.2 og 2.1.3.

(508) I korte trekk kan soneinndelingen angis som følgende:

1. Sone 0: Gass er kontinuerlig til stede eller til stede i lange perioder.
2. Sone 1: Sannsynlig at gass er til stede under normal operasjon.
3. Sone 2: Gass kan forekomme.
4. Sikker sone: Alle andre områder, unntatt batterirom, malingsrom og rom for sveisegassflasker.

(509) Elektrisk utstyr som skal installeres i områder hvor det normalt kan forekomme eksplosiv gass må være Ex-beskyttet for å forhindre antennelse. Det samme gjelder for utstyr som skal fungere i en nødsituasjon hvor gass kan ha spredd seg til sikre områder.

(510) Kravene til Ex-utstyr er definert i DNV-OS-D201 ch.2 sec.11. Innledningsvis viser avsnitt 1.1.1 til at disse kravene er basert på standardene i IEC 60079- seriene, IEC 61892 part 7 Hazardous areas, IEC 60092 502 Special features-tankers og IMO MODU code.

(511) Regelverket inneholder krav til inspisering av Ex-utstyr, herunder tidsintervall, og krav om reparasjon. Det følger videre av IEC 60079-17 punkt 4.7, at utstyr eller komponenter som er sterkt korrodert skal skiftes ut.

(512) Inspeksjoner av Ex-utstyr ble utført av Odfjell i september 2021 og senere etter tilbakelevering. Begge rapportene beskriver avvik mot alle regelkravene presentert ovenfor. Dette gjaldt forhold som merking, kabelgjennomføring, skade på pakninger, korrosjon, skade på flammespalter, kabelskader og jording. Det var heller ikke samsvar mellom utstyr og Ex-lister, jf. Odfjells rapport fra februar 2023 avsnitt 6.2.

(513) SFL anfører at det var behov for en full gjennomgang og verifisering av Ex-utstyret, samt etablering av en komplett Ex-liste. Dette har medført store kostnader.

7.5.4.2. Mangler ved Ex utstyr, kabling og fester/kabelgater, verifikasjon – krav 34 – NOK 68 millioner

Rettens vurdering av kravet

(514) SFL har fremmet et krav på NOK 68.088.609 millioner, som gjelder utbedring av et stort antall anførte mangler ved det elektriske anlegget avdekket ved inspeksjoner utført av Westcon.

(515) Det foreligger i saken et stort antall rapporter fra Westcons arbeid, utført ved bruk av et program kalt Inspectio. Rapportene vil heretter bli benevnt Inspectio-rapportene. En del av disse rapportene ble fremlagt under innledningforedraget og vitneførselen, og består av både bilder og beskrivelser, og utført reparasjonsarbeid, på det elektriske utstyret.

(516) Sakkyndig vitne, Ole Vidar Heia, har i sin rapport av 4. april 2024 gjennomgått bl.a. Inspectio-rapportene og konkludert med at det var omfattende mangler ved den elektriske installasjonen, herunder brudd på regelverk.

(517) Seadrill har i hovedsak bestridt kravet. Seadrill er enig i at det er påvist enkelte kontraktsavvik, og at kritiske feil som påvirker Ex-integriteten skal utbedres fortløpende som en del av riggens vedlikehold. Det er imidlertid anført at dokumentasjonen omfatter en god del forhold som må anses som vanlig slit og elde, samt at det ikke kan anses å være tilstrekkelig dokumentasjon av kontraktsavvik. Videre er det anført at det ikke er påvist noen årsakssammenheng mellom anførte kontraktsavvik og pådratte kostnader.

(518) Etter en samlet bevisførsel finner retten at det var omfattende mangler ved det elektriske utstyret om bord på West Hercules ved tilbakeleveringen. Det er fremlagt flere dokumenter i saken som underbygger dette.

(519) Innledningsvis skal det bemerkes at Seadrill har en egen vedlikeholdsrutine for elektriske systemer, DIR-37-0062 «Electrical installations and EX rated equipment Maintenance philosophy», som ble godkjent så sent som 12. juni 2022. Det følger av rutinen pkt. 2 en vedlikeholdsfilosofi om at «the maintenance of electrical installations and EX rated equipment will be to ensure equipment reliability and reduce risk of operational failure». Videre følger det at vedlikeholdet skal følges opp med kontinuerlig overvåkning og periodiske inspeksjoner. Rutinen har også i pkt. 3 en bestemmelse om risikovurdering som begrunner nødvendigheten av å kontinuerlig vedlikeholde Ex-utstyret, og det fremgår der:

> «Poorly maintained or damaged EX rated equipment can lead to catastrophic explosion.»

(520) Det er for retten fremlagt en årlig intern inspeksjonsrapport fra Seadrill, av 7. oktober 2021. Det ble her avdekket bl.a. flere jordingsfeil, mangler ved belysning, mangler ved Ex-utstyr, mangler ved Heat-trace, og mangler ved kabelinstallasjon.

(521) Også Odfjells verifikasjonsrapport av 7. september 2021 avdekket mangler ved det elektriske anlegget. Bl.a. er følgende opplistet i rapporten s. 31 vedr. Ex-utstyret:

- Equipment circuit identification were not correct
- Equipment circuit identification were not available
- Certificate plate or EX marking missing or diminished

- Bolts, cable entry devices (direct and indirect) and blanking elements were not of the correct type and were not complete and tight
- Condition of enclosure gaskets were not satisfying.
- Motor fans and cooling systems were damaged.
- There were obvious damage to cables
- There were a lot of undue accumulation of dust and dirt.
- Equipment were not adequately protected against corrosion, weather, vibration and other adverse factors.

(522) Odfjells andre verifikasjonsrapport fra februar 2023, etter tilbakeleveringen, avdekket også flere feil, hvor mange var de samme som var avdekket i 2021. I tillegg skal det ha blitt avdekket:

> «Motor, fans, and cooling systems were heavily corroded, and the ventilation airflow were impeded. Earthing connections/bonding were not in satisfactory condition. Fluorescent lamps were indicating EOL effects Equipment were exposed to accumulation of dust and dirt».

(523) Punchlisten som var vedlagt tilbakeleveringsprotokollen inneholdt også punkter knyttet til Ex-utstyr. Punch item nr. 11: Gjaldt mangler ved Ex-utstyr og integritet til Ex-beskyttelse. Punch item nr. 15: Forskjellig mangler ved kabelinstallasjon, manglende merking av utstyr, kabler som ikke var terminert i skap/bokser, etc. Punch item nr. 16: Omfattende skader på kabelgater og annet elektrisk utstyr. Punch item nr. 137: Gjaldt blant annet manglende jording på grunn av korroderte ledere.

(524) Westcon Power & Automation utførte det meste av arbeidet med inspeksjoner og reparasjoner. Videre ble det også av Odfjell leid inn personer fra Karsten Moholt for å bistå Westcon, i tillegg til at noe arbeid også skal ha blitt utført av PSW, Semco og Odfjell.

(525) Westcon utarbeidet dagsrapporter som er dokumentert for retten, fra februar 2023 til juni 2023. Dagsrapportene utgjør til sammen flere tusen sider, og beskriver inspeksjoner, funn, arbeidsoperasjoner og reparasjoner. I tillegg er det fremlagt ca. 3000 sider med dokumentasjon fra Inspectio-rapportene. Det er for retten gjennomgått en del av disse, eksemplifisert i typetilfeller:

- Ødelagt utstyr og mangler ved lys
- Kabler som kuttet uten terminering eller fjerning
- Manglende support til kabler
- Korroderte fester og braketter

- Mangler ved jording
- Mangler ved merking

(526) Når det gjelder Inspectio-rapportene, har Seadrill anført at disse er vanskelig å forstå, og det er vanskelig å se påpekte feil, og også vanskelig å se hva som konkret er utbedret. Retten kan til dels være enig i det, at Inspectio-rapportene isolert sett kan være noe vanskelig å manøvrere i. De er bygget på en slik måte at hver gang noen er inne i Inspectio-systemet knyttet til den enkelte komponent, blir dette logget med navn, tid og dato. Flere av komponentene kan stå med «failed» og «repaired», og dette endrer seg etter hvert som tiden går.

(527) Imidlertid må rapportene ses i sammenheng med dagsrapportene, som gjengir hva som er avdekket av mangler. I tillegg inneholder bildene i rapportene tekst som er satt inn av personer som har observert komponenten, og dermed gitt sin vurdering av den. Videre vises det til de fremlagte RA56 og RA53 rapportene som rapporterte om mange observasjoner og reparasjon av mangler ved ex-utstyr. Denne beskrivelsen må bildene ses i sammenheng med, og det er totalinntrykket rapporten gir som er sentralt. Å påpeke enkelte uklarheter i bilder tatt av ute ved utstyret, blir en meningsløs øvelse.

(528) Etter en samlet bevisvurdering finner retten at mangler ved Ex-utstyret, medførte at dette ikke verken «ready to drill», ikke oppfylte klassekravene, og heller ikke var vedlikeholdt i henhold til god vedlikeholdspraksis og Seadrills egne vedlikeholdsdirektiv.

(529) Utstyret oppfylte på en rekke områder ikke regelverkskravene, og utstyret kom ved overleveringen med betydelige sikkerhetsrisiko. Sikkerhetsbarrierer og kontroller var kompromittert langs gasseksplosjonssløyfen. Noe som betydde omfattende verifikasjon av utstyret og reparasjon før boreriggen kunne utsettes for hydrokarboner.

(530) Ex-listen var ikke komplett. Det har vært en del bevisføring rundt dette, og Seadrill har forsøkt å forklare dette med at det var en mengde Ex-utsyr som var plassert på områder hvor dette ikke kreves, og at det derfor ble funnet Ex-utstyr som ikke var i Ex-registeret.

(531) Etter bevisførselen fremstår det imidlertid ikke å ha vært noen uenighet mellom vitnene i saken, også Seadrills sine, at alt Ex-utstyr skal registreres i Ex-listen, og at dersom utsyr skal deklassifiseres, må dette skje ved en egen prosedyre. En slik prosedyre har ikke blitt gjennomført, noe Seadrill heller ikke har bestridt. Uavhengig av hva det skyldtes at Ex-registeret ikke samsvarte med faktisk Ex-utstyr om bord, viser dette uansett at Seadrill ikke hadde kontroll på verken register eller utstyr, og at dette var et uoversiktelig rot som måtte gjennomgås og utbedres.

(532) Av andre eksempler som kan utledes av bevisførselen, var bl.a. at Ex-integritet var kompromittert ved vanninntrengning i koblingssbokser, sprukne tetninger og pakninger på koblingsbokser, lysarmaturer og gassmålere, og omfattende korrosjon. Det var feil eller feil størrelse på installerte pakninger ved kabelgjennomføring, ikke riktig terminerte kabler, jordingsfeil, og manglende Ex-merking.

(533) Det fremstår klart etter bevisførselen at ex-utstyret ikke kan ha vært vedlikeholdt i henhold til god industripraksis, og heller ikke etter Seadrills egne vedlikeholdsdirektiv. Seadrill har under hovedforhandlingen brukt noe tid på at Seadrill skulle gå over til vedlikeholdssytemet RBI. Dette ble imidlertid aldri implementert, og er helt irrelevant for rettens vurdering.

(534) Seadrill har videre argumentert med at riggen har operert under tøffe forhold (harsh environments), og at slitasjen må ses på denne bakgrunn. Retten finner ikke at dette kan tillegges betydning. Vedlikeholdsrutinene er laget for å sørge for at Ex-utstyret beholder sin integritet, og at det ved store påkjenninger kreves at vedlikeholdet praktiseres der etter. Regelverkskravene er like fullt til stede om riggen opererer i harde miljøer. Bevisførselen etterlater et inntrykk av at vedlikeholdet har vært forsømt over 15 år, og at det kun ble gjort et minimumsarbeid ved SPS i 2018, som ikke var tilstrekkelig for å hindre unormal slitasje.

(535) EX-utstyr er kritisk, og det er en betydelig sikkerhetsrisiko om dette ikke i orden. Slik dette var på overleveringstidspunktet var ikke riggen trygg å operere.

(536) Retten finner ikke at det er gjort arbeid med Ex-utstyret som ikke var nødvendig, og dette er også i liten grad belyst annerledes av Seadrill. Videre er det heller ikke foretatt unødige oppgraderinger. Seadrill hadde en kontraktsforpliktelse til å levere ex-utstyret «ready to drill», og dette innebar at forbedringer, utskifting av komponenter mm, måtte gjøres som en del av det alminnelige vedlikeholdet. At SFL/Odfjell har byttet ut defekte komponenter, som nye HC gassmålere og installert LED-lys med koblingsbokser, er ingen oppgradering men en del av dagens standard.

(537) Gassdetektorene på riggen var foreldet i 2013-2015, og flere av disse ble skiftet som følge av korrosjon og utettetheter. Retten er enig med Seadrill i at SFL ikke kunne kreve at alle gassmålerne var byttet ut med nye, så lenge de fungerte og Ex-integriteten var i behold. En preventiv utskiftning av gassmålere kan ikke SFL kreve Seadrill for.

(538) De manglene som ble observert på Ex-utstyret, både før og etter overleveringen, var såpass alvorlige at det ble nødvendig for SFL å gjøre en detaljert gjennomgang. Forvirringen rundt Ex-registeret og taggingen skyldtes ene og alene forhold på Seadrill sin side.

Utmålingen

(539) SFL har fakturert totalt NOK 70,6 millioner for kravet, og det er krevet totalt NOK 68,09 millioner. SFL har gjort et fradrag for normale SPS-kostnader på 2,5 millioner.

(540) Det skal bemerkes at det verken i Seadrills eller Odfjells budsjett for SPS, var budsjettert med slike omfattende kostnader som arbeidet har medført. Etter rettens syn underbygger dette at arbeidet ikke var et normalt SPS arbeid, verken i industrien generelt eller hos Seadrill. Dette medfører at Seadrill må holdes ansvarlig for det meste av kravet.

(541) Retten har kommet til at det må gjøres fradrag i fremtidig arbeid, som SFL har krevet med NOK 10 millioner. Da riggen er i operasjon vil ikke dette påvirke «ready to drill» eller regulatoriske krav. Det gjenværende arbeidet er priset til USD 602.633,–. Gjenstående arbeid for vinterisering er nødvendig dersom riggen skal opererer i kalde strøk, slik den var

ved overleveringen. Utgiftene til dette er estimert til USD 159.776, og er noe SFL har krav på. De øvrige kostnadene på USD 442.257 fremstår uklare og ikke tilstrekkelig dokumentert, og tilkjennes ikke. Omregnet blir dette NOK 4,55 millioner.

(542) Etter dette tilkjennes SFL erstatning for kostnader til utbedring av Ex-utstyr med totalt NOK 63.540.000.

7.5.4.3. Ex-motorer – krav 35 – NOK 10.060.436

(543) Det er flere typer elektriske motorer monter på riggen, alt fra små viftemotorer i kabinetter til store thrustermotorer med nok kraft til å holde Riggen i posisjon på feltet.

(544) Odfjells inspeksjon i januar 2023 avdekket flere Ex-motorer som var i dårlig forfatning og IKM ble engasjert for å utføre inspeksjon og reparasjon av Ex-motorene sammen med Karsten Moholt, begge to anerkjente firmaer innen arbeidsområdet. De benyttet også inspeksjonsverktøyet Inspectio, og det ble utarbeidet egne Inspectio-rapporter for henholdsvis Ex-inspeksjon og for generell tilstand/funksjon.

(545) Det er for retten fremlagt en rekke Inspectio-rapporter, og DNVs punchliste fra juni 2023 inneholdt tre puncher for Ex-motorer (punch 6,12 og 37).

(546) SFLs sakkyndig Ole Vidar Heia har gjennomgått rapportene og har redegjort for at 268 Ex-motorer er inspisert og at det er funnet mangler ved 134.

(547) Totalt er det fakturert NOK 14 372 052 for arbeidet med inspeksjoner og reparasjoner av motorene. SFL anfører at mange av motorene var i så dårlig forfatning at de måtte sendes til land for overhaling. Det medførte kostnader til demontering, løft ut/inn og transport til underleverandører. SFLs krav bygger dels på vurderingen til sakkyndig Ole Vidar Heia om at ca. 10 % av kostnadene gjelder for SPS-aktiviteter og ca. 20 % er normalt slit og elde og arbeid som ble gjort fordi motorene uansett måtte gjennomgå inspeksjoner som ville medført noe utbedring.

(548) Totalt fremmes krav på NOK 10.060.436.

(549) Etter en samlet bevisvurdering finner retten at det var mangler ved Ex-motorene som medførte at de ikke var «ready to drill», ikke oppfylte de klassekravene og ikke var de vedlikeholdt i tråd med god vedlikeholdspraksis og Seadrills egne vedlikeholdsrutiner.

(550) Det vises til de fremlagte Inspectio-rapportene som viser feil på kabelgjennomføringer, dårlige og manglende pakninger i koblingshus, feil nipler, kableskader, manglende jording og omfattende korrosjon. Retten er enig i Ole Vidar Heias vurdering om at en stor del av manglene på motorene skyldes manglende ettersyn og vedlikehold. Etter rettens syn er det fremlagt overbevisende dokumentasjon på at vedlikeholdet har vært forsømt over mange år.

(551) Ex-integriteten er på bakgrunn av de påviste forhold kompromittert, og derfor ikke trygt å operere.

(552) Når det gjelder omfanget finner imidlertid retten at det er noe større usikkerhet, da det er fremlagt en del bilder som viser tilsynelatende marginale feil, og at en del motorer kan være skiftet uten at dette var strengt nødvendig. Retten gjør derfor et ytterligere skjønnsmessig fradrag på 20% av fakturerte kostnader, slik at det totale fratrekk utgjør 50% av fakturerte kostnader.

(553) Retten er etter dette kommet til at SFL har krav på erstatning for kostnader med utbedring av Ex-motorer med NOK 7,18 millioner.

7.5.4.4. Heat trace og vinterisering – krav 36 – NOK 9,5 millioner

Rettens vurdering av kravet

(554) Heat trace eller vinterisering, er å gjøre riggen klar for operasjon i arktisk farvann. Dette gjøres ved at det legges varmekabler på rør med isolasjon slik at innholdet ikke fryser, det legges varmekabler på dekksområder for å unngå ising, og det kan installeres vifter som blåser oppvarmet luft.

(555) Det opprinnelige Heat trace systemet var begrenset, og Seadrill foretok en oppgradering av systemet i 2012. Det ble da bl.a. installert to dampkjeler (boilers) som skulle levere varm damp til dekksområdet.

(556) SFL anfører at utstyret var mangelfullt, og har bl.a. vist til rapport fra Future Energy i desember 2022, til Seadrill, hvor de påpekte bl.a.:

> «Dårlig dokumentasjon, dårlig isolering av rør flere steder, vann i koblingsbokser, kabler med vanninntrengning. Anbefalte utskifting av alt heat trace fra original installasjon».

(557) Det var to puncher i tilbakeleveringsprotokollen for Heat trace, og Odfjells verifikasjons-rapport viste flere problemer med systemet, herunder manglende isolering av kabler, skader på utstyr og jordfeil. Videre var det en rekke puncher i DNVs punchliste fra juni 2023.

(558) Seadrill virker ikke å bestride at det var mangler ved Heat trace, men bestrider ansvar da det anføres at utstyrer var i bedre stand ved tilbakeleveringen enn i august 2021, og at Seadrill ikke kan holdes ansvarlig for utbedring installert etter 2008. Retten skal uansett bemerke at det etter bevisførselen er klart at det var store mangler ved Heat trace. Rapporten fra Future Energy ble ikke fulgt opp, og det var en rekke puncher fra DNV knyttet til heat trace så sent som i juni 2023.

(559) Når det gjelder anførselen om at systemet var i bedre stand ved overleveringen enn i august 2021, vises det til rettens drøftelse og vurdering ovenfor om kontraktsforståelsen i pkt. 7.1.2. Dette kan ikke føre frem.

(560) Retten finner at Seadrill heller ikke kan høres med at de ikke er ansvarlig for tilstanden på utstyr montert etter 2008.

(561) Seadrills anførsel fremstår å være begrunnet i Head Charter 2018, hvor det fremgår at Seadrill hadde anledning til å ettermontere utstyr på riggen, men at de kunne fjerne dette hvis det ble krevet av SFL, og at utstyret derfor kunne ha vært fjernet før tilbakeleveringen.

(562) Etter en samlet bevisvurdering fremstår også denne anførselen oppkonstruert. Det er ingen spor av denne forståelsen i bevisene i saken, og det ble heller ikke påberopt av Seadrill i dialogen med SFL i forbindelse med tilbakeleveringen. Seadrills tilbakemelding til SFL var kun at arbeidet med Heat trace var fullført. Heller ikke i rapporten Seadrill bestilte fra Future Energy fremgår et skille mellom originalt og ettermontert Heat trace utstyr. Dersom Seadrill mente at de ikke var ansvarlig for utstyr montert etter 2008, hadde det vært naturlig å formidle dette til Future Energy, da en inspeksjon av dette utstyret ville være unødvendig. Så lenge utstyret var montert om bord, innebar dette en plikt til å vedlikeholde det. Da utstyret ble tilbakelevert med riggen, måtte det oppfylle kontraktsvilkårenes krav til tilstand. Retten finner ikke at det er holdepunkter for Seadrills anføsrel, verken i sakens beviser eller i kontrakten, og den kan ikke føre frem.

(563) Etter rettens syn fremstår det heller ikke rasjonelt å dele opp systemene i to, da det sannsynligvis ville vært en svært stor kostnad med å demontere og dekontaminere utstyr installert etter 2008. Denne løsningen fremstår dermed lite hensiktsmessig. I hvert fall måtte det vært avklart med SFL om de ønsket at utstyret skulle demonteres.

(564) Etter rettens syn er dette nok et eksempel på argumentasjon fra Seadrill som tilpasses til saken, og ikke har forankring i sakens faktum. Det skal også bemerkes at Seadrill heller ikke delte rapporten fra Future Energy med SFL, noe som fremstår som et forsøk på å holde funnene skjult for SFL.

(565) Det er for retten godt dokumentert at det var betydelige mangler ved Heat trace systemet. Det vises til rapporter fra Future Energy og Odfjell, og bilder fremlagt i retten. Både det som var originalt installert og det som ble installert i 2012, bar preg av dårlig vedlikehold over lang tid. Utstyret var åpenbart ikke «ready to drill». Det ble utstedt en CC fra DNV i juni 2023, nr. 125, knyttet til at Heat trace må bli rettet opp før operasjoner i arktiske områder, og det oppfylte dermed ikke klassekravene. I tillegg var det heller ikke vedlikeholdt i tråd med kontraktsforpliktelsene.

Utmålingen

(566) SFL har fremsatt krav på NOK 9,5 millioner. Dette er relatert til utført arbeid med kartlegging av Heat trace, med NOK 4,73 millioner, estimert gjenstående arbeid på NOK 2,75 millioner og erstatning for kjelene på NOK 2,1 millioner.

(567) Etter rettens syn er det usikkerhet knyttet til de fremtidige kostnadene da antatte kostnader og faktiske kostander i prosjektet varierer, og retten finner at det må gjøres skjønnsmessig fradrag i disse for å veie opp for usikkerheten, og at det trekkes fra 20% av de antatt fremtidige kostnadene, dvs. et fradrag på NOK 0,96 millioner, og SFL tilkjennes erstatning på NOK 8,54 millioner.

7.5.4.5. Belysning – krav 37 – NOK 19.900.000

Rettens vurdering av kravet

(568) Belysningen om bord på riggen kan deles inn i tre kategorier:

- Belysning som er tilknyttet riggens elektriske hovedsystem.
- Nødbelysning som er tilknyttet nødkraftforsyning.
- Rømningslys med egne batteripakker som lades fra nødkraftanlegget.

(569) Dersom hovedkraften faller bort, skal nødbelysning fungere med nødkraftforsyning, til normaltilstand er gjenopprettet. Rømningslys har batterikraft og benyttes ved evakuering der nødkraften er bortfalt. I Sjøfartsdirektoratets forskrift § 12.4 er minimumstiden 1 time.

(570) SFL har anført at det var omfattende mangler ved belysningen. En rekke lysarmaturer fungerte ikke, mange hadde vannansamling, det var jordingsfeil og mangler ved batterikapasitet på rømningslys. Det ble også avdekket og utbedret omfattende mangler ved kablingen til lysarmaturer.

(571) Lysarmaturer må ha egenskaper etter hvor de er plassert, f.eks. må de være Ex-beskyttet når de er installert i eksplosjonsfarlige områder.

(572) Det er på det rene at Future Energy gjorde et arbeid med lys på oppdrag fra Seadrill høsten 2022, før overleveringen. Future Energy skal ha skiftet ut 415 lysarmaturer.

(573) I tilbakeleveringprotokollen var det tre puncher vedrørende lys, herunder mangelfull belysning i flere områder (punch 12), mangler ved belysningen (punch 151) og mangler ved nødbelysning og rømningslys (punch 202).

(574) Ved inspeksjon i januar 2023, oppdaget Odfjell mangler ved belysningen. De engasjerte Norse Technology for å gjøre en inspeksjon av alle lysarmaturene. Norse inspiserte totalt 4464 lys. Oppsummering fra inspeksjonen viste at 665 lys feilet, som tilsvarer 15% av lysene. Av disse var 341 rømningsarmaturer, hvorav flere feilet på batterikapasitet.

(575) Det ble også avdekket en rekke feil ved lysarmaturer ved Westcons Ex-inspeksjon, hvor Ex-integriteten var brutt.

(576) DNVs punchliste fra juni 2023 inneholdt en rekke puncher om belysning, herunder manglende Ex-integritet, og det ble gitt en CC.

(577) SFL kjøpte inn 630 nye lysarmaturer til en totalpris av NOK 3,6 millioner.

(578) Seadrill anfører at kravet ikke er dokumentert. Det er ikke fremlagt dokumentasjon som viser hva som feilet med lysene, og at det er flere lys i samme områder som er underkjent med identisk begrunnelse. Det anføres at det fremstår som Odfjell har foretatt en oppgradering.

(579) Etter en samlet bevisførsel finner retten at det var mangler ved belysningen som medførte at riggen ikke var «ready to drill», ikke oppfylte klassekravene og ikke var vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene.

(580) Det har i retten vært en god del argumentasjon rundt bevissituasjonen for belysning. Retten finner imidlertid å legge vekt på de rapportene som ble utarbeidet av bl.a. Future Energy på oppdrag fra Seadrill og Norse Technology. Den 14. desember 2022 oversendte Future Energy til Meltveit i Seadrill et «transit scope» for returen fra Canada, hvor det ble opplyst at de trengte 400 normallys og 200 nødlys. Om dette ses i sammenheng med Norse sin rapport, hvor de konkluderte med at 665 lys feilet, samsvarer dette ganske godt. Seadrill rapporterte til SFL den 1. februar 2023 at arbeidet med lysene var ferdig, noe som ikke kan stemme med de funnene som ble gjort av Norse Technology, og de punchene og CC'en som ble gitt av DNV i juni 2023. Etter rettens syn fremstår det som om arbeidet Future Energy påpekte måtte gjøres i desember 2022, ikke ble gjennomført, og at det er denne utbedringen Odfjell senere har gjort.

(581) Seadrill må ha vært klar over at det var mangler ved ca. 600 lys ved tilbakeleveringen, og argumentasjonen om at det ikke var behov for utbedring, blir noe underlig. Retten finner ikke at det grunn til å trekke funnene fra Norse i tvil, og særlig da disse samsvarer godt med Future Energys rapport. Det var da ikke nødvendig at det må påpekes konkrete feil hvor hver lysarmatur. Manglene er tilstrekkelig sannsynliggjort.

(582) Det vises også til at det under Ex-inspeksjon, som er omhandlet ovenfor, ble avdekket manglende Ex-integritet på lysarmaturer, samt DNVs puncher på dette.

(583) Retten er enig i at det må påregnes å skiftes lys under en SPS, men en feilprosent på 15%, anser retten er utover det som kan anses som normal slitasje, og kompromittert Ex-integritet gjør uansett at klassekravene ikke var oppfylt. Dette innebar dermed et kontraktsbrudd Seadrill er ansvarlig for. De var fullt klar over manglene ved lys, etter oppdraget fra Future Energy.

Utmålingen

(584) Det er totalt fakturert NOK 17.456.948 for arbeid med inspeksjoner og reparasjoner. I tillegg er det anført at det gjenstår arbeid for ca. NOK 3,6 millioner. Det er gjort et fratrekk for alminnelige SPS-kostnader på NOK 1,2 millioner. Totalt krav er på NOK 19,9 millioner.

(585) Retten finner utgiftene dokumentert gjennom de fremlagte fakturaene, som omhandler innkjøp av deler og arbeid.

(586) Retten finner imidlertid at det må gjøres et fradrag for de to PO'ene fra Westcon i desember 2023 på til sammen NOK 2,51 millioner, som gjelder gjenstående arbeid. Dette gjelder bl.a. bytte av 140 lysarmaturer til ny type levert fra Odfjell og påfølgende inspeksjon. Dette arbeidet har åpenbart ikke vært nødvendig for «ready to drill», og det er heller ingen åpne CC'er etter september 2023. I tillegg kommer et forholdsmessig fradrag for de 140 lysene som SFL har kjøpt inn, men som ikke skal benyttes. Kostnadene for disse blir 140/630 x 3,6 = 0,8 millioner.

(587) Totalt tilkjent erstatning blir da NOK 16,59 millioner.

7.5.4.6. MCT – kabelgjennomføringer – krav 38 – NOK 8.662.653

(588) En MCT brukes til å pakke inn kabler som går gjennom ståldekk og stålvegger, hvor det er krav til vann- og gasstett kabelgjennomføring. Roxtec er leverandør av MCT og de gjennomførte en inspeksjon av MCTer i 2023.

(589) Ved tilbakeleveringsprotokollen var det flere puncher knyttet til mangler ved MCT, og Odfjell påpekte flere mangler i februar 2023. Roxtec ble engasjert for å foreta en systematisk inspeksjon av MCT, og avga rapport 28. februar 2023. I DNVs punchliste fra juni 2023 ble det påpekt mangler ved flere MCTer, og det ble utstedt en CC.

(590) MCT-er er sikkerhetsbarrierer for spredning av gass og vann, og er viktig for sikkerheten om bord. Det er klare regelverkskrav til MCTer. Kabelgjennomføringen må være tette for å hindre at gass og vann trenger inn i områder det ikke skal på plattformen.

(591) Det er for retten dokumentert de nevnte rapporter, samt en god del bilder som viser mangler ved kabelgjennomføringene. Bl.a. er det avdekket feil montering, åpne MCT-er, bruk av uoriginalt utstyr, som en fille, for å tette åpninger mm. Retten viser også til forklaringene fra Bjånesøy og Bjerkeland fra Odfjell, som forklarte seg om veldig mange funn knyttet til MCTer, og at det er vanskelig tilkomst til noen av de som vanskeliggjør arbeidet med utbedring.

(592) Etter en samlet bevisførsel finner retten det klart at mange av MCT-ene ikke var «ready to drill», og heller ikke oppfylte klassekravene, og heller ikke var vedlikeholdt i henhold til kontrakten. Ut fra funnene som ble gjort var det nødvendig med en full gjennomgang og utbedring. Det skulle vise seg at atkomsten til mange av dem gjorde jobben komplisert og dermed kostbar.

(593) SFL har krevet NOK 8.662.653, hvorav NOK 440.000 er relatert til gjenstående arbeid. Retten finner kravet dokumentert og sannsynliggjort. Det er vanskelig å se at det skal være fakturert arbeid på dette som ikke var nødvendig. Imidlertid gjøre det et fradrag på NOK 160.000 for QR id tag som ikke kan anses å være Seadrills ansvar, samt for fremtidig arbeid på NOK 440.000, da det fremstår uklart dette vil være.

(594) SFL tilkjennes dermed erstatning med NOK 8.062.653.

7.5.4.7. Gassdetektorer – krav 39 – NOK 8.152.439

(595) Gassdetektorer er en sentral sikkerhetsbarriere på riggen. Riggen hadde to hovedtyper: HC-detektor som registrerer hydrokarbongass og H2S-detektorer som detekterer hydrogensulfid.

(596) Det er klare regelverkskrav til gassdetektorer, og det skal dokumenteres med sertifikat at alt utstyr som skal være Ex-beskyttet tilfredsstiller kravene i DNV-OS-D201.

(597) SFL har anført at mange av gassdetektorene var i dårlig forfatning, og da i hovedsak pga. manglene Ex-integritet, korrosjon og fastrustede låseskruer. Etter at Odfjell ved inspeksjon i januar 2023 avdekket gassdetektorer i dårlig forfatning, ble Westcon engasjert for å gjøre en detaljert inspeksjon. Svein Åge Berget fra Westcon forklarte at de foretok spotsjekk, og oppdaget at gassdetektorer feilet på Ex-integritet, og det da ble nødvendig med en full gjennomgang. Gassdetektorene inngikk som en del Westcons Ex-inspeksjon, og de utarbeidet Inspectio-rapporter, som er fremlagt for retten. Av disse fremgår det at 117 av totalt 149 hadde feil.

(598) Det var videre en DNV-punch på gassdetektor i januar 2023.

(599) Etter en samlet bevisførsel finner retten at det var mangler ved flere av gassdetektorene. På bakgrunn av Westcons rapporter og forklaringen fra Berget kan det klart legges til grunn at det var mye korrosjon på de aller fleste detektorene. Videre var flere låseskruer rustet fast, slik at det ikke var mulig å åpne detektorene, uten at kapslingen ble ødelagt. Det er nødvendig å åpne gassdetektorene ved jevnlig vedlikehold for å sjekke flammespaltene, noe som åpenbart ikke hadde blitt gjort på svært lang tid siden de var rustet fast. Etter rettens syn var tilstanden til gassdetektorene et resultat av nedsluppet vedlikehold over mange år. De originale detektorene var utgått allerede i 2015, og det hadde i flere år vært problemer med å skaffe deler.

(600) Tilstanden til flere av gassdetektorene var åpenbart ikke «ready to drill», og heller ikke i henhold til klassekravene. Videre er det klart at de heller ikke var vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene. Etter rettens syn burde Seadrill ha byttet flere av de utgåtte detektorene etter 2015.

Utmålingen

(601) SFLs krav var opprinnelig på NOK 9.058.265. Dette gjelder fakturering for bl.a. 141 detektorer. SFL har redusert kravet med 10% for å ta høyde for at det ble byttet ut noen flere enn det som var påkrevet, til NOK 8.152.439.

(602) Seadrill er enig i at noen måtte skiftes ut, men ikke i et slikt omfang som er gjort.

(603) Under bevisførselen var det et tema at SFL hadde kjøpt inn 141 gassdetektor, men at det var byttet kun 117, som var de som feilet i henhold til Inspectio-rapportene. SFL har senere erkjent at samtlige ble byttet, og reduserte kravet med 10%. Hvordan 10% er beregnet er uklart for retten, og retten finner heller at det bør gjøres et forholdsmessig fradrag. 24 detektorer av 117 er 17%, og at det må gjøres et ytterligere fradrag på 7% fra totalsummen, dvs. NOK 0,64 millioner.

(604) Det er godt dokumentert at utskiftingen av gassdetektorene var et omfattende arbeid. Både ved at det måtte gjøres omfattende inspeksjoner av samtlige, og at svært mange måtte byttes. Videre var det lang leveringstid for H2S-detektorene, og det ble nødvendig å installere en annen type som kunne leveres i tide slik at riggen kunne gå i operasjon. Etter rettens syn er ikke dette en oppgradering, men et erstatningskjøp som ble nødvendig fordi Seadrill verken hadde skiftet de ut tidligere eller kartlagt behovet før overlevering. Seadrills sakkyndig lanserte en annen løsning enn å bytte de gassdetektorene hvor låseskruene satt

fast, som var å borre ut skruene og sette inn nye. Etter rettens syn fremstår dette som en svært tidkrevende jobb, som neppe ville kostet særlig mye mindre enn det kostet å erstatte detektoren i sin helhet. I tillegg ble det ikke sannsynliggjort at en slik metode vil være i tråd med OEMs anbefalinger for å beholde ex-integriteten og sertifiseringen.

(605) Kravet er dokumentert og sannsynliggjort, og med det fradraget retten har gjort ovenfor, tilkjennes SFL erstatning med NOK 7.512.439.

7.5.4.8. Jordfeil – krav 40 – NOK 1.003.068

(606) Odfjells verifikasjonsrapport fra januar 2023 avdekket flere jordfeil på riggens el-system. Det er for retten fremlagt noen eksempler på dette. Odfjell engasjerte selskapet PSW for å kartlegge omfanget, og de fant 41 røde jordfeil på hovedtavlene om bord på riggen. Videre var det en rekke punch fra DNV på jordfeil

(607) Etter bevisførselen må det legges til grunn at Seadrill har vært klar over jordfeil, og de har selv vist til at det ble gjennomført et reparasjonsarbeid på dette i mai og september 2022, og at de i et møte med ADC i oktober 2022, hadde gjort klart for ADC at det var et kjent problem med jordfeil om bord på riggen, og at dette ville bli korrigert om bord. Videre er det fremlagt rapport fra Future Energy til Seadrill 12. desember 2022, hvor det fremgår at det var behov for et arbeid for å rette opp jordfeil. Denne rapporten ble ikke delt med SFL før overlevering.

(608) Seadrill anfører at riggen for dette kravet var i bedre tilstand enn ved inngåelsen av Tillegggsavtalen i 2021, pga. det arbeidet som var utført. Som retten har kommet til ovenfor i pkt. 7.1.2., kan ikke Seadrill høres med denne anførselen.

(609) Etter bevisførselen finner retten at riggen ikke var «ready to drill» ved overleveringen, pga. mange jordfeil, og at det heller ikke møtte klassekravene. Det vises her til de mange punchene fra DNV fra januar 2023. Selv om det var gjort noe arbeid fra Seadrill, måtte det gjøres mer for å få riggen i kontraktsmessig stand. Etter rettens syn må jordfeilene tillegges manglende vedlikehold fra Seadrill. Tilstanden var etter rettens syn langt under det som må anses normalt. Det var mange eksempler på korroderte og brutte koblinger.

(610) Seadrill var klar over jordfeilene, jf. rapporten de selv mottok fra Future Energy rett før overleveringen.

(611) Retten finner kravet på reparasjon dokumentert og sannsynliggjort gjennom fremlagt PO og faktura, og SFL tilkjennes erstatning på NOK 1.003.068.

7.5.4.9. Batterier og UPS (Uninterrupted power supply) – krav 41 – NOK 957.021

(612) Riggen er utstyrt med kraftige batteripakker som skal gi strøm dersom det oppstår feil. Inspeksjoner av batteripakkene avdekket mangler som måtte utbedres.

(613) UPS har 72 batterier som er koblet sammen. Den består av fire strenger, med 18 batterier på hver streng. Kravet er relatert til reparasjon/utskiftning av manuelle bypassbrytere som ikke fungerte og at tre av strengene feilet ved testing. Bergen Batteri Service (BBS) som foretok testen konkluderte med at:

> «Batteries for main UPS1 are not approved and must be changed».

(614) At tre av strengene og brytere ikke fungerte har etter rettens syn bakgrunn i manglende vedlikehold fra Seadrill, og er dermed et kontraktsbrudd. Retten skal også bemerke at dette også vil påvirke klassekravene og dermed heller ikke være «ready to drill», da det av hensyn til sikkerhet er viktig at batteripakkene fungerer ved strømbrudd.

(615) SFLs krav er på NOK 957.021. Det er da gjort fradrag for bl.a. testing som må anses som en normal SPS-aktivitet.

(616) Faktura for batteristrengene er knyttet til innkjøp av alle fire, totalt 72 batterier, og det var kun tre som feilet ved testing, og det var 54 batterier som måtte skiftes og ikke 72. Etter rettens syn må det da gjøres et fradrag for den siste, 18 x kostnaden på NOK 3237, dvs. NOK 60.000, og SFL tilkjennes erstatning med NOK 897.021.

7.5.4.10. Strømfordelingstavler og drives – krav 42 – NOK 3.712.124

(617) Strøm om bord på Riggen produseres av dieseldrevne generatorer som leverer 11kv vekselstrøm til fire hovedtavler. Tavlene er plassert i hvert sitt tavlerom. Tavlene er koblet til anlegget ved kabler. Strømmen kan kobles på/brytes ved store fjernopererte brytere. Fra hovedtavlene distribueres strøm i flere nettverk (eks. 690V og 230V) via transformatorer, fordelingstavler og brytere.

(618) «Drives» er avanserte elektriske tavler for regulering av turtall på store elektriske motorer. ABB har levert utstyret på riggen og tilbyr serviceprogram for vedlikehold.

(619) Kravet relaterer seg til utbedring av feil og mangler som ble avdekket og som ikke er «normal wear and tear not affecting class».

(620) ABB gjennomførte inspeksjon i forbindelse med SPS, og de rapporterte om manglende eller defekte deler i skuffene/bryterne, samt at det ble avdekket mange feil på såkalte E. max-brytere (fjernstyring). Det ble avdekket 38 skuffer med mangler, og Seadrill hadde benyttet reservebrytere som reservelager uten å erstatte disse.

(621) Etter rettens syn innebærer feilene påpekt av ABB, som er en seriøs OEM, at utstyret ikke var i tilstrekkelig funksjonell stand, og bar preg av manglende vedlikehold og at det ikke var «ready to drill». Arbeidet som ble utført og som er dokumentert, var nødvendig, og SFL tilkjennes erstatning for dette med NOK 3.712.124.

7.5.4.11. Lys for helikopterdekk – krav 43 – NOK 501.534

(622) Kravet gjelder oppgradering av varslingslys på helikopterdekk. Kravet til hva som kreves følger av Forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk § 36 a, hvor det skal være installert et visuelt varslingssystem.

(623) Eksisterende lys var godkjent frem til 31. desember 2022, og dersom varslingssystemet skulle være operativt i henhold til forskriften fra 1. januar 2023, måtte det foretas en oppgradering, med innstallering av lys. SFL anfører at Seadrill skulle gjort dette.

(624) Etter bevisførselen finner retten å kunne legge til grunn at det på tidspunktet for tilbakeleveringen ikke var noen tilgjengelig løsning for oppgradering, da lys for helikopterdekk avventet godkjennelse fra myndighetene. Dette var noe som gjaldt for hele bransjen. Seadrill hadde derfor ingen mulighet til å oppgradere varslingssystemet, noe som SFL var klar over, og Seadrill hadde gjort det de kunne ved at eksisterende lys var godkjent på tilbakeleveringstidspunktet.

(625) Det forelå ingen mangel, og det er dermed ikke grunnlag for erstatning av dette, og Seadrill frifinnes.

7.5.4.12. Voyage Data Recorder (VDR) – krav 44 – NOK 83.431

(626) Riggen har installer en Voyage Data Recorder, som er enhet som registrerer og lagrer informasjon om dato og tidspunkt, riggens posisjon, lydopptak fra broen, gassnivåer i ulike soner, alarmer og data fra andre viktige systemer. Ved tilbakeleveringen var ikke denne koblet opp mot de vanntette dørene, noe Seadrill også har erkjent.

(627) I følge Seadrill skiftet man ut den eksisterende VDR med en ny, og etter denne installasjonen fikk man ikke statussignaler fra vanntette dører.

(628) Det er på det rene at Odfjell planla å oppgradere systemet, slik at det uansett måtte gjøres en ny konfigurasjon.

(629) Ved at VDR ikke var koblet opp riktig, var dette et brudd på Tilbakeleveringsavtalen, da utstyret med dette ikke var «ready to drill». I og med at det uansett måtte gjøres en ny konfigurasjon, har ikke mangelen medført noen merkostnader for SFL, slik at det da ikke er grunnlag for erstatning av disse kostnadene. Seadrill frifinnes for dette kravet.

7.5.4.13. Inmarsat-C-terminal – krav 45 – NOK 122.000.

(630) Kravet er akseptert av Seadrill og retten behandler ikke dette nærmere.

7.5.4.14. Signalkabler – krav 46 – NOK 5.691.795

(631) SFL anfører at det var mangler ved signalkabler om bord, herunder fiberkabler, COAX, CAR og PABX-systemet.

(632) Selskapet Adaptic ble engasjert til å foreta verifikasjon og reparasjon av it-kabler om bord, En del av dette var relatert til oppgradering av Kongsbergsystemet, et system som bl.a.

styrer thrusterne som holder riggen i posisjon, og som overvåker generatorer, tavler og hjelpesystemer.

(633) Etter en samlet bevisførsel finner retten at det var feil med en del av kablene som medførte at de ikke var «ready to drill». Bl.a. vises det til at testing av kablene viste dårlige termineringer og at det var målinger under grenseverdiene i fiberkablene. Det vises også til at det var gitt opplysninger fra riggens mannskap om vanninntrengning og at de slet med GPS 2 etter regnvær. I tillegg var det tidligere rapporterte problemer med tilkoblingen til HIPAP-posisjoneringsenheten, som senere ble diagnostisert til også å være knyttet til dårlig kabling.

(634) SFL har fremmet et krav på NOK 5.691.795.

(635) Retten finner imidlertid at det må gjøres et betydelig fradrag i kravet. En del av kablene som ble skiftet var funksjonelle, og etter det retten forstår ble en del skiftet fordi det var hensiktsmessig når man først skiftet noen. Videre ble det foretatt en oppgradering av Kongsberg-systemet, som også må anses som en oppgradering Seadrill ikke kan kreves for.

(636) Det gjøres et fradrag på NOK 0,6 millioner for oppgradering av PABX telefonsystemet. I tillegg gjøres det et skjønnsmessig fradrag for de resterende kostnadene basert at det ble utført arbeid utover det som var nødvendig for å få riggen i kontraktsmessig stand. Ut fra bevisførselen er det vanskelig å konkretisere dette helt eksakt, og det gjøres et skjønnsmessig fradrag på 50%, dvs. NOK 2,55 millioner.

(637) Totalt tilkjennes SFL erstatning på NOK 2.545.898.

7.5.4.15. Kostnader til prosjektering mv. – krav 47 – NOK 12.000.000

(638) SFL krever i tillegg til utbedringskostnader, også dekket ekstrakostnader som er påløpt til arbeidsledelse, prosjektering og administrasjon. Det er fakturert totalt NOK 16 millioner.

(639) Etter bevisførselen kan det klart legges til grunn at utbedringen av de omfattende manglene har medført betydelig merarbeid og kostnader. Retten vises til vurderingen ovenfor i pkt. 7.5.3.33 om prosjekteringskostnader for borepakken. Vurderingen er tilsvarende for elektroarbeidene, og det vises til forklaringer fra Frode Ystebø i Odfjell om at det ble brukt mye tid på alt arbeidet som skulle gjøres, herunder at det stadig måtte hentes inn flere ressurser. Arbeidet pågikk over fem måneder, og dette tilsier en betydelig kostnad til prosjektering og administrasjon. Seadrills anslag opprinnelig var 46 dager.

(640) Kostnadene til elektroarbeidet i det opprinnelige SPS-budsjettet til Odfjell var USD 4,4 millioner, mens kostnadene sommeren 2023 lå an til USD 16 millioner, altså nær fire ganger så mye. Det er åpenbart at dette medførte betydelige ekstrakostnader til prosjektering og administrasjon, når utbedringsarbeidene skal organiseres på et så komplisert systemarbeid som en borerigg.

(641) Både Odfjell og SFL hadde kunnskap om at riggens tilstand ikke var slik den skulle være, og at noe av arbeidet kunne vært bedre planlagt. Dette reiser et usikkerhetsmoment om hvor stort det skjønnsmessige fradraget skal være, og etter rettens syn må det legges til

grunn et konservativt anslag. Retten har foretatt en reduksjon i de totale kravene på elektro på 12 %, og finner at det samme anslaget bør benyttes for å gi en ytterligere reduksjon av administrasjonskostnadene, tilsvarende som for borepakken. Dette tilsvarer NOK 1,4 millioner, som kommer til ytterligere fradrag.

(642) SFL tilkjennes etter dette erstatning for kostnader til prosjektering og administrering på NOK 10,6 millioner.

7.5.5. Marine krav

7.5.5.1. Fairleads – krav 48 – NOK 19.077.888

Rettens vurdering av kravet

(643) Riggen er utstyrt med fire ankerspill (Anchor Windlass) fra MacGregor. De er installert på hvert hjørne av riggen. Hvert ankerspill består av to ankervinsjer (jf. pkt. 7.5.5.2.) med felles operatørkabin, drivsystem med gir, bremser og motorer. Fairlead-enhetene er plassert på riggens søyler i vannlinjen. Ankerkjettingene går gjennom fairlead-hjulene. Ankere brukes når riggen holdes i posisjon ved forankring eller i kombinasjon med thrusterne.

(644) SFL anfører at fairlead-enhetene var totalt utslitt.

(645) Det er for retten fremlagt en god del dokumentasjon knyttet til fairleadene. Odfjell utarbeidet en presentasjon 13. januar 2023. Videre ble det utarbeidet en presentasjon av McGregor etter inspeksjon også i januar 2023, og videre en rapport fra Fana Mekaniske etter reparasjon i juni 2023.

(646) Det er på det rene at en del av skadene på fairlead skyldtes sideveis bevegelse, da det originale designet ikke hadde noen sikring av sideveis bevegelse. Seadrill har anført at skadene har oppstått etter 27. august 2021, og at skadene bare kunne avdekkes under en SPS. Seadrill har videre anført at hvis retten legger til grunn at riggen skal sammenlignes med tilstanden i 2008, blir det et tilleggsspørsmål om Seadrill kunne og burde ha unngått at skaden oppstod.

(647) Etter en samlet bevisvurdering finner retten det klart at samtlige fairlead ikke var «ready to drill», ikke i tråd med klassekravene og ikke vedlikeholdt i henhold til kontrakten. Det vises til hva som ble avdekket under inspeksjon og reparasjon. Bildene og rapportene som er fremlagt viser betydelige skader på alle deler.

(648) Retten viser også til rapporten fra MacGregor hvor følgende er uttalt:

> «After visual inspection of fairleads on Hercules using a lift for access and drone for fairleads on seaside it was obvious that the fairleads were damaged beyond what can be repaired in-situ. As a result, all fairleads will be taken down and repaired in a workshop.

> All fairlead housing are missing the trust bearing and the stainless support ring is loose and worn on all fairleads. On some fairleads the stainless support ring is missing completely.
>
> All fairlead hinges were severely damaged on the top plate of the hinge, a lot of material was chewed away by the fairlead hinge thrusting up into the top bracket and rotating. Up to 2 cm of missing material on the top plate in some of the worst spots».

(649) Fairleadene måtte tas av og repareres på verksted, noe som var et omfattende arbeid.

(650) Tilstanden synes heller ikke å være bestridt av Seadrill. Seadrills egen sakkyndig Trond Berg bekreftet under hovedforhandlingen at fairleadene ikke var «ready to drill» i den tilstanden de var, og helt klart ikke i «operational state».

(651) Seadrills innvendinger fremstår i hovedsak å være knyttet til årsaken til feilene. Bl.a. at Seadrill skal ha brukt en annen kjetting (R4 fremfor R5) enn de var designet for og at det ikke var mulig å oppdage skadene.

(652) Etter rettens syn har det liten relevans hva skadene skyldes. Seadrill hadde en forpliktelse til å levere riggen tilbake «ready to drill», noe den åpenbart ikke var med de ødelagte fairleadene. Seadrill hadde en forpliktelse til å vedlikeholde disse, selv om et slikt vedlikehold var vanskelig. Kontrakten inneholder ingen bestemmelse om at utsyr under vann kunne forfalle.

(653) Basert på de sakkyndiges vurderinger kan det legges til grunn at fairleadene var totalt utslitt og at det måte gjøres en betydelig jobb. Dette gjenspeiles i kostnadene. Seadrtill hadde budsjettert med ca. NOK 590.000 for arbeid med fairlead, mens Odfjell hadde budsjettert med NOK 300.000. Dette underbygger at ingen forventet en stor reparasjonsjobb med fairleadene. Det er også vanskelig å se for seg hvordan Seadrill kunne anslå kostnad med NOK 590.000 siden de mener at det ikke er mulig eller at de ikke var pliktig til å vedlikeholde fairleadene mellom de 5-årige SPS'ene. Å unnlate inspeksjon og vedlikehold i fem år, medfører en betydelig risiko for skader, og det må anses klart uaktsomt av Seadrill å totalt neglisjere dette.

Utmålingen

(654) SFLs krav er på NOK 19.077.888. Det er fakturert ca, NOK 20,2 millioner fra Semco, Fana Mekaniske og MacGregor. SFL har gjort fradrag for oppgraderinger og SPS-budsjett på totalt NOK 1.205.305.

(655) Retten finner kravet dokumentert og sannsynliggjort. Alle fairleadene måtte tas av og repareres på verksted, og alle deler måtte gjennomgås. Retten kan ikke se at fakturaene gjelder noe annet enn fairleadene. Tilstanden tilsa en full gjennomgang.

(656) SFL tilkjennes etter dette erstatning med NOK 19.077.888.

7.5.5.2. Ankervinsjene – krav 49 – NOK 12.453.959

Rettens vurdering av kravet

(657) SFL anfører at det ble avdekket flere mangler ved ankervinsjene, hvor noen var påpekt før tilbakeleveringen, mens andre ble oppdaget senere. Manglene gjaldt skader på girene, kraftig slitasje på kjettinghjul, skader og slitasje på bremsesystemet, skader på krankabinene og på deluge-anlegget (overrislingsanlegg).

(658) MacGregor foretok inspeksjon og reparasjon av ankervinsjene, og fant bl.a. sprekker i girbokser, feil med bremser, korrosjon, herunder gjennomrustet dør til operatørkabin.

(659) Etter en samlet bevisførsel finner retten å kunne legge til grunn at ankervinsjene ikke var «ready to drill». Det var betydelige skader på gir- og bremsesystemer, og korrosjon på overrislingsanlegget. Sikkerhetskritiske undersystemer var i dårlig stand, og burde være utbedret før SPS.

(660) Seadrill aksepterer krav på NOK 520.000 for skader på ankervinsjkabiner.

(661) SFL har fremmet krav på NOK 12.453.959. Retten finner kravet dokumentert og sannsynliggjort. Arbeidet var nødvendig og omfattende, og SFL tilkjennes full erstatning for dette.

7.5.5.3. Anker-bolster – krav 50 – NOK 407.920

(662) SFL har fremmet et krav på NOK 407.920. Seadrill har akseptert ansvar for mangelen, men begrenset dette til NOK 195.394, som er det som følger av PO fra Semco 8. mai 2023. Seadrill har vist til at det av PO'en følger at:

> «Amounts exceeding PO amount will not be accepted unless according to accepted VO signed by Odfjell in advance».

(663) Seadrill anfører at det ikke er dokumentert fra SFL at det ble utstedt en slik VO for kravet og at det ikke er godtgjort at det ble dobbelt så dyrt.

(664) Det er imidlertid for retten fremlagt faktura fra Semco, med vedlagt timeliste, som viser de totale kostnadene på arbeidet på NOK 407.920, og underbygger at de totale kostnadene til slutt ble høyere enn antatt. At det ikke er fremlagt noen dokumentasjon på at Odfjell har akseptert dette på forhånd, endrer ikke at dette er de totale kostnadene. Kostnadene er ene og alene relatert til mangelen, som Seadrill må erstatte i sin helhet.

(665) SFL tilkjennes de totale kostnadene på NOK 407.920.

7.5.5.4. Liebherr kranene – krav 51 – NOK 4.500.000.

Rettens vurdering av kravet

(666) Riggen har to store kraner levert av Liebherr som er omtalt som dekkskranene. SFL anfører at det ble avdekket flere struktur-skader på kranbommene som måtte repareres, og som Seadrill er ansvarlig for. Styrbord kran fikk en skade under SPS 2023 som Seadrill ikke er ansvarlig for og som ikke er en del av kravet. Kravet gjelder primært reparasjon av strukturskader.

(667) Etter en samlet bevisvurdering er retten kommet til at kranene var «ready to drill», men at de ikke var vedlikeholdt i henhold til kontraktsforpliktelsene, og innebar dermed et kontraktsbrudd fra Seadrill.

(668) Retten viser bl.a. til to rapporter fra Liebherr, fra mars 2023, som avdekket bulker og korrosjon på kranbommene. Rapportene er dokumentert for retten, og skadene er synlige. Kranene var ikke tilstrekkelig beskyttet mot korrosjon med maling, slitasje på kabler var ikke utbedret og bulker var ikke tilstrekkelig fulgt opp,

(669) Etter rettens syn kan ikke korrosjon og utbedring av bøyde elementer anses som et alminnelig SPS-arbeid. Dette må jevnlig vedlikeholdes.

Utmålingen

(670) Det er fakturert ca. NOK 5,6 millioner, inkludert kostnad for GAP-analyse på ca. NOK 190.000. SFL har trukket fra NOK 1,1 millioner for skader forårsaket på bomseksjoner under SPS, og totalt fremmet et krav på NOK 4,5 millioner.

(671) Etter rettens syn er det noe usikkerhet knyttet til om alle kostnadene til styrbordkran som ble skadet under SPS er tatt ut. Fakturaen knyttet til styrbordkran er ikke helt transparent, slik at retten gjør et ytterligere fradrag på NOK 0,65 millioner, knyttet til deler og installasjonskostnader. SFL tilkjennes etter dette erstatning med NOK 3,85 millioner.

7.5.5.5. Thrustere – krav 52 – NOK 14.623.830

Rettens vurdering av kravet

(672) Riggen er utstyrt med åtte Kongsberg Marine thrustere. Disse drives av åtte elektriske motorer. Thrusterne er en type propell som hjelper til med å holde riggen i posisjon, slik at riggen ikke er avhengig av oppankring.

(673) Kravene er knyttet til tre forhold, som er mangler ved Thruster 2, skifte av pakninger på de øvrige og reparasjon av skader på propellblader.

(674) Totalt fremsatt krav er NOK 14,6 millioner, hvorav NOK 11,7 er knyttet til Thruster 2.

(675) Seadrill har anført at kravet knyttet til Thruster 2 er prekludert, da kravet først ble fremsatt 15. februar 2024, som var lenge etter den avtalte søksmålsfristen.

(676) I Tilbakeleveringsavtalen er det avtalt to søksmålsfrister. Den ene var anledningen til å fremme krav innen to måneder fra tilbakeleveringen, og den andre var å fremme krav

innen to måneder fra utstedelse av klassesertifikat fra DNV, for forhold som ble avdekket under SPS. DNV utstedte klassesertifikat 14. juni 2023.

(677) I prosesskriv av 15. februar 2024, skrev SFL at Thruster 2 ble tatt av riggen under SPS, og at inspeksjoner etter demontering avdekket betydelige skader. Det var antydet reparasjonskostnader på ca. NOK 4,5 millioner.

(678) Retten er enig med Seadrill at kravet knyttet til Thruster 2 må anses som prekludert, ved at kravet konkret først ble fremmet i prosesskriv 15. februar 2024. Det er riktignok i stevningen angitt problemer med thrusterne, og SFL skrev der:

> «Punch item nr. 27 gjelder «thrusterne» dvs. propellene som brukes i forbindelse med posisjonering av Riggen og ved forflytning. Det er åtte «thrustere» på Riggen. Det er avdekket oljelekkasjer i tilknytning til «thrusterne» samt problemer med jording som resulterer i skader på lager. SFL er i kontakt med DNV for å undersøke dette nærmere. [...] Undersøkelser vil avdekke hvilket arbeid som er nødvendig og hvilke kostnader som vil påløpe. SFL vil komme tilbake til dette i et senere prosesskriv. Kostnadene for utbedring av «thrusterne» kan bli betydelige. Basert på det som er kjent i dag er det antydet kostnader i størrelsesorden kr. 20 millioner».

(679) Punch 27 fremstår imidlertid i hovedsak å være knyttet til oljelekkasje rundt thrusterne. Thruster 2 er ikke nevnt særskilt.

(680) Det er for retten fremlagt rapport fra Odfjell og Kongsberg etter inspeksjon av Thruster 2. Kongsbergs rapport er datert 29. november 2023.

(681) Etter rettens syn må søksmålsfristen forstås dit hen at SFL hadde en frist på to måneder fra nytt DNV sertifikat til å avdekke og fremme krav, som på dette tidspunktet ikke var avdekket. I dette må det ligge en viss konkretisering. Det er ikke nødvendig at alle kostnader er kjent, men det må være mulig for Seadrill å få tilstrekkelig informasjon til at de kan ta stilling til om forholdet representerer en mangel. En generell henvisning til thrusterne, som SFL har gjort i stevningen, finner retten at ikke er tilstrekkelig, da dette ikke følges opp med en mer konkret angivelse. Det var ikke mulig for Seadrill å ta stilling til kravet før etter at Kongsbergs rapport forelå i november 2023, og etter at kravet ble fremmet i februar 2024. Dette kan ikke anses å være i tråd med intensjonen i søksmålsfristene.

(682) At SFL også har hatt denne forståelsen, vises ved at de i prosesskriv av 11. august 2023 skrev:

> «Videre viser vi til saksøkers prosesskriv av 14. juni 2023. I prosesskrivets avsnitt 3 forbeholder SFL seg retten til å fremme ytterligere krav innen den avtalte fristen på to måneder etter utstedelse av DNV sertifikatet. DNV sertifikatet ble utstedt 14. juni 2023 og den avtalte fristen utløper derfor 14. august 2023».

(683) Krav fremmet etter 14. august 2023 er prekludert. Krav vedrørende Thruster 2 ble først fremmet i februar 2024, og er dermed prekludert.

(684) SFL tilkjennes ikke erstatning for krav vedr. Thruster 2.

(685) For de andre thrusterne var det avdekket oljelekkaksje på thruster 3,5,7 og 8. Det ble videre avdekket skader på propellbladene. Disse skadene medførte at thrusterne ikke var «ready to drill», og heller ikke oppfylte klassekravene, og var derved et kontraktsavvik. Utbedringsarbeidet som er gjort er dokumentert.

Utmålingen

(686) Etter fratrekket av 11,7 millioner for Thruster 2, gjenstår NOK 2,9 millioner. Retten finner at det må gjøres et ytterligere fradrag for utskifting av tetninger for tre ekstra thrustere som ble holdt i drift i stedet for å bli byttet ut i henhold til vedlikeholdsplanen. SFL har gjort et fradrag på NOK 3,66 millioner, men etter rettens syn vil den forholdsmessige kostnaden være NOK 3,99 millioner (9,3 millioner x 3/7), som gir et ytterligere fradrag på NOK 0,33 millioner. I tillegg trekkes fra Seadrills SPS budsjett på USD 40.000.

(687) Totalt tilkjennes SFL erstatning for mangler ved thrusterne på NOK 2,17 millioner.

7.5.5.6. HVAC – krav 53 – NOK 11.755.850

Rettens vurdering av kravet

(688) Riggen har et omfattende varme- og ventilasjonsanlegg i boligkvarter, maskinrom, kontrollrom og andre viktige områder. HVAC-anlegget har flere funksjoner hvorav flere er sikkerhetskritiske. Anlegget spiller en sentral rolle i å forhindre spredning av brann, eksplosjonsfarlige gasser og røyk. Dette skjer ved trykkregulering. HVAC-anlegget sørger for at det er overtrykk eller undertrykk, alt etter rommets funksjon. I tillegg er det brann- og gass-spjeld som skal lukkes og isolere et område i situasjoner hvor det er påkrevd. HVAC-anlegget sørger også for at det er rett temperatur for at utstyr skal fungere innenfor de krav som er satt og at det er et akseptabelt inneklima i bemannede områder.

(689) Etter bevisførselen kan det legges til grunn at HVAC-anlegget på ingen måte var «ready to drill» eller oppfylte klassekravene. Anlegget var heller ikke jevnlig vedlikeholdt. Retten viser særskilt til rapport fra GMC, som på oppdrag fra Seadrill utførte vedlikehold i kanalsystemet i boligkvarteret i mars 2022. GMC bemerket at anlegget bar preg av å ikke ha vært vedlikeholdt på mange år, og at de heller ikke fikk gjort alt de skulle pga, manglende tilkomst. Videre ble det avdekket problemer med åpning og lukking av brannspjeld og med luftlekkasjer i stengte spjeld. Odfjell bemerket i rapport 10. mai 2023 at av 192 automatiske stengespjeld var 57 defekte. Det fremstår åpenbart for retten at Seadrill ikke har fulgte sine egne vedlikeholdsrutiner for HVAC-anlegget, og at vedlikeholdet er forsømt over mange år.

(690) Verken Seadrill eller Odfjell hadde budsjettert med kostnader til anlegget under SPS, og etter rettens syn underbygger dette at vedlikehold av HVAC-anlegget ikke er en normal SPS-kostnad, men at anlegget må jevnlig vedlikeholdes. Det var åpenbart ikke forventet noen kostnader knyttet til dette. Siden det ikke var beregnet noen kostnad knytte til dette ved SPS, er utbedringskostnadene en merkostnad utover en vanlig SPS, som Seadrill må dekke. Arbeidet er dokumentert gjennom fakturaer og timelister.

(691) SFL har fremmet et krav på NOK 11.755.850. Det er gjort et fratrekk på 300.000 for mulige SPS-aktiviteter. Retten finner kravet begrunnet, og det tilkjennes i sin helhet.

7.5.5.7. Kjøleanlegget – krav 54 – NOK 10.272.737

(692) Det er installert flere kjøleanlegg på riggen som dekker forskjellige rom og områder. Det er lokale kjølere for datarom, arbeidsrom og lokalt kontrollrom. Det finnes vannkjølte kjøleenheter som dekker 28 rom som blant annet elektriske utstyrsrom og støtte-maskineri (eks. boiler-rom). I tillegg to sentrale luftkjøleenheter (chiller units), bestående av åtte kjølekomprosessorer, for å kjøle luft til ventilasjonsanlegg i boligkvarteret og andre områder, er andre viktige elementer. Kjøle- frysenheter for proviantrom omfattes også av HVAC-systemet.

(693) Ved Tilbakeleveringsavtalen var det en punch knyttet til mangler ved kjølere til boredekket.

(694) Heller ikke for kjøleanlegget var det budsjettert med SPS-kostnad fra verken Seadrill eller Odfjell, og etter rettens syn er ikke utbedring av dette en normal SPS-kost. Anlegget må vedlikeholdes kontinuerlig for å virke slik det skal.

(695) Seadrill har anført at anlegget er i slutten av sin levetid, og at det dermed må påregnes en betydelig vedlikeholdsjobb. Etter rettens syn kan ikke denne anførselen føre frem. Anlegget bar preg var å være svært dårlig vedlikeholdt, med lekkasjer og utstyr som ikke fungerte. Bl.a. var bare noen av kompressorene på chillerne i drift. Selv om anlegget har begrenset levetid, hadde Seadrill en vedlikeholdsplikt for å holde anlegget i stand. Denne vedlikeholdsplikten følger av Seadrills egne vedlikeholdsrutiner, og disse var ikke fulgt. SFL måtte gjøre betydelig arbeid for å få anlegget i funksjonell stand. Tilstanden var slitt langt utover hva som kan anses som normal slitasje, og resultat av forsømt vedlikehold. Trolig er verken olje eller filtere skiftet siden 2017, og det ble heller ikke gjort noen jobb på dette anlegget under SPS i 2018.

(696) SFLs krav er på NOK 10.272.737. Det er da gjort et fradrag på NOK 999.800 fra fakturerte kostnader som gjelder utskiftning av kjølemedium som ikke kreves av Seadrill.

(697) Retten finner kostnadene dokumentert, og SFL tilkjennes kravet i sin helhet.

7.5.5.8. Rør og ventiler – krav 55 – NOK 6.200.000

(698) SFL har anført at flere rørsystemer på riggen hadde lekkasjer og kraftig korrosjon, som skulle vært reparert før tilbakelevering.

(699) Seadrill har anført at de hadde et risikobasert vedlikeholdssystem (RBI) og at det har blitt utført løpende vedlikehold, og videre at det er normalt at tykkelsen på rør minker ved bruk, og at Odfjell har byttet rør for å være føre var.

(700) Etter rettens syn bærer rørsystemene preg av manglende vedlikehold, og var flere steder slitt utover hva som kan anses som normal slitasje. Det var gjort midlertidige reparasjoner på noe. Axess gjennomførte en inspeksjon på vegne av Seadrill i januar 2022, og avdekket flere problemer, bl.a. lekkasjer. Mange rør var slitt utover minimum tykkelse som angitt i

DNV-standard, og rør som var identifisert for reparasjon allerede i 2018/19, ble ikke skiftet ut. Vedlikeholdet fremstår å ha vært neglisjert over flere år, både i henhold til bransjepraksis og Seadrills eget vedlikeholdsdirektiv. Slikt manglende vedlikehold var et kontraktsbrudd.

(701) I følge SFL er det totalt fakturert NOK 6.800.211 for arbeid med rengjøring av rør/tanker, reparasjoner av rør og kjøp av deler. SFL har gjort et skjønnsmessig fradrag i kravet på NOK 600.000.

(702) Seadrill har anført at rengjøring av tanker og rør, som er knyttet til to fakturaer på totalt NOK 2,22 millioner er en normal SPS-aktivitet. Retten bemerker til dette at det burde forventes at riggen ble levert tilbake med rengjorte rør og tanker, etter at oppdraget for Equinor var avsluttet, som da ville ha begrenset omfanget av rengjøring for inspeksjon. Andre sirkuleringssystemer vil normalt ikke være gjenstand for intens rengjøring i det hele tatt, hvis det ikke planlegges for reparasjoner.

(703) Retten finner likevel at det bør gjøres et ytterligere fradrag knyttet til fordelen av tank-rengjøringen som SFL vil dra nytte av. Det gis derfor et ytterligere fradrag på NOK 500.000. Videre er retten komme til at det må gjøres et fradrag på to fakturaer fra Semco på NOK 0,81 millioner for Odfjells preventive utskifting av brannvannssystemets rørdeler.

(704) Totalt sett tilkjennes SFL erstatning med NOK 4.860.000.

7.5.5.9. Strukturskader – krav 56 – NOK 10.488.008

(705) Kravet er relatert til utbedring korroderte og ødelagte utstyrskomponenter, herunder rør, ristverk, rekkverk, braketter (support) for rør og kabler, dører mm. Kravet er samlet sett på NOK 10.488.008. SFL har gjort et fradrag på 10%.

(706) Seadrill har erkjent ansvar for en del av skadene, på totalt NOK 574.617, for forhold som kan knyttes til dokumenterte kostnader. Seadrill erkjenner også ansvar for noen andre komponenter, men anfører at kostnadene ikke er å finne i dokumentasjonen.

(707) Etter en samlet bevisførsel finner retten å kunne legge til grunn at det var betydelige strukturskader på riggen, i hovedsak på grunn av korrosjon. Bilder og vitneførsel tegner et bilde av en mangelfullt og nedprioritert vedlikehold over mange år, og dette har åpenbart ført til at rustskader ikke har blitt utbedret, som har ført til strukturskader på komponenter. Bl.a. kan nevnes sterkt korroderte og bøyde rekkverk og plattformer med usikker gjenværende styrke. Støttestrukturer for rørstøtter var i dårlig forfatning og førte til driftsforstyrrelser. DNV påpekte mangler ved rekkverk og adkomstplattformer, samt en relatert CC113. Uoppdaget korrosjon på sveisen under vannlinjen på babord skrog var ikke i samsvar med klassereglene. Korrosjonsinspeksjoner og reparasjoner var ikke utført i henhold til kravene i det interne styringssystemet. Dette inkluderte løse, korroderte eller ødelagte rørstøtter og festemidler som skal rettes opp ved første anledning etter 12-måneders inspeksjon. Vedlikeholdssystemet foreskriver rutinemessig inspeksjon av rekkverk, gitter og strukturer som skal repareres umiddelbart ved behov. Skrogsprekker (korrosjonsvann) burde ha blitt oppdaget som en del av skroginspeksjonene.

(708) Bevismaterialet er overveldende, og riggen var på dette punkt verken «ready to drill», i tråd med klassekravene eller vedlikeholdt i henhold til avtalen.

(709) At arbeidet med strukturskader ble betydelig som følge av det manglende vedlikeholdet, er sannsynliggjort. At kostnadene ikke kan allokeres nødvendigvis til hver enkeltkomponent er uten betydning. Arbeidet ville ikke vært nødvendig om vedlikeholdet hadde vært slik det skulle, og retten kan ikke se at det er utført arbeid som ikke var nødvendig.

(710) Etter dette tilkjennes SFL erstatning med NOK 10.488.008.

7.5.5.10. Maling – krav 57 – NOK 6.000.000

(711) Kravet gjelder maling av riggens «topside» med bakgrunn i at riggen hadde store korrosjonsskader som måtte repareres og males opp.

(712) Seadrill har anført at det ble gjennomført malingskampanjer, og at vedlikeholdet ble utført etter prioritet, kritikalitet og årstid.

(713) Etter bevisførselen må det anses klart at malingen ikke var utført etter Seadrills eget vedlikeholdssystem, og således var et kontraktsbrudd. De omfattende korrosjonsskadene på riggen var et resultat av manglende malingsvedlikehold, jf. pkt. 7.5.5.9. ovenfor om strukturskader.

(714) SFL har fremmet krav på totalt NOK 6 millioner. Det er da gjort et skjønnsmessig fradrag på 2,1 millioner.

(715) Ut fra bevisførselen finner retten at årlig budsjett på maling fremstår å ha vært ca. NOK 3 millioner i årene 2020-2022. Retten antar at dette har blitt brukt. Det synes derfor rimelig at SFL må påregne et vedlikehold på 3 millioner for 2024, og det skjønnsmessige fradraget økes derfor fra NOK 2,1 til 3 millioner, og kravet reduserer ytterligere med NOK 0,9 millioner.

(716) Totalt tilkjennes SFL erstatning på NOK 5,1 millioner.

7.5.5.11. Dører – krav 58 – NOK 1.974.787

(717) SFL har anført at en rekke av dørene på riggen hadde mangler som følge av manglende vedlikehold.

(718) Selskapet Bygg-Sikring gjennomgikk og utarbeidet en rapport over dørene på riggen den 21. mars 2023. Det fremgår av rapporten at Bygg-Sikring valgte 30 vilkårlige dører på riggen. Rapporten dokumenterte 18 av disse, hvorav av det fremgår at det var feil på alle unntatt en (dør 7). Det fremgår at dørene hadde feil og mangler som påvirket funksjonen. Videre var det flere punch på DNVs punchliste fra juni 2023. Bl.a. på at selvlukkende dører ikke lukket seg, branndører som ikke lukket seg tilfredsstillende, lukkemekanismer som ikke fungerte. Det er også for retten fremlagt rapport fra Bygg-Sikring fra juni 2023, hvor det fremgår at de inspiserte 171 branndører og at kun fem ble ansett funksjonelle.

(719) Seadrill har erkjent ansvar for fire dører, men anfører at det ikke er fremlagt noen dokumenterte kostnader for reparasjon av disse dørene, og at det heller ikke er dokumentet hvilke dører som var feil og hva som ble utbedringskostnadene med den enkelte.

(720) Etter rettens syn følger det av bevisførselen at det var mangler ved flere av dørene om bord, og at det var nødvendig med utbedring. Manglene som er påvist og som har fått punch, gjelder dørenes funksjonalitet, ved at de ikke virker slik de skal. Dette må anses å ligge utenfor normal slitasje. Branndører som ikke lukker tilfredsstillende er ikke «ready to drill» og ikke i tråd med klassekravene, jf. DNVs punchliste.

(721) Etter den dokumentasjonen som er fremlagt, finner retten at det er sannsynliggjort at det var behov for et betydelig utbedringsarbeid av dører som ikke fungerte, og at det er grunnlag for erstatning. Dette uavhengig av om det ikke er dokumentert konkret hvilken dør som var feil og hvilke kostnader som er knyttet til den aktuelle døren. Bygg-Sikring fant feil på 17 av de 30 kontrollerte dørene, og etter rettens syn sier dette noe om omfanget. Det fremstår klart at manglene ved dørene skyldes mangelfullt vedlikehold fra Seadrill sin side, og de må da erstatte kostnadene med dette. Det er ikke holdepunkter for at det er gjort arbeid på dørene som ikke var nødvendig for å få de funksjonelle.

(722) Fakturaene for dørene er fordelt med ca. NOK 750.000 for deler, og NOK 1.225.000 for arbeid.

(723) Retten finner kravet dokumentert og sannsynliggjort og SFL tilkjennes erstatning med NOK 1.974.787.

7.5.5.12. Underkjente lasteslanger – krav 59 – NOK 1.200.000

(724) Kravet gjelder forskjellige slanger som benyttes ved fylling eller tømming av blant annet mud, diesel og olje. Det er åtte slanger på hver side av riggen: cement, barite/bentonite, brine, base oil, mud, drillvann, pot water, diesel og waste oil. Totalt 16 slanger. I tillegg er det åtte reserveslanger, totalt 24.

(725) SFL anfører at alle slangene som var om bord ved tilbakeleveringen ble underkjente og måtte erstattes helt eller delvis, og krever kostnadene ved kjøp av nye slanger. Kravet var opprinnelig beregnet til NOK 2 425 086, men er redusert til NOK 1,2 millioner for å ta høyde for at det ble skiftet ut flere slanger enn det som fremgår av de fremlagte rapporter.

(726) Seadrill har anført at det er to års intervaller for utskiftning og at de fleste slangene var klare for videre bruk. Det var planer om å skifte ut 13 slanger på SPS 2023.

(727) Techfluid inspiserte mud-slangen, og konkluderte i rapport av 3. april 2023 med at slangen ikke kunne repareres og ikke var egnet for videre bruk. Moreld Flux inspiserte 15 slanger, og i rapport av 11. april 2023, fremgår det at flere av de ble funnet å være i «poor condition» og at fire stykker ble anbefalt å bytte ut. Tre slanger kunne repareres og gjenbrukes, mens fire måtte skrotes.

(728) Etter en gjennomgang av rapportene er det rettens syn at noen av funnene kan stille spørsmål ved førstelinjevedlikeholdet av slangene. Som dårlig tilstand på flyteelement, skader på båtseksjon, skadet tørrkobling, løfteøye uten merking med sikker løftefarge.

(729) Etter en samlet bevisvurdering finner retten at flere av lasteslangene ikke var «ready to drill» på tilbakeleveringstidspunktet. Det vises til de inspeksjonene som gjort hvor slanger ble underkjent. Selv om Seadrill hadde planlagt å skifte ut 13 slanger på SPS 2023, fremgår det uansett av Tilbakeleveringsavtalen at slangene på tilbakeleveringstidspunktet, måtte være klare til bruk. Dersom de ikke var det, noe flere av de ikke var, innebærer dette et kontraktsbrudd, uavhengig av Seadrills plan for å bytte de ut.

(730) Det er fakturert totalt NOK 2,25 millioner, og SFL krever NOK 1,2. Det er noe uklart for retten hvordan kravet er beregnet, og fakturaene omhandler inspeksjoner, arbeid og nye slanger. Samt at det er byttet ut flere slanger enn de som ble inspisert, og tilstanden til disse er ukjent. Ut fra funnene beskrevet ovenfor er det imidlertid grunn til å anta at tilstanden er representativ for alle slangene, da funnene viser et gjennomgående manglende vedlikehold fra Seadrills side.

(731) Retten finner at det kan være rimelig å legge til grunn at kostnadene til utbedring vil utgjøre ca. 50% av kostnadene ved ny slange.

(732) Riggen kom med 24 slanger, hvorav 8 var reserveslanger. Kun 16 ble inspisert. Av de 16 måtte 5 (31,2%) erstattes fullt ut og 3 (19%) kunne bli overhalt for det retten legger til grunn vil være 50% av kostnadene for ny slange. Retten legger videre til grunn at disse forholdstallene også er representative for de slangene som ikke ble inspisert, og trekker fra ytterligere NOK 200.000 for å ta høyde for dette i kravet.

(733) SFL tilkjennes etter dette erstatning med NOK 1 million.

7.5.5.13. Kostnader til prosjektering – krav 60 – NOK 6.500.000

(734) I likhet med manglene knyttet til elektro og borepakken, kreves det også for de marine systemene, erstattet kostnader til arbeidsledelse, oppfølging av underleverandører, innkjøp og prosjektering. Odfjell har fakturert NOK 13,3 millioner for arbeidet med oppfølging av marine systemer, og SFL krever erstattet skjønnsmessig NOK 6,5 millioner.

(735) Som retten også har vurdert for kravsgruppene ovenfor, er det åpenbart at det har påløpt ekstrakostnader til administrasjon som følge av manglene. Veksten i arbeidsomfang vises ved at det i det opprinnelige SPS-budsjettet var budsjettert med USD 5,1 for marine systemer, mens det i juni 2023 lå på ca. USD 13 millioner. Jo mer arbeid som må gjøres, jo mer administrasjon blir det. Fakturaene fra Odfjell gjelder arbeid som er utført. Dette er bekreftet av vitnene i saken, herunder Odfjells prosjektleder Magne Cato Olsen. Det er ingen grunn til å tvile på dette, og det må anses helt åpenbart.

(736) Det fremstår derfor som et rimelig utgangspunkt slik SFL har gjort å kreve halvparten av administrasjonskostnadene dekket, og etter rettens syn er dette forsiktig anslag.

(737) SFL har ikke fått medhold full ut i alle sine krav. Retten har foretatt totalt en 16 % reduksjon i SFLs krav, og gjør den samme reduksjonen også i kravet om administrasjonskostnader. Dette utgjør NOK 1 million, og SFL tilkjennes totalt i erstatning for administrasjonskostnader/prosjektering NOK 5.500.000.

7.5.6. Mangler i boligkvarteret

(738) I boligkvarteret er det anført to mangelskrav; gulvbelegg og tette dyser i overrislingsanlegg.

7.5.6.1. Gulvbelegg – krav 61 – NOK 5.000.000

(739) SFL anfører at gulvbelegget i boligkvarteret hadde skader, bl.a. «bobler» i belegget som et resultat av vannskader og at det var sprukket og smuldret opp.

(740) Enkelte skader er reparert, men det meste er ikke utført. Tilbud fra Semco Maritime er på NOK 11,1 millioner og SFL krever NOK 5 millioner av Seadrill.

(741) Retten har sett bilder av deler av gulvet, og det fremstår klart at dette hadde skader som skyldtes manglende vedlikehold. Dette ble også bekreftet av Seadrills sakkyndige, om at sprekker i gulvet må repareres.

(742) Selv om det må forventes slitasje på gulvet, måtte det uansett forventes at gulvet ble levert tilbake i funksjonell stand. At det må forventes slitasje som SFL må koste, gjenspeiler seg i at Seadrill kreves for under halvparten av kostnadene. Etter rettens syn fremstår dette rimelig. At gulvet enda ikke er utbedret er uten betydning så lenge dette var en mangel ved riggen og gir grunnlag for erstatning av utbedringskostnader.

(743) SFL tilkjennes med dette erstatning med NOK 5 millioner.

7.5.6.2. Tette dyser i overrislingsanlegg – krav 62 – NOK 1.740.656

(744) I boligkvarteret er det installert et overrislingsanlegg for å slukke eventuelt branntilløp. Systemet omtales som «HI-fog» da dysene skaper en «vanntåke» som reduserer oksygenkonsentrasjonen og kjøler ned brennbare gasser.

(745) Selskapet SG Safety foretok inspeksjon og avga servicerapport 20. mars 2023. Av rapporten fremgår det at de testet to dyser i fire ulike seksjoner, totalt åtte stykker, og at seks dyser feilet pga. korrosjon. Det er også for retten fremlagt noen bilder hvor det klart kan sees at dysen er tett pga. korrosjon. Etter dette ble alle dysene i anlegget skiftet.

(746) Seadrill har bl.a. anført at SG Safety ikke gjennomførte testen i henhold til retningslinjene som er utarbeidet av International Maritime Organisation (IMO). I henhold til denne må man først ha testet to dyser fra alle seksjoner med en feilrate over 20%, deretter må man teste ytterligere syv dyser per seksjon. I seksjonene hvor feilraten etter «extended testing» er over 15% skal man skifte alle dysene i den seksjonen. Dette må så gjøres i alle de åtte seksjonene i anlegget.

(747) Etter bevisførselen må det legges til grunn at det var tette dyser pga. korrosjon. Dette medfører at dysene ikke fungerer slik de skal, og derved reduserer evnen til å slukke branntilløp. Dette medfører en betydelig sikkerhetsrisiko, og etter rettens syn vil ikke utstyret være «ready to drill», og heller ikke i henhold til klassekravene. Tette dyser hadde sin årsak i manglende vedlikehold, og dette var dermed et kontraktsbrudd.

(748) Når det gjelder omfanget, finner retten at det var grunnlag for å skifte alle dysene. Når seks av åtte dyser sviktet, i fire ulike seksjoner, sier dette noe om den generelle tilstanden og det mangelfulle vedlikeholdet totalt sett. Dette er en såpass høy feilrate, som viser stor slitasje. Etter rettens syn var det da ikke nødvendig å sjekke alle de andre dysene for å se om en eller flere av de likevel virket. Anlegget i sin helhet var ikke «ready to drill», og Seadrill må bære kostnadene med å bytte det ut. Om det var en eller annen dyse som virket, er uten betydning.

(749) Kostnadene for utbedring er dokumentert og SFL tilkjennes erstatning med NOK 1.740.656.

7.5.7. Regulatoriske krav

(750) Det er fremmet fire erstatningskrav med bakgrunn i regulatoriske forhold.

7.5.7.1. Liebherr-kranene – krav 63 – NOK 36.000.000

(751) Dette kravet gjelder kostnader til oppgradering av Liebherr-kranene som følge av ny kranforskrift med virkning fra 1. januar 2018, hvor det henvises til en nyere standard (EN-13852-1:2013) enn den standarden riggen var bygget etter (EN-13852-1:2004). SFL anfører at Seadrill var forpliktet til å oppfylle kravene i den nye standarden, som bl.a. innebærer nye krav til nødoperasjonssystemet, vinsjer og kranblokken.

(752) Det er ubestridt at kranene i dag ikke tilfredsstiller vilkårene i 2013-standarden. Spørsmålet for retten er om Seadrill i henhold til Head Charter hadde plikt til å oppgradere kranene før tilbakelevering. Liebherr har til Odfjell gitt et anslag (22. desember 2022) på USD 2.954.004 for å oppgradere kranene til nytt regelverk. I tillegg anføres det at Seadrill hadde plikt til å utføre en GAP-analyse. Totalt krever SFL NOK 36 millioner. Oppgraderingen har ikke blitt utført. Men SFL har anført at det vil måtte gjøres om riggen skal operere på norsk sokkel.

(753) DNV utstedte i 2018 en CC med krav om GAP-analyse. Det foreligger ingen dokumentasjon på at dette har blitt gjort. Retten finner derfor at dette er noe Seadrill skulle ha utført, og må betale kostnadene som følge av at dette ikke er utført.

(754) Seadrill fikk i 2012 innvilget SUT for operasjon på norsk sokkel, og det legges til grunn at regelverkskravene for slik operasjon var oppfylt. En SUT forplikter søker også til å oppfylle regelverkskrav til enhver tid når den opererer på norsk sokkel.

(755) Kranene per nå er godkjent slik de er, og har således ikke hindret riggen fra å utføre operasjoner, og det foreligger ikke i dag noe pålegg om oppgradering. Partene er uenig om det er nødvendig med en oppgradering for å kunne operere på norsk sokkel, og

problemstillingen er om det er nødvendig å foreta en slik oppgradering, selv om kranene var installert før kranforskriften ble oppdatert.

(756) Det er ubestridt at kranene i dag ikke oppfyller vilkårene til standard 2013, spørsmålet er således om denne standarden gir tilbakevirkende kraft på kraner som var installert før 2013.

(757) Kranforskriften § 8 har overskriften «Konstruksjon av kraner». Etter første ledd skal offshorekraner konstrueres med et sikkerhetsnivå som samsvarer med 2013-standarden, og etter andre skal kraner som er godkjent for personell-løft ha nødkjøringsfunksjon. Det følger videre av tredje ledd at kraner det er inngått leveringsavtale for før 1. januar 2017 er unntatt kravet i andre ledd.

(758) Seadrill anfører at kranforskriften ikke er relevant fordi den kun gjelder konstruksjon, og ikke eksisterende kraner.

(759) Retten er enig med Seadrill i at en naturlig forståelse av ordlyden i kranforskriften er at den gjelder ved konstruksjon av nye kraner, som må være i henhold til 2013-standarden. Bestemmelsen omtaler konkret konstruksjon av kraner, og det fremstår naturlig å tolke dette etter sin ordlyd. En ombygging av eksisterende kraner er en betydelig omfattende og kostbar jobb, og dersom dette var ment å omfattes av forskriftsendringen, fremstår det ikke naturlig å bruke overskriften «konstruksjon av kraner». Derimot fremstår det naturlig at forskriften § 8 henviser til 2013-standarden, da det var denne som var gjeldende på tidspunktet forskriften ble vedtatt. Videre vises det til at Sjøfartsdirektoratet i sitt rundskriv om forskriften uttaler at forskriftens første ledd viderefører gjeldende rett, med kun en oppdatert henvisning til 2013-standarden, og at det er gjort et unntak i § 8 tredje ledd for kraner som det var inngått leveringsavtale om før 1. januar 2018, med den begrunnelsen at:

> «det ville gitt uforholdsmessig store konsekvenser for å oppgradere eksisterende kraner».

(760) Etter rettens syn fremstår dette som en naturlig konsekvens av forskriftsendringen, at den gjelder for nye konstruksjoner. Retten kan ikke se at SFL har tilstrekkelig sannsynliggjort at forskriftsendringen medførte en plikt for Seadrill til å oppgradere kranene, og det er for retten ikke er sannsynliggjort at riggen vil bli pålagt en slik oppgradering dersom den skal operere på norsk sokkel. Etter rettens syn ville trolig en GAP-analyse og risikovurdering medført at riggen ville ha vært i tråd med regelverkskravene.

(761) Retten skal også bemerke at riggen ikke kom med SUT i 2008, og således vil en tilbakelevering av kranene i samme tilstand som i 2008, oppfylle Seadrills kontraktsvilkår, og det vil da ikke innebære noe kontraktsbrudd, jf. Tilleggsavtalen pkt. B4 med henvisning til Head Charters bestemmelser, hvor det fremgår bl.a. i pkt. 48.4.1. (ved terminering) om at riggen skal tilbakeleveres med de lisensene og sertifikatene den hadde da den ble levert.

(762) Seadrill frifinnes for kravet om oppgradering. Kostnaden for gapanalysen ble tilkjent under hovedkravet, jf. pkt. 7.5.7.1. I tillegg tilkjennes SFL et skjønnsmessig beløp på NOK 200.000 for å støtte implementeringen av prosedyrer for avbøtende tiltak som kommer ut av gapanalysen før eventuelle fremtidige større oppgraderinger.

7.5.7.2. Manglende merking av utstyr – krav 64 – NOK 2.000.000

(763) Utstyr på riggen skal merkes (tagges) for å sikre riktig bruk. Dette følger av (1) DNV-OS-D201 ch 2 sec 3, 5.1.1. Merkingen skal gjøre det mulig å identifisere utstyr og komponenter.

(764) Odfjell skulle etablere et vedlikeholdssystem på riggen. En del av oppgaven var å sjekke vedlikeholdshistorikk, dokumentasjon og fysisk tilstand om bord. Det ble da oppdaget mye feil med merkingen, bl.a. at utsyr fantes i tegninger men ikke på riggen, og omvendt. Odfjell leide inn selskapet Coens for å overføre riggens utstyr til Odfjells vedlikeholdssystem. Coens rapporterte om betydelig merarbeid som følge av manglende merking.

(765) Seadrill har avvist kravet med bakgrunn i at avvikene skyldes overgangen til nytt vedlikeholdssystem.

(766) Det har vært en god del bevisførsel rundt dette, og særlig knyttet til problemet med Ex-registeret, som er beskrevet ovenfor. Dette var svært mangelfullt og manglende tagging av Ex-utstyr er et brudd på regelverket, og dermed brudd på klassekravene. Bevisførselen har videre vist at det var manglende merking ved en god del av utstyret generelt. Dette er også brudd på vedlikeholdsplikten. Det er dermed ikke tvilsomt at den manglende merkingen medførte et betydelig merarbeid for Coens, med påfølgende kostnader.

(767) Det er fra Coen fakturert NOK 5,9 millioner, og SFL krever NOK 2 millioner for merkostnader grunnet manglende merking. Retten finner kravet berettiget og dokumentert etter bevisførselen. Ufullstendig merking og mangler ved registre var betydelig. Retten viser bl.a. til forklaring fra Christopher Opstvedt fra Odfell Drilling som forklarte at det var mye uoverensstemmelser mellom tegninger, registre og merking av utstyret ute på riggen. Det vises også til at det i Archers rapport til Seadrill i desember 2022, fremgår at det var mye feil i vedlikeholdssystemet (Maximo) og at mange tags ikke var gjort rede for.

(768) Et krav på NOK 2 millioner fremstår som et konservativt anslag, og dette tilkjennes i sin helhet.

(769) SFL tilkjennes erstatning med NOK 2.000.000.

7.5.7.3. Thermal oil system – krav 65 – NOK 1.184.018

(770) Et thermal oil system er et varmeoverføringssystem som bruker termisk olje som medium for å overføre varme. Dette systemet er designet for å gi jevn og effektiv varme til ulike prosesser på riggen. SFL anfører at oljen skulle vært skiftet ut før tilbakelevering, da den ikke hadde flammepunkt innenfor gjeldende kriterier.

(771) Seadrill har anført at kravet er prekludert, da det først ble nevnt i prosesskriv av 12. februar 2024, og at det ikke var tatt inn i kravslisten. Retten er enig i dette. I prosesskriv av 14. juni 2023, er det kun vist til DNVs punchliste, og konkretisering av at et av de regulatoriske kravene var thermal oil system, kom ikke før i innledningsforedraget.

(772) Kravet må derfor anses prekludert, og SFL tilkjennes ikke erstatning for dette.

7.5.7.4. BOP well control – manglende GAP-analyse – krav 66 – NOK 22.518.528

Rettens vurdering av kravet – preklusjon

(773) Riggen er utstyrt med en Blowout Preventer (BOP). Dette er en viktig sikkerhetsanordning for å forhindre ukontrollert utblåsning av brønnvæsker som olje, gass eller borevæske. Den består av flere ventiler som kan stenge brønnen i ulike situasjoner. BOP-er er kritiske for å opprettholde kontroll over brønnhullet.

(774) Det er to sentrale standarder for BOP, utviklet av American Petroleum Institute (API):

- API S53 omhandler krav til utstyr for brønnkontroll, inkludert Blowout Preventers (BOPs), choke manifolder, og andre relaterte systemer. Denne standarden gir retningslinjer for design, testing, og vedlikehold av brønnkontrollutstyr for å forhindre ukontrollerte utblåsninger.

- API 16D spesifiserer minimumskravene for kontrollsystemer som brukes til å styre BOP-er og tilhørende ventiler under boreoperasjoner. Dette inkluderer både landbaserte og overflatebaserte BOP-er, og dekker aspekter som design, ytelse, og sikkerhet.

(775) Seadrill gjorde en oppgradering og ombygging av BOP i 2022, for å få den i samsvar med API. SFL har anført at Seadrill ved denne ombyggingen ikke oppgraderte subsea akkumulatorkapasiteten som gjorde det mulig å kutte casingen og stenge brønnen i en nødssituasjon.

(776) Seadrill har anført at kravet er prekludert. Det er vist til at det i stevningen er vist til punch 222, og at Seadrill ikke har fremlagt dokumentasjon som underbygger at riggen var oppgradert i samsvar med API S53, og at det ville være nødvendig med ytterligere undersøkelser. En nærmere redegjørelse for kravet kom først ved prosesskriv 2. oktober 2023, etter utløp av søksmålsfristen, som var 14. august. I prosesskrivet redegjør SFL for at de har gjort undersøkelser som viser at oppgraderingen i henhold til API S53/ API 16D ikke var tilstrekkelig til å bore på de vanndyp riggen var spesifisert for, som er 3000 meter. Punch 222 i punchlisten vedlagt tilbakeleveringsavtalen lød:

> «GAP analysis of BOP/WCE against API S53, API 16C and API 16D not received».

(777) Seadrills svar på dette var:

> «Rig has recently upgraded and is in compliance with API S53. Punch has no stated requirement for maintaining a documented gap analysis. SDRL don't see this as a requirement to provide requested gap analysis».

(778) I stevningen anførte SFL følgende:

> «Punch item nr. 222 gjelder GAP-analyse av «BOP/Well Controll Equipment» opp mot API-standarder. Seadrill viser til at Riggen er oppgradert og i overenstemmelse med API S53. Det er ikke fremlagt noe dokumentasjon som underbygger dette. Ytterligere undersøkelser er derfor nødvendig for å verifisere oppfyllelse av regelverkskrav».

(779) Det har for retten vært en god del bevisførsel knyttet dette kravet, uten at retten har blitt vesentlig bedre opplyst. De faktiske omstendighetene rundt kravet er svært teknisk komplisert, og etter rettens syn kan ikke spørsmålet om preklusjon ses helt uavhengig av hva som er de faktiske forhold.

(780) SFL anfører at Seadrill ikke økte subsea akkumulatorkapasitet, og at Seadrills beregninger for dette var basert på bruk av helium, mens riggen ble levert med nitrogen. Bruk av helium krever betydelig færre akkumulatorflasker. Det er uklart for retten om det ble brukt helium eller nitrogen i oppdraget for Equinor.

(781) I forbindelse med boring av brønn i Namibia (1909 meter vanndyp) måtte SFL skifte gass i akkumulatorflaskene fra nitrogen til helium for å kunne gjennomføre boringen i henhold til regelverket. SFL anfører at for å kunne bore på 3000 meters vanndyp, som riggen er spesifisert for, er det nødvendig med ytterligere ombygginger og økning av akkumulatorvolum (kjøpe flere flasker).

(782) Spørsmålet blir hva som er den totale nødvendige «hydrauliske kapasiteten» for å operere et regulatorisk minimum av BOP-sikkerhetsfunksjoner med kun lagret hydraulisk energi.

(783) Svaret på dette er en kombinasjon av 1) det minste tilgjengelige hydraulikkvæskevolumet for å fullføre et regulatorisk minimum av BOP-sikkerhetsfunksjoner, og 2) det minste gjenværende hydraulikkvæsketrykket etter at alle sikkerhetsfunksjoner er utført, i et «realistisk verst tenkelig» brønnkontrollscenario. Nøkkelparametere i det realistisk verst tenkelige brønnkontrollscenarioet, inkluderer maksimalt forventet innestengt brønnhodetrykk (wellhead pressure) eller alternativt maksimalt tillatt arbeidstrykk for «lower annular preventer», vanndybde (seabed), bore- eller kompletteringsvæskegradient, rørdimensjoner – materialstyrke – veggtykkelse, akkumulatorflaskens gassforladningstrykk og gasstype, og BOP-stengeforhold (BOP ram closing ratio).

(784) SFLs krav om GAP-analyse opp mot API S53 og API 16D, ble besvart av Seadrill med at riggen var i full overensstemmelse med API S53, og det ble ikke nevnt noe om API 16D. Dette selv om API 16D er eksplisitt nevnt i API S53 under kapittel 2, hvor det fremgår at de følgende dokumentene, herunder API 16D, er nødvendige for anvendelsen av S 53. Seadrills uttalelse om overrenstemmelse med API S53, er derfor ufullstendig, med mindre det er tatt et eksplisitt forbehold om API 16 D.

(785) Av API S53 pkt. 6.5.13.2. følger det at «it is important to understand the effects of wellbore pressure and it's impact on the capability of shearing the drillpipe when the annular preventer is closed».

(786) Etter rettens syn tok ikke Seadrill hensyn til dette i sine beregninger. En kompetent operatør ville ha inkludert det realistiske maksimale forventede brønnhodetrykket eller alternativt annular preventer working pressure for å etablere de nødvendige minimums lukkefluidtrykkene og -volumene. Dette er også eksplisitt referert til i eksempelberegninger i API 53 Tabell B1.

(787) Seadrill presenterte for retten et mer gunstig tilfelle, med en vanndybde på 850 meter og en nominal mudvekt på 1,8 SG med annular åpen. Veiledningen for tilfellet gitt i DNVGL-OS-E101 kapittel 4.4.6 (utgave januar 2000), dvs. «skjære- og tetningstrykket skal kompenseres for borehullstrykk», er ikke et tilleggskrav til det som allerede er inkludert i API 53 6.5.13.2 og tabell B1. Uavhengig av hvilken DNV-standard som gjelder, er det uansett et krav at det må tas hensyn til borehulltrykkets effekt på skjæreevnen.

(788) For Equinors Canada-prosjekt (Sitka-prospektet) utførte Cameron mer omfattende beregninger som tok hensyn til borehullstrykk opp til 15 000 psi. Disse beregningene inkluderte alle planlagte bore- og foringsrør, og viste at de kunne skjære gjennom høyfast foringsrør, noe som er viktig for sikkerheten i høytrykksbrønner. Beregningene støtter krav om å bevise skjæreevne for alle rør som brukes i brønner med hydrokarbonholdige formasjoner.

(789) I Seadrills interne skjema for beregning av nødvendig ladetrykk «pre charge pressure» av akkumulatorer, står det at minimum skjæretrykk skal bestemmes basert på planlagte rør, maksimalt forventet brønnhodetrykk og maksimalt forventet mudvekt. Beregningene for Sitka-prospektet viser at systemets maksimale driftstrykk er tilstrekkelig for å skjære gjennom selv de sterkeste foringsrørene som brukes i denne brønnen. Men de bekrefter ikke det nødvendige minimumsvolumet av akkumulatorflasker for å fullføre alle BOP-funksjonene under realistiske borehullstrykk-scenarier.

(790) Driftstrykk og tilgjengelig hydraulisk væskevolum kan ikke sees som separate elementer. Overholdelse av API S53 uten overholdelse av 16D (størrelse på akkumulatorer) er meningsløst, da begge standardene er nødvendige for å sikre tilstrekkelig ytelse og sikkerhet.

(791) Etter rettens syn følger det av API S53 og 16D at det er viktig å inkludere alle relevante faktorer i beregningene for å sikre at BOP-systemet fungerer effektivt under alle forhold.

(792) Retten etterspurte API 16D volumberegningene for Sitka-prospektet (for Equinor i Canada), men dette ble ikke fremlagt. Disse beregningene ville kunne ha bekreftet om de minste regulatoriske kravene ble oppfylt, både når det gjelder antall akkumulatorflasker og energilagringsmedium (f.eks. N2 eller He) for alle realistiske forhold (herunder realistisk worst-case).

(793) Denne informasjonen burde være lett tilgjengelig, da både oljeselskapet og boreentreprenøren har ansvaret som eier-operatør av installasjonen for å verifisere at enhetens brønnkontrollberedskap er tilstrekkelig, og samsvar med API 53 og 16D spesielt – eller alternativt en gap-analyse med tiltak som gir tilsvarende sikkerhetsnivå. Å kun vise tallene for 6 5/8 rør og hydrostatiske forhold ved brønnhodet er ikke tilstrekkelig. Når man

ekstrapolerer det tyngre lasttilfellet fra de eksisterende beregningene, er det utilstrekkelige tilgjengelige væskevolumer ved høyere driftstrykk.

(794) Etter rettens syn følger det av det som er redegjort for ovenfor at Seadrill ikke hadde implementert API S 53 og 16 D tilstrekkelig, og deres uttalelse om dette til SFL var dermed uriktig. En GAP-analyse ville ha avdekket dette. Hensikten med forespørselen om GAP-analyse var å avklare om brønnkontrollsystemet var i samsvar med API S53 og 16 D. En konsekvens av at det ikke var det, ville medføre at det var en mangel som ville medføre utbedringskostnader. Samsvar med API S53 og API 16D er et generelt bransjekrav. Riggen var dermed ikke «ready to drill», da den ikke hadde alt nødvendig utstyr for å fortsette uavbrutt drift som en ultra-dypvanns halvt nedsenkbar borerigg i vanlige operasjoner.

(795) Etter rettens syn kan kravet da ikke være prekludert, selv om de faktiske kostnadene ble avklart senere. Særlig vises det til at Seadrills svar på punchen ikke var korrekt, og må anses illojalt i kontraktsforholdet, og at de da ikke kan høres med at kravet nå er prekludert. Det må ha vært klart for Seadrill at det ville bli fremmet et krav for dette. Punch 222 og redegjørelsen i stevningen omhandler det forhold at det ikke er dokumentert at kontrollsystemet var i samsvar med API-standardene, og dette har også vist seg å ikke stemme. Kravet er, som angitt stevningen, knyttet til den manglende implementeringen, og det er da ikke prekludert.

(796) Retten er derfor kommet til at SFL har et berettiget mangelskrav knyttet til brønnkontroll-systemet.

Utmålingen

(797) SFL presenterte i innledningsforedraget et krav på NOK 7,5 millioner for ombygging til oppdraget i Namibia (1900 meter), og et fremtidig krav for oppgradering til 3000 meter på NOK 44 millioner, basert på estimat fra Odfjell. I prosedyren reduserte SFL kravet til fremtidige kostnader til NOK 15 millioner, etter forklaring fra Bekkevold om at ombyggingen sannsynligvis vil kunne utføres på en enklere måte. Dette er nå basert på en beregning med 9 5/8 størrelse foringsrør og 1,8 SG ekvivalent brønnhodetrykk til 3000 m vanndybde.

(798) Kostnaden på NOK 7.518.528, for ombygging til Namibia-oppdraget er dokumentert og var i hovedsak knyttet til kjøp av helium og overhaling av rør og beskyttelsesrammer. SFL tilkjennes erstatning for dette.

(799) Det er åpenbart at det må foretas en ombygging for boring på 3000 meter, men retten finner kostnadsestimatet for dette svært usikkert. SFL har halvert det opprinnelige kravet som var basert på en beregning med rørstørrelse 13-5/8, uten at det er dokumentert nærmere for hvordan dette fradraget er beregnet, og beregningen fremstår svært skjønnsmessig. Retten finner derfor at det må gjøres en svært konservativ vurdering av kravet, for å ta høyde for denne usikkerheten, og reduserer kravet med ytterligere 20%, som for tilsvarende hva retten har lagt til grunn for usikkerhet knyttet til øvrige fremtidige utbedringskostnader i saken, dvs. NOK 3 millioner.

(800) SFL tilkjennes med dette erstatning på NOK 19.518.528.

7.5.8. Andre kostnader

7.5.8.1. Planlegging av SPS – krav 67 – NOK 2.000.000

(801) SFL har fremsatt krav på NOK 2 millioner for merkostnader som følge av manglende planlegging fra Seadrill sin side. Det anføres at Seadrill må betale for arbeidet som måtte gjøres av SFL for å definere arbeidsomfanget for SPS. Forberedelse av arbeidsomfang (scope of work) var utvilsomt Seadrills ansvar under tilleggsavtalen. SFL krever på denne bakgrunn en andel av kostnadene til å inspisere riggen under overfarten fra Canada til Norge, jf. PO 288709.

(802) De øvrige kostnadene er relatert til forskjellige arbeidsoppgaver som inspeksjoner, planlegging, og etablering av arbeidsomfang, jf. PO 280808 og 280810.

(803) Retten har behandlet spørsmålet om ansvaret for planlegging, «condition assessment» og arbeidsomfang ovenfor i pkt. 7.4., og konkludert med at Seadrill hadde et kontraktsansvar for å sørge for dette. Seadrill hadde ansvaret for å forberede SPS'n, og i det så ligger det et ansvar for å sørge for tilstrekkelig tilstandsvurdering, klargjøring av arbeidsomfang, og beregning av landtid for riggen, men ikke for tredjepartskostnadene,

(804) Da Seadrill verken sørget for en tilstrekkelig forberedelse på egenhånd, eller at det ble åpnet opp tilstrekkelig tilgang til riggen for SFL, ble det nødvendig å gjøre mye av dette etter at riggen ble tilbakelevert. Odfjell har på vegne av SFL utført mye av det arbeidet som Seadrill skulle gjøre.

(805) SFL har dokumentert kostnader på NOK 3,6 millioner til inspeksjoner, undersøkelser og planlegging fra Deep Sea Managment AS og Odfjell Engineering.

(806) Etter bevisførselen er det ikke tvilsomt at Seadrills manglende bidrag til forberedelse av SPS, har påført SFL disse kostnadene. SFL har gjort et skjønnsmessig fradrag på NOK 1,6 millioner, som er en betydelig reduksjon, og etter rettens syn er det ikke grunnlag for ytterligere fradrag.

(807) SFL tilkjennes etter dette erstatning på NOK 2 millioner.

7.5.8.2. Andre kostnader ved gjennomføring av prosjektet – krav 68 – 45.000.000

Kravet

(808) SFL har krevet erstatning for kostnader til gjennomføring av prosjektet som de anfører ble større pga. Seadrills kontraktsbrudd. Dette er kostnader til tre leverandører, på til sammen ca. NOK 110 millioner:

(809) Kostnader til Semco Maritime – ca. NOK 58,7 millioner for:

- Prosjektledelse – NOK 13,5 millioner.
- Leie av verftsområdet, heis og trapp til riggen, lektere etc. – NOK 12,4 millioner.
- Logistikk på verftsområdet; gaffeltrucker, verftspersonell, varehuskoordinator, lagerområder inne/ute – NOK 10,4 millioner.
- Stillas (scaffolding) – NOK 14,3 millioner.
- Innkvartering av forskjellige leverandører som HMH, Westcon, Karsten Moholt m. flere. – NOK 6,1 millioner.

(810) Kostnader til Odfjell Engineering og Odfjell Platform Drilling (ca. NOK 38,4 mill) for:

- Arbeidstimer for administrasjon – NOK 24,9 millioner.
- SPS-teamet – NOK 6,3 millioner.
- Områdeansvarlige på Riggen – NOK 4 millioner
- NDT support (supervisors og Rope Access Team) – NOK 3,25
- EIT-support – NOK 1,1 million.
- Support i forbindelse med commissioning av borepakkene – 1,1 million

(811) Kostnader til Deepsea Management (ca. NOK 5,7 mill.) for innleie av personell.

(812) Kostnader til Logi Trans (ca. NOK 6,1 mill.) for frakt.

(813) Samt kostnader for DNVs arbeid med ca. NOK 3,9 millioner.

(814) SFL har anført at en stor del av disse kostnadene er påløpt som følge av riggens mangelfulle tilstand, og det omfattende arbeidsomfanget dette medførte. SFL krever ca. 40% av kostnadene dekket av Seadrill.

(815) Seadrill har anført at det ikke er bevist hvilke merkostnader som er pådratt, og at dette heller ikke er underbygget eller skyldes kontraktsavvik.

Rettens vurdering

(816) SFL har fremlagt fakturaer for arbeidene som det er vist til ovenfor. Det er således ikke tvilsomt at arbeidene har blitt utført. Det er fremlagt timelister knyttet til utført arbeid. Fakturaene er knyttet til hele prosjektet, og det er ikke konkretisert hva som eksakt knyttes til det enkelte kontraktsbrudd. Retten finner heller ikke det avgjørende for vurderingen.

(817) Retten har ovenfor gitt SFL medhold i at det var betydelig mangler ved riggen, i henhold til Tilbakeleveringsavtalen. Det er ikke tvilsomt at utbedring av manglene har medført store merkostnader. Dette vises både ved at kostnadene til SPS'n har blitt nær tre ganger så stor som opprinnelig budsjettert, fra USD 39 millioner til USD 100, og at landligget for riggen økte fra anslåtte 45 dager til 5 måneder. Retten viser også til Seadrills eget ekspertvitne på SPS, Graeme Arnold, som forklarte at kostnadene ved en normal SPS ville ligge på mellom USD 50-70 millioner. At kostnadene for West Hercules har blitt flere hundre millioner dyrere enn Seadrill selv anslo, skyldes i all hovedsak det omfattende utbedringsarbeidet av mangler som ble utført. Det må anses åpenbart at både omfanget av mangler og den forlengede landtiden har medført betydelige ekstrakostnader, som Seadrill må anses ansvarlig for. Retten kan vanskelig se at SFL med dette ikke har påvist at de er påført ekstrakostnader som følge av manglene, slik Seadrill anfører.

(818) Det er riktig at det i fakturaene knyttet til dette kravet, ikke er konkret angitt hvilken mangel de påløpte kostnadene relaterer seg til. Etter rettens syn ville dette vært helt umulig å gjennomføre. Prosjektet, SPS og mangelsutbedring, må utføres i ett, og det vil være helt umulig å ha vanntette skott mellom de ulike oppgavene og kostnadene. I så fall måtte eventuelt manglene utbedres først, og deretter gjennomført en SPS. Etter rettens syn ville dette vært en svært upraktisk måte å gjøre det på. Det vil også medført både lenger landtid for riggen, og betydelige merkostnader, og forsinkelse av prosjektet, som ville ha medført et lang større tap for SFL. Bl.a. ville kontrakten med Exxon ikke kunne oppfylles.

(819) Det må gjøres en skjønnsmessig vurdering. Denne vurderingen er imidlertid ikke helt frakoblet de faktiske forhold og bevisene i saken, da det er knyttet til arbeid som faktisk er utført og som er dokumentert.

(820) Mangelskravet utgjør ca. 50% av de totale kostnadene SFL har hatt, og et skjønnsmessig krav på ca. 40% av gjennomføringskostnadene, fremstår verken usannsynlig eller urimelig.

(821) Etter rettens syn må det foretas en ytterligere reduksjon, basert på at SFL ikke har fått medhold fullt ut i sitt krav, og at kostandene til gjennomføring bør reduseres tilsvarende.

(822) Den totale reduksjonen i SFLs krav er på ca. 23%, og retten gjør derfor en tilsvarende forholdsmessig reduksjon i prosjektkostnadene, dvs. at de reduseres med NOK 10 millioner.

(823) SFL tilkjennes etter dette erstatning for gjennomføring av prosjektet med NOK 35 millioner.

7.6. Oppsummering – samlet vurdering

(824) Retten er etter gjennomgangen ovenfor kommet til at det er grunnlag for erstatning til SFL med totalt NOK 437.736.611, av deres totale krav på NOK 558.005.481.

(825) Bevisførselen har vist at det var behov for en totalt overhaling av en nedslitt borerigg. Dette var ikke forventet i henhold til hva partene hadde avtalt. Seadrill hadde neglisjert omfattende vedlikehold i mange år, og riggen var i en nedsluppen tilstand. En slik overhaling som ble nødvendig, er langt mer enn hva som forventes å måtte gjøres under en SPS. Det er ikke meningen at en SPS skal medføre en så omfattende utbedringsjobb som ble nødvendig her. Dette kan ikke skyldes annet enn manglende vedlikehold fra Seadrill,

som hadde operert riggen i 15 år. SFL har holdt de rene SPS-kostnadene utenfor kravet, og det som er dokumentert for retten er utbedringskostnader som var nødvendig fordi riggen var nedslitt og mangelfull etter tilbakeleveringsavtalen. SFL har likevel gjort noe fradrag for mulige SPS-kostnader, som en ekstra sikkerhetsmargin.

(826) Avslutningsvis skal retten bemerke at med det omfattende vedlikeholdet som er utført, må det nok legges til grunn at en del deler ble skiftet på OEMs anbefaling uten at det trolig var strengt nødvendig, og at når utstyret var til overhaling ble det hensiktsmessig å gjøre flere utskiftninger. Dette vil forlenge levetiden til utstyret som strengt tatt går ut over kontraktsforpliktelsen til Seadrill, og medføre at SFL får et bedre utstyr enn de hadde krav på, som da tilsier i en reduksjon i erstatningen.

(827) Det er imidlertid umulig å gjøre en slik vurdering av hvert enkelt krav og komponent, og retten foretar dermed en ytterligere skjønnsmessig reduksjon i kravet for å ta høyde for denne usikkerheten. Bevisførselen har ikke etterlatt inntrykk av at dette ble gjort i stor grad, slik at det ikke er grunnlag for betydelige reduksjon ut fra det som er dokumentert i saken. I det store hele fremstår utbedringsarbeidene å ha vært helt nødvendige. Reduksjonen begrenses etter dette til 5% av det tilkjente kravet, dvs. NOK 22 millioner.

(828) Etter dette dømmes Seadrill til å betale erstatning til SFL med totalt NOK 415.736.611.

8. Forsinkelsesrenter

(829) SFL har krevet forsinkelsesrente etter forsinkelsesrenteloven § 2. Kravet er knyttet til tre tidspunkter; krav fremsatt i stevning av 17. februar 2023, krav fremsatt i prosesskriv av 14. juni 2023 og 11. august 2023, og det er anført at stevning og prosesskriv utgjør påkrav, og at fristen løper fra 30 dager etter de nevnte datoer. Ved hovedforhandlingens slutt hadde SFL beregnet rentekravet til 109.551.245 NOK

(830) Seadrill har bestridt rentekravet, og anfører at det ikke kan fastsettes forsinkelsesrente før domstidspunktet.

(831) Seadrills anførsel er prinsipalt begrunnet med at siden SFL har bedt om dom på erstatning etter rettens skjønn, vil erstatningen først være fastsatt ved dom, og dette utelukker da forsinkelsesrente før domsavsigelsen.

(832) Subsidiært er det anført at kravene ikke er forfalt, og at renten først begynner å løpe når alle vilkårene for erstatning er oppfylt, dvs, når kravet er «materielt forfalt».

(833) Det følger av forsinkelserenteloven § 2 at renter løper fra 30 dager etter at fordringshaver har sendt skyldner skriftlig påkrav med oppfordring om å betale. SFL anfører at krav fremsatt i stevning og prosesskriv er skriftlig påkrav.

(834) Etter rettens syn kan det ikke anses tvilsomt at fremsettelse av krav i stevning og prosesskriv kan anses som «påkrav» etter forsinkelsesrenteloven § 2, jf. bl.a. LB-2021-139395 og Bergsåker, Pengekravrett (2020) s. 177. Krav fremsatt i prosesskriv vil i stor grad ivareta de samme hensyn påkrav ved faktura er begrunnet med, som behovet for kontroll og konkretisering av kravet.

(835) Spørsmålet blir da om kravet, slik det er påstått, kan anses forfalt, før erstatningen er fastsatt ved rettens dom.

(836) Seadrill har vist til bl.a. Bergsåker, Pengekravsrett (2020) s. 177, hvor Bergsåker skriver bl.a.:

> «Ved erstatningskrav må rentene etter omstendighetene samordnes med erstatningsutmålingen. Når tapet øker frem mot tidspunktet for erstatningsutmåling og erstatningsoppgjør, kan renter på de forskjellige delene av tapet ikke regnes før tapet er oppstått, selv om påkrav er sendt på et tidligere tidspunkt.
>
> Ved tap som gjelder fremtiden, kan renter ikke regnes for tiden før erstatningskravet er fastsatt. Fastsettes tapet ved dom, løper renter på fremtidstapet fra domsavsigelsen. I praksis hender det at forsinkelsesrenter i de tilfellene som omtales her, tilkjennes fra 14 dager etter forkynnelsen av dommen, i samsvar med regelen om oppfyllelsesfrist i tvistel. § 19-7 første ledd».

(837) Retten finner ikke at dette utelukker at det i denne saken tilkjennes forsinkelsesrente på manglene fra tidspunktet de ble fremsatt i prosesskriv. Kravet er knyttet til erstatning for utbedringskostnader, og disse er de samme enten de pådras med en gang eller ved senere utbedring. Retten kan ikke se at Bergsåkers uttalelse omhandler et slikt tilfelle. Utbedringskostnadene er ikke typisk tap som oppstår først ved den konkrete utbedringen, som f.eks. et legebesøk vil være ved skadeserstatning. Heller ikke kan det anses å være tap som gjelder fremtiden.

(838) Seadrill har ikke fremlagt noen rettsavgjørelser som støtter anførselen.

(839) Retten viser også til at kontraktsforholdet mellom partene var slik at det var frister for søksmål og fremsettelse av krav, og at begge parter da måtte være innforstått med at de totale utbedringskostnadene ikke nødvendigvis var klarlagt. At kravet heller ikke var klart ved saksanlegget, må også tillegges Seadrill da de bevisst leverte tilbake en rigg som ikke var kontraktsmessig. At Seadrill skal kunne hevde at forsinkelsesrente ikke kan påløpe før domstidspunktet, vil etter rettens syn innebære illojalitet i kontraktsforholdet, og dette kan ikke føre frem.

(840) At det er nedlagt påstand om erstatning etter rettens skjønn, må anses uten betydning, all den tid det i realiteten er bedt om konkret erstatning basert på de fremsatte kravene og de dokumenterte kostnadene for dette.

(841) Det er dermed grunnlag for forsinkelsesrente fra 30 dager etter inngivelse av stevning (17. februar 2023) og de øvrige ovennevnte prosesskriv (14. juni og 11. august 2023).

(842) Når det gjelder hvilke krav som knyttes til hvilke tidspunker, tar retten utgangspunkt i hjelpedokument fremlagt av SFL under prosedyren. Det var ingen innvendinger fra Seadrill på denne fremgangsmåten. Tilkjente krav fremsatt i stevning utgjør da totalt NOK 386.389.877. Tilkjente krav fremsatt i prosesskriv 14. juni 2023 utgjør NOK 22.324.956. Tilkjente krav fremsatt i prosesskriv 11. august 2023 utgjør NOK 7.021.778. Forsinkelsesrente beregnes fra 30 dager etter disse datoene for de respektive beløpene.

9. Sakskostnader

(843) SFL er tilkjent erstatning på NOK 415 millioner. Deres opprinnelige krav var på ca. NOK 588 millioner, og ble under hovedforhandlingen redusert til NOK 558 millioner. Dette betyr at SFL har fått erstatning på 74% av sitt totale endelige krav. I tillegg er de tilkjent forsinkelsesrente med et betydelig beløp. I stevningen var mangelskravet beregnet til ca. NOK 300 millioner, og SFL får altså tilkjent mer enn dette.

(844) Selv om SFL har fått medhold i de fleste kravene, har retten foretatt en reduksjon på ca. NOK 150 millioner. Dette er et betydelig beløp, og SFL kan derfor vanskelig sies å ha å ha fått medhold fullt ut eller i det vesentligste, sett hen til beløpets størrelse isolert jf. tvisteloven § 20-2.

(845) SFL må imidlertid anses å ha fått medhold av betydning, og etter rettens syn er det grunnlag for tilkjennelse av delvise sakskostnader etter tvisteloven § 20-3, jf. § 20-2 tredje ledd. SFL hadde god grunn til å få saken prøvet for retten. Det vises til at Seadrill har bestridt ethvert ansvar frem til hovedforhandlingen, og at SFL er tilkjent en erstatning som ligger mer enn NOK 100 millioner over det som ble fremsatt i stevningen. Etter rettens syn må Seadrill anses å kunne bebreides for at det kom til sak, ved at de konsekvent har bestridt kravene i saken. Etter gjennomgangen ovenfor er det klart at det var grunnlag for Seadrill til å erkjenne ansvar. Seadrills erkjennelse av ansvar under hovedforhandlingen var også svært beskjeden, og begrenset til NOK 13,5 millioner. SFL hadde derfor intet annet valg enn å ta rettslige skritt for å få dekket sine påførte kostnader.

(846) Saken har ikke vært tvilsom, og har ingen velferdsmessig betydning, og det er heller ikke ujevnheter i styrkeforholdet mellom partene som tilsier fritak.

(847) SFLs sakskostnadsoppgave er på totalt kr. 27.057.548,–, + mva. på kr. 6.764.387,–, fordelt på bl.a. 5746 timer med en timespris på mellom kr. 5038,– og kr. 5563,–. Videre for bruk av sakkyndige med totalt kr. 6.551.749,– og vitneutgifter med kr. 190.446,–. Samlede sakskostnader er kr. 40.564.130,–.

(848) Seadrills sakskostnader er på kr. 44.646.273,–, hvorav kr. 35.001.414,– er salær fordelt på 9.944 timer, utgifter til sakkyndige med kr. 8.049.153,–, og resten for utlegg til bl.a. reise og opphold for vitner og partsrepresentant.

(849) Sakskostnadene er høye. Tvistegjenstanden er imidlertid et svært høyt beløp, på nær NOK 600 millioner. SFLs kostnadskrav utgjør ca. 7% av det totale kravet, og ca. 10% av det tilkjente beløpet.

(850) Retten har funnet at SFLs sakskostnader har vært nødvendige, og rimelige sett ut fra sakens omfang. Saksomfanget et betydelig, med et dokumentutdrag på flere titalls tusen sider. Det har vært en lang saksforberedelse, samt gjennomført en mekling. Bruken av sakkyndig har vært nødvendig, og bidro i stor grad til sakens opplysninger. Seadrill har fra tilsvar ble inngitt bestridt ethvert krav, og således var det nødvendig med full bevisføring fra saksøkers side, under en 8 ukers hovedforhandling. At forberedelsene til dette måtte bli betydelig, er åpenbart. Det vises også til at Seadrills kostnadsoppgave ikke er mindre enn SFLs.

(851) Full erstatning for sakskostnader ville dermed innebære en erstatning på kr. 40.564.130,–. I tillegg til rettsgebyr med kr. 165 319, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd.

(852) Da SFL har blitt tilkjent erstatning for 74% av sitt totale krav, finner retten at samme forholdstall bør benyttes ved tilkjennelse av delvise sakskostnader, og SFL tilkjennes med dette 73% av 40.564.130, som blir NOK 30.017.456. I tillegg finner retten at Seadrill erstatter rettsgebyret i sin helhet, da det var nødvendig med rettslig behandling siden Seadrill bestred alle krav. Totalt tilkiente sakskostnader blir dermed NOK 30.182.775.

(853) Seadrill begjærte fagkyndige meddommere, og slik saken har forløpt finner retten at det ikke er grunnlag for å gjøre unntak fra hovedregelen i rettsgebyrloven § 2 om at den som har begjært meddommere betaler utgiftene til dette. Seadrill dømmes således til å betale utgiftene til de fagkyndige meddommerne i sin helhet. Kostnadene fastsettes i egen beslutning. Seadrill vil også bli fakturert for tolkingen, da tolkingen fremstår å ha vært nødvendig for partsrepresentant for de utenlandske Seadrill-selskapene, jf. tvistelovsforskriften § 13.

(854) Dommen er enstemmig.

(855) Dommen er ikke avsagt innen lovens frist. Grunnen er sakens omfang.

Domsslutning

1. Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited, dømmes in solidum, til å betale erstatning til SFL Hercules Ltd med *NOK 415.736.611,–*, med tillegg av lovens forsinkelsesrente innen to – 2 – uker fra forkynnelse av dom. Forsinkelsesrente skal beregnes av:

    - NOK 386.389.877, fra 17. mars 2023 til betaling skjer
    - NOK 22.324.956, fra 14. juli 2023 til betaling skjer,
    - NOK 7.021.778, fra 11. september 2023 til betaling skjer

2. SFL Hercules Ltd. dømmes til å tilbakelevere de tidligere leverte 8 stk. Pennant lines og 2 stk. MUX-kabler til Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK, innen 2 – to – uker fra forkynnelse av dommen.

3. Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited, dømmes in solidum, til å betale sakskostnader til SFL Hercules Ltd. med NOK 30.182.775,–, innen 2 – to – uker fra forkynnelse av dommen.

4. Seadrill Offshore AS, Seadrill Limited, Seadrill Rig Holding Company Limited og Seadrill Treasury UK Limited, dømmes in solidum, til å betale kostnader til fagkyndige meddommere. Kostnadene vil bli fastsatt i egen beslutning.

ND-2025-3 Sø- og Handelsretten

Myndighet Sø- og Handelsretten

Dato 2025-02-21

Doknr/publisert ND-2025-3

Stikkord (3) Lasteskade, multimodal transport, værneting.

Sammendrag Sagen omhandlede en tvist mellem HDI Danmark (*«HDI»*), Log Man ApS (*«Log Man»*) og Hapag-Lloyd AG (*«Hapag-Lloyd»*) om ansvaret for skader på ost i tre containere transporteret fra Østrig til USA. HDI havde som vareforsikringsselskab for Nordex Food A/S (*«Nordex»*) anlagt sag mod Nordex' kontraktpart, Log Man, og den udførende transportør, Hapag Lloyd, som et direkte krav. Hapag Lloyd var blevet antaget af en mellemliggende transportør, ReeFresh Transport & Logistics GmbH, som ikke var en del af retssagen. [Se også ND-2025-6.]

Retten fandt, at Log Man som kontraktpart var ansvarlig for den forringelse og skade af godset, der opstod, fordi containerne ikke blev transporteret i overensstemmelse med aftalen, samt for tilsyneladende overtrædelse af temperaturkrav og fejlagtig afskibning af containerne til New York. Erstatningen blev dog skønsmæssigt nedsat baseret på den antagne værdi.

Retten fandt, at HDI i princippet kunne anlægge et direkte krav mod Hapag Lloyd uden for kontrakt efter sølovens §§ 282 og 286. Retten fandt dog tillige, at værnetingsklausulen i Hapag-Lloyds standardvilkår om retssagsbehandling i Hamburg, som var aftalt mellem ReeFresh og Hapag-Lloyd, var gyldig efter Bruxelles I-forordningens art. 25 og omfattede alle krav og tvister, der udsprang af transportaftalen. Idet Nordex (HDI) ikke skulle kunne få bedre ret ved at sagsøge uden for kontrakt end ReeFresh, som indirekte (via de mellemliggende transportører) var antaget af Nordex, kunne værnetingsklausulen gøres gældende over for Nordex.

Log Mans friholdelseskrav mod Hapag Lloyd blev afvist på samme grundlag.

Saksgang Sø- og Handelsretten 21. februar 2025.

Parter	HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland (advokat Mads Laage-Petersen Poulsen ved advokatfuldmægtig Joachim Sieverts Nielsen (prøve)) mod Log Man ApS (advokat Niels Jørn Friborg) og Hapag-Lloyd AG (advokat Thomas Edelgaard Christensen)
Forfatter	Retten: dommer Peter Juul Agergaard sammen med de sagkyndige medlemmer Jon Iversen og Thomas Martinussen.

På grunn av avgjørelsens omfang, kan denne dommen lastes ned separat her

ND-2025-4 Norsk voldgift

Myndighet	Norsk voldgift
Dato	2025-04-08
Doknr/publisert	ND-2025-4
Stikkord	(4) Kjøpsrett. Mangelsansvar. Prisavslag. Heving. Erstatning. Fiskefartøy.
Sammendrag	Eieren av fiskefartøyet *«Kamilla Kathrine»* (senere *«Mira Aurora»*) krevde prinsipalt heving og erstatning, subsidiært prisavslag, som følge av en rekke påståtte mangler ved skipet. Kravene gjaldt blant annet lekkasjer, feil med motorfundament/motorlabber og feil på det elektriske anlegget, samt radioutstyr. Det ble anført at selger hadde brutt opplysningsplikten etter kjøpsloven § 19 og at skipet holdt en vesentlig dårligere stand enn hva kjøper kunne forvente. Voldgiftsretten la til grunn at skipet var solgt «as is» etter kjøpekontrakten, og kom til at ingen av forholdende utgjorde mangler etter kontrakten. Det ble ikke ansett sannsynliggjort at det forelå opplysningssvikt om vesentlige forhold eller at de påberopte lekkasjene og skadene skyldtes feil som forelå ved risikoens overgang. Det ble blant annet lagt vekt på at det var usikkerhet om årsaksforholdene, da det ikke var gjennomført anbefalt trykktesting av tankene til tross for at det over lang tid var påstått lekkasjer.
Saksgang	Norsk voldgiftsdom 8. april 2025.
Parter	VAMO AS (advokat Bård Utstøl Pettersen) mot Trond Egil AS Melbærveien 7A 9514 Alta (advokat Anders Svinø).
Forfatter	Voldgiftsretten: lagdommer Anders Haugestad.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Sakens spørsmål og bakgrunn

(1) Saken gjelder krav om heving/prisavslag og erstatning fra kjøper av fiskefartøy.

(2) Fartøyet saken gjelder er «Kamilla Kathrine» med kjenningssignal LH3462, som ble bygget i 2018-2019 ved veftet «Seigur Boats» i Litauen. Fartøyet er en såkalt «speedsjark» med lengde 12,97 meter. I desember 2019 ble fartøyet levert til Trond Egil AS v/daglig leder og eier Egil Arne Brochmann. På hjemreisen i det baltiske hav utenfor Polen fikk båten motorstopp. Brochmann oppdaget vann i oljefiltrene og båten ble tauet til et verft i Polen. Arbeidere fra byggeverftet kom dit og etter nærmere undersøkelser ble det etter det som er opplyst funnet en mindre lekkasje som gjorde at vann fra en tilliggende ballasttank på babord side trengte inn i dieseltanken. Etter at lekkasjen var reparert fortsatte Brochmann seilasen hjemover.

(3) I Trond Egil AS sin eiertid gjennomførte fartøyet over 100 sjøvær. Fartøyet var også medlem i sjøgruppen til Norsk Oljevernforening for operatørselskaper, og deltok i årlige oljevernøvelser.

(4) Ved kjøpekontrakt av 29.03.2022 ble fartøyet med fiskekvote solgt til Vamo AS for 15 000 000 kroner. Ved verdivurdering av 05.04.2022 ble verdien av bare fartøyet anslått til 12 000 000 kroner. Kjøperen ga fartøyet navnet «Mira Aurora». Daglig leder og eier i Vamo AS er Aleksander Lyngberg.

(5) Fartøyet ble solgt «as is», jf. kjøpekontrakten punkt 11 med overskrift «Teknisk tilstand», som har følgende ordlyd:

> Selgeren skal bære all risiko og alle utgifter for skipet med alt som tilhører det inntil levering har funnet sted. Med forbehold om denne kontrakts bestemmelser skal skipet med alt tilbehør leveres og overtas i den stand det var ved inspeksjonen «as is», med unntak av normal slitasje (fair wear and tear excepted). Dog skal skipet leveres med nåværende klasse opprettholdt og fritt for pålegg. Selgeren skal underrette klassifikasjonsselskapet om ethvert forhold som kommer til hans kjennskap før skipets levering, og som ved rapportering til klassifikasjonsselskapet ville medføre at skipets klasse ble trukket tilbake eller pålegg utferdiget.

(6) I verdivurderingen av fartøyet 05.04.2022 står det om fartøyet blant annet:

> Fartøyet er utrustet og godkjent for fiske med garn og krabbeteiner. Fartøyet har tre lasterom og kan føre sjøvann i disse etter bestemmelser i stabilitetsinstruks. Fartøyet er godkjent for fiske med seinot, og er godkjent for deltakelse i oljevernoperasjoner.

(7) Nick Rolan Pedersen og Mathias Boine, som var ansatt hos kjøper og var ment å drifte båten, deltok på prøvefiske med Egil Arne Brochmann over en periode på omkring tre uker. De gikk om bord i Havøysund og fisket blant annet på Tromsøflaket. De var også alene om bord i tre dager på en seilas tur-retur Havøysund-Honningsvåg.

(8) Før overleveringen av fartøyet til kjøperen var dessuten fartøyet tatt på land for bunnbesiktigelse, og det ble i den forbindelse tatt en film av båten som ble sendt kjøper.

(9) Fartøyet ble overlevert 01.09.2022, og Boine og Pedersen seilte deretter til Båtsfjord. Omkring 14.09.2022 inntraff en hendelse som medførte at kjøper tok kontakt med sitt forsikringsselskap. Som voldgiftsretten kommer tilbake til er partene uenige om hva som kan legges til grunn om denne hendelsen.

(10) Fartøyet var i fiske i en periode i desember 2022-januar 2023 og gjennomførte elleve sjøvær. Etter overtakelsen av båten var det en del SMS- og telefonkontakt om problemer med båten mellom Aleksander Lyngberg og Egil Arne Brochmann. I en e-post av 17.03.2023 reklamerte Lyngberg skriftlig overfor Brochmann. I e-posten ble det hevdet å være en lang rekke feil og mangler ved båten, blant annet lekkasjer fra fartøyets tanker, feil ved motorens intercooler, feil ved motorlabbenes fundament og feil ved det elektriske anlegget, herunder jordfeil. Avslutningsvis i e-posten heter det: «Hvordan skal vi ta dette videre? Har brukt noen hundre tusen til nå.»

(11) Brochmann svarte i e-post av 22.04.2022, som innledes slik:

> «Jeg ønsker dokumentasjon på alle oppramsede feil. Dokumentasjonen må komme fra fagkyndige som er en uavhengig tredjepart. Grunnlaget for dette er at båten ble levert 1. september 2022 uten feil, samt at den ble gjennomgått av ditt mannskap og prøvekjørt i 3 uker fra starten av august og frem til overtakelsesdato.»

(12) Det går ellers frem av e-posten at Brochmann i november 2022 sendte kjøperen en propell siden han hadde fått opplyst at kjøperen hadde fått skade på propellen.

(13) Kjøperen innhentet etter dette en verkstedsrapport fra Barents Skipsservice AS, som hadde reparert båten. Rapporten er datert 06.06.2023 og ble oversendt selgeren 14.06.2023.

(14) Etter dette ble Trond Egil AS representert ved advokat, som i e-post til Vamo AS av 12.07.2023 ga uttrykk for at det ikke var grunnlag for mangelskrav fra kjøperen. Etter kontakt med byggeverftet i Litauen fremsatte likevel selgeren uten å erkjenne ansvar et tilbud om retting, men det ble ikke enighet mellom selger og kjøper om vilkårene for gjennomføring av dette. Fra juli 2023 ble også kjøperen representert ved advokat.

(15) Kjøperen innhentet sakkyndigrapport fra AK Mek AS av 10.07.2023 og fra Svendsen Heimstad Maritime av 12.09.2023, mens selgeren innhentet sakkyndigrapport fra Tveten Maritime AS av 29.11.2023. Videre innhentet selgeren sakkyndigrapport fra Synfaring AS av 27.11.2024.

(16) Kjøperen har fortsatt å bruke fartøyet i perioder, blant annet i oktober-november 2024. Fra kjøperens side er opplyst at fartøyet i 2025 har blitt utsatt for et motorhavari, og at man venter på deler til reparasjonen.

(17) I kjøpekontrakten var i punkt 15 inntatt en voldgiftsklausul om at tvist som måtte oppstå om forståelsen eller oppfyllelsen av kontrakten skulle avgjøres ved voldgift i Alta av én voldgiftsmann som oppnevnes av partene. På bakgrunn av den tvisten som hadde oppstått ble voldgiftsretten etablert. Kjøperen innga stevning 29.11.2024 med prinsipal påstand om at Trond Egil AS dømmes til å betale 12 000 000 kroner etter heving av kjøpet med tillegg av forsinkelsesrenter fra 01.09.2022, og subsidiær påstand om prisavslag på 5 000 000 kroner

med tillegg av forsinkelsesrenter fra 04.10.2022. I begge tilfeller ble nedlagt påstand om erstatning oppad begrenset til 2 500 000 kroner og tilkjennelse av sakskostnader. Selgeren innga tilsvar 10.01.2025 med påstand om frifinnelse og tilkjennelse av sakskostnader.

(18) Muntlig forhandling i saken ble gjennomført i Alta 17.-21.03.2025. Egil Arne Brochmann og Aleksander Lyngberg ga partsforklaringer og det ble avhørt 12 vitner, hvorav fem sakkyndige vitner. For nærmere opplysninger om gjennomføringen av den muntlige forhandlingen vises til rettsboka.

Partenes syn på saken

(19) *Vamo AS* har i korthet følgende påstandsgrunnlag:

(20) Av kjøpekontrakten § 11 følger at selgeren «skal underrette klassifikasjonsselskapet om ethvert forhold som kommer til hans kjennskap før skipets levering, og som ved rapportering til klassifikasjonsselskapet ville medføre at skipets klasse ble trukket tilbake eller pålegg utferdiget». Videre følger det av FOR-2013-11-221404 Forskrift om endring i forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde at «for fartøy med største lengde 8 til 15 meter skal det foreligge kontrollskjema for elektrisk anlegg utstedt av akseptert elektroforetak», jf. endring i forskriftens § 102 andre ledd.

(21) Det kontrollskjemaet som ble signert av Roger Hansen 04.12.2019 var ikke fullstendig. Som opplyst i skjemaet gjensto punkt 5.3 fordi «Feile vern i tavler må skiftes da kun vern i en fase». Denne feilen har alvorlighetsgrad A/B ifølge Veiledningen til DSBs kontrollskjema for dette punktet, og kunne medført kortslutning/brann. Videre har ikke Hansen sett feilen knyttet til punkt 5.4 som går ut på at jordlederne i det ene skapet ikke var tilkoblet enkeltvis til en jordskinne, jf. Veiledningen til DSBs kontrollskjema for dette punktet. I tillegg kommer at kontrollen omhandlet i punkt 8.3 om isolasjonsmotstand ikke var utført da Hansen signerte kontrollskjemaet 04.12.2019. Denne feilen har alvorlighetsgrad A/B. Sigvart Andersen, som senere utførte isolasjonsmåling, var ikke klar over at dette var ledd i en DSB-kontroll.

(22) I Sjøfartsdirektoratets kontrollskjema for fullstendig kontroll punkt 1.5.1 heter det at det skal finnes gyldig kontrollskjema om bord for fartøyets elektriske anlegg utfylt av foretak i Elvirksomhetsregisteret til DSB. Mangel av dette er et avvik med alvorsgrad A. Videre følger det av Sjøfartsdirektoratets kontrollskjema punkt I at avvik med alvorsgrad A tilsier at fartøyet ikke er sjødyktig, og at verken midlertidig fartøyinstruks eller fartøyinstruks skal utstedes.

(23) Da fiskefartøyets fartøyinstruks ble utstedt i mars 2020 forelå ikke et gyldig kontrollskjema for det elektriske anlegget, og dette visste Egil Arne Brochmann. Kontrollskjemaet var fortsatt ikke ferdig utfylt ved periodisk kontroll 25.01.2022. På denne bakgrunn foreligger kontraktsbrudd etter kontraktens § 11.

(24) Videre har ikke selgeren oppfylt sin opplysningsplikt i kjøpsloven § 19 første ledd bokstav b. Egil Arne Brochmann opplyste før salget at han ikke hadde hatt noen problemer med båten, og at alle «barnesykdommer» var borte. Han holdt dermed tilbake opplysningen om lekkasjen som ble reparert i Polen kort tid etter overtakelsen. Han hadde dessuten ikke

foretatt noen kontroll av denne utbedringen, og heller ikke sikret seg noen dokumentasjon av den. Videre hadde han, som redegjort for ovenfor, ikke opplyst om ugyldig DSB-skjema og fartøyinstruks.

(25) Dersom opplysning om lekkasje og utbedring hadde vært gitt, ville det medført ytterligere undersøkelser før salg, som ville avdekket lokaliseringen av den aktuelle utbedringen og medført kontroll av den.

(26) Videre foreligger en mangel ved at fartøyet er i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å regne med, jf. kjøpsloven § 19 første ledd bokstav c. Båten var opprinnelig kjøpt for 9 000 000 kroner, men det er usikkert om dette beløpet inkluderer all utrustning av båten. Prisen ved salget til Vamo AS var 12 000 000 kroner. Kjøpesummen ga forventning om at fartøyet var i svært god stand, og de opplysninger som ble gitt, ga forventning om et velholdt og driftssikkert fartøy uten nevneverdige problemer.

(27) Etter overleveringen av båten har det blitt avdekket lekkasjer på grunn av konstruksjonen av tanker og skott, som blant annet har medført vann i dieseltanken, og at diesel pipler ut ved en skrue i maskinrommet. Den dårlige faglige utførelsen av tettingen av tankene bekreftes av de sakkyndige vitnene Ivar Magnussen, Per Løining, Alf Kollstrøm og Helge Svendsen. Ut fra estimatene fra de sakkyndige vitnene, kan det legges til grunn kostnader på 3 250 000 kroner for utbedring av lekkasjene.

(28) Dessuten er ikke motorfundamentene tilpasset motoren. På bakgrunn av vurderingen til Helge Svendsen anslås kostnaden ved å utbedre dette til 500 000 kroner. Videre anslås på bakgrunn av Svendsens vurdering øvrige utbedringskostnader til 1 250 000 kroner. Det dreier seg om kostnader ved utbedring av tæring i motoren, skifte av bunnventiler, modifisering av rorkult, demontering og remontering av alt utstyr utvendig i transom pluss skifte bolter, rengjøre for dieseldyr og ukjente utgifter.

(29) Det fremsettes ikke økonomisk krav knyttet til arbeidet med elektro i Vamo AS sin eiertid, men feilene ved det elektriske anlegget inngår likevel i helhetsvurderingen av om det foreligger en mangel. Bakgrunnen for Mathias Boines arbeid med det elektriske anlegget var ikke å bygge det om, men å sikre arbeidsplassen sin. Han er elektriker med fagbrev fra 2015. For arbeidet hans foreligger samsvarserklæring hjemlet i rett regelverk. Roger Hansen oppholdt seg på byggeverftet i bare tre dager, og oppdaget da flere alvorlige feil, og det er risiko for at det ble gjort flere feil i den tiden han ikke var der. Det var som tidligere nevnt flere mangler ved Hansens kontroll, og det ble ikke foretatt nødvendig oppfølging fra hans side.

(30) Radioutstyret er ikke i samsvar med regelelverket, og kostnaden ved å utbedre dette er 165 770 kroner, jf. uttalelsen fra Radar Skipselektronikk AS av 11.11.2024. Motparten har vist til uttalelse fra Maritek AS av 11.12.2024 om at det ikke var krav til GMDSS i 2020 for båter under 15 meter, men dette er ikke riktig, jf. FOR-2013-11-22-1404 Forskrift om fiskefartøy under 15 meter §§ 65 og 69. At radioutstyret ikke samsvarer med regelverket, innebærer ugyldig fartøyinstruks, jf. Sjøfartsdirektoratets kontrollskjema for fullstendig kontroll punkt 5.3.1.

(31) Skaden på aksling, propell, motorlabber mv. i september 2022 skyldtes en skjult mangel som forelå før overtakelsen. Det som skjedde var mest sannsynlig at motorlabbene ga etter over tid, noe som skapte spenn på akslingen, skjevslitt hylse og kast på akslingen, og til slutt kraftig vibrasjon. At det har skjedd sammenstøt med tømmerstokk/drivgods, avkreftes av at mannskapet ikke merket noe sammenstøt.

(32) Oppsummert er totalsummen for utbedringer over 5 000 000 kroner. Dette kommer i tillegg til allerede påløpte kostnader til reparasjoner på omkring 900 000 kroner. Feilenes alvorlige karakter tilsier en senket terskel for at de utgjør en mangel. Konklusjonen blir at det foreligger et vesentlig avvik mellom det Vamo AS med rimelighet kunne forvente og det som ble levert.

(33) Manglene i denne saken innebærer etter en helhetsvurdering et vesentlig kontraktsbrudd, og kjøpet av fiskefartøyet kan dermed heves, jf. kjøpsloven § 39 første ledd. De aktuelle manglene lar seg ikke avhjelpe på annen måte enn ved heving av kjøpet.

(34) Det er i denne saken ikke noe til hinder for delvis heving i henhold til kjøpsloven § 43 på den måten at kjøpet av båten heves, mens kjøpet av fiskekvoten blir stående. Kvoten har verken fysisk eller funksjonell sammenheng med båten og kan enkelt separeres fra den.

(35) Selgerens rettingstilbud er ikke i dette tilfellet til hinder for heving siden selgeren tok forbehold om hvor store kostnader han ønsket å ta på seg, og krevde at kjøperen frasa seg alle andre mangelskrav enn de som rettingstilbudet gjaldt.

(36) Heller ikke bestemmelsen i kjøpsloven § 66 om at selgeren må levere tingen tilbake i vesentlig samme stand som han mottok den, er til hinder for heving i dette tilfellet. Det elektriske anlegget er i vesentlig bedre stand enn når kjøperen overtok båten, og manglene båten har i dag, er mangler som selgeren er ansvarlig for.

(37) Ved et hevingsoppgjør løper forsinkelsesrente på kjøpesummen fra 01.09.2022, jf. kjøpsloven § 65 andre ledd. Siden inntektene ved Vamo AS sin bruk av fiskefartøyet ikke overstiger kostnadene, er det ikke grunnlag for at selskapet skal betale vederlag i henhold til kjøpsloven § 65 første ledd for nytte som selskapet har hatt av båten.

(38) Ved heving er det grunnlag for erstatning i henhold til kjøpsloven § 40 første ledd. De manglene det dreier seg om lå ikke utenfor selgers kontroll, jf. kjøpsloven § 27. Siden manglene og det økonomiske tapet i dette tilfellet skyldes feil eller forsømmelser fra selgerens side, gir også kjøpsloven § 40 første ledd hjemmel for erstatning. Også utgifter til fartøyet som er bortkastet ved en heving, kan kreves erstattet. Subsidiært skal slike kostnader inngå i hevingsoppgjøret.

(39) Dersom voldgiftsretten kommer til at det ikke er grunnlag for heving, fremmes subsidiært krav om prisavslag, jf. kjøpsloven 38. Fartøyet ble solgt til markedspris, og dermed vil utbedringskostnadene danne grunnlaget for prisavslaget. Utbedringskostnadene er i dette tilfellet 5 000 000 kroner. I tillegg kreves erstatning. Ved prisavslag er det ikke som ved heving slik at påkostninger på fartøyet foretatt av kjøper, er bortkastet, og slike utgifter kreves derfor ikke erstattet.

(40) Kjøper har ikke i denne saken reklamert for sent. Ordlyden i kjøpsloven § 32 første ledd legger opp til at det i denne sammenheng skal foretas en konkret vurdering blant annet i lys av lojalitetsplikten mellom partene. Det var selgeren som i denne saken la opp til at kommunikasjonen om manglene i hovedsak var muntlig. For å avbryte reklamasjonsfristen er det tilstrekkelig å angi hvordan manglene viser seg.

(41) Uansett gjelder unntak fra reklamasjonsreglene i tilfeller hvor selgeren har opptrådt grovt uaktsomt eller i strid med redelighet og god tro.

(42) I vurderingen av erstatningen for sakskostnader må det tas hensyn til forlikstilbudet fra Vamo AS av 11.03.2025 om at saken avsluttes ved at Trond Egil AS betaler 2 750 000 kroner.

(43) Vamo AS har nedlagt slik *påstand*:

> Prinsipalt:
>
> Trond Egil AS dømmes til å betale kr 12 000 000 til Vamo AS etter heving av kjøpet for så vidt gjelder fartøyet «MS Mira Aurora» med tillegg av forsinkelsesrenter fra 01.09.2022.
>
> Subsidiært:
>
> Trond Egil AS dømmes til å betale kr 5 000 000 i prisavslag til Vamo AS med tillegg av forsinkelsesrenter fra 04.10.2023.
>
> I begge tilfeller:
>
> Trond Egil AS dømmes til å betale erstatning til Vamo AS som for alternativet heving er oppad begrenset til kr 2 037 062 og for alternativet prisavslag er oppad begrenset til 1 135 844.

(44) *Trond Egil AS* har i korthet følgende påstandsgrunnlag:

(45) Prinsipalt anføres at kjøper har reklamert for sent, jf. kjøpsloven § 32 første ledd. Formell skriftlig reklamasjon fra kjøper er først fremsatt 17.03.2023, som er mer enn seks måneder etter overtakelsen, og etter at kjøper har påført båten en omfattende skade.

(46) Kjøper har også brukt uvanlig lang tid på prosessen frem til uttak av stevning, noe som kan ha betydning for bevisvurderingen. Blant annet gikk det mer enn seks måneder fra første kontakt mellom advokatene til varsel om innledning av voldgift.

(47) Båten er kjøpt «as is» og det foreligger ingen mangel som selgeren er ansvarlig for. Det bestrides at båten var i vesentlig dårligere stand enn kjøper hadde grunn til å regne med, jf. kjøpsloven § 19 første ledd bokstav c. Båten var uvanlig godt vedlikeholdt og hadde alle godkjenninger, herunder fartøyinstruks og utstedt kontrollskjema for periodisk forenklet kontroll. Kjøpers besiktigelse og forundersøkelse av båten var svært grundig, og inkluderte prøvedrift med kjøpers ansatte med lange og krevende turer til blant annet Tromsøflaket.

I tillegg seilte kjøpers ansatte båten alene i en periode på tre dager. Dersom det hadde vært noen feil ved båten i form av lekkasjer, vibrasjoner eller annet ville selger ikke tatt sjansen på slike turer, og eventuelle slike feil ville blitt oppdaget av kjøpers ansatte.

(48) Til bilder som er vist av båtens tanker, bemerkes at tanker som dette ikke får en fin finish innvending. Det som skjer er at tanktoppen settes på, og at limet fordeler seg utover og renner nedover til det størkner. Limet skal understøtte tanktoppen slik at det ikke oppstår spenninger når flere tonn legges oppå, og plastringen skal gjøre tanken tett.

(49) Det kan ikke være riktig at diesel ved en skrue i maskinromskottet er tegn på lekkasje fra dieseltanken. Dette fordi dieseltanken ikke er plassert bak dette skottet og fordi det ikke er observert diesel ved andre skruer. Kjøper kunne dessuten enkelt undersøkt problemstillingen nærmere ved å bore et inspeksjonshull.

(50) Av betydning for mangelvurderingen er også at kjøper kort tid etter overlevering ble utsatt for noe som kjøper betraktet som en forsikringssak. Det som ble opplyst muntlig til Egil Arne Brochmann var at det hadde oppstått en skade på propellen og propellakslingen på seilasen til Båtsfjord. Selger ba første gang 12.07.2023 om at alle dokumentene i forsikringssaken ble fremlagt. Først en uke før voldgiftssaken skulle starte ble skademeldingen fremlagt, og den samsvarer med skaden Egil Arne Brochmann hadde fått opplysning om, men uten at det står noe der om skadeårsak. Ennå er ikke alle dokumentene i forsikringssaken fremlagt, og forsikringssaken er ut fra de opplysninger som foreligger fortsatt åpen, uten at grunnen til dette er opplyst. Det som har skjedd er sannsynligvis at båten har kjørt på noe i sjøen under seilasen til Båtsfjord som har skadet aksling og propell med store vibrasjoner til følge, som også har skadet hylsetetningene og ror. Det var først under motpartens forklaringer under voldgiftssaken at det ble påstått at skadeårsaken var at motorlabbene kollapset i Båtsfjord med vibrasjoner og skjev aksling til følge.

(51) Når det gjelder motorlabbene bemerkes at motorfestene med fundament ble besiktiget på byggeverftet av Kristján Jakobsson som representant for firmaet Marinconsult AS, og funnet i orden. Motorlabbene ble i kjøpers eiertid byttet av Barents Skipsservice AS i forbindelse med forsikringshendelsen i september 2022, og selger kan ikke holdes ansvarlig for at de er montert i spenn. Som forklart av sakkyndig vitne Erik Tveten kan motorlabbene enkelt tilpasses uten at fundamentet må bygges om.

(52) Som uttalt av de sakkyndige vitnene Alf Kollstrøm og Helge Svendsen er sannsynlig årsak til lekkasjen fylling av dieseltanken med for høyt trykk. Det er ingenting som tilsier at Egil Arne Brochmann har gjort dette, og siden lekkasjene har oppstått i kjøpers eiertid er det mulig kjøpers ansatte har gjort dette.

(53) Grunnlaget for Roger Hansens godkjenning av det elektriske anlegget 04.12.2019 var at han var på verftet i fire lange dager, og hadde etterfølgende kontakt med verftet ved hjelp av bilder og telefonsamtaler. Ifølge Hansens DSB-skjema var det noe som gjensto å rette, og han satte frist for dette til 20.01.2020. Et punkt gjaldt tegningene og disse ble mottatt av Hansen fra verftet 05.12.2019. Også punkt 5.3 om vern av tavler ble ordet av verftet. De øvrige manglene ble rettet av Frydenbø v/ Sigvart Andersen. Roger Hansen innrømmer at det var en feil at det ikke i DSB-skjemaet ble notert hvordan feilene ble rettet, men dette er en formalfeil uten betydning for foreliggende sak.

(54) Det oppgitte timetallet på 462 timet til feilsøk og retting av elektriske feil utørt av kjøpers ansatte, kan ikke være reelt. Det foreligge ingen dokumentasjon for det angivelige arbeidet. Bakgrunnen for å oppgi et slikt timetall er mest sannsynlig å skape et bilde av omfattende feil.

(55) Det var betenkelig å utferdige samsvarserklæring for dette arbeidet i ettertid kun på bakgrunn av muntlig informasjon fra kjøpers ansatte under besiktigelse om bord.

(56) Det er ikke riktig at radioutstyret om bord ikke var i orden ved levering av båten, jf. Sikkerhetssertifikat for radio utferdiget 10.03.2020, og uttalelse fra Maritek AS av 11.12.2024.

(57) Selger har heller ikke brutt sin informasjonsplikt, jf. kjøpsloven § 19 første ledd bokstav b. Egil Arne Brochmann hadde ingen oppfordring eller plikt til å gi kjøper nærmere opplysninger om lekkasjen reparert i Polen. Det dreier seg om en mindre og vellykket garantireparasjon rett etter levering, og det var ingen lekkasjer i ettertid. Ut fra blant annet presseomtale var det uansett allment kjent at båten hadde hatt en stopp i Polen på vei hjem, og dette ble også omsnakket mellom Brochmann og kjøpers ansatte i forbindelse med prøveturen.

(58) Siden det ikke foreligger noen mangel, er det ikke grunnlag for verken heving, prisavslag eller erstatning. Subsidiært anføres at en eventuell mangel ikke innebærer et vesentlig kontraktsbrudd, og at det derfor uansett ikke er grunnlag for heving.

(59) Kjøper har under enhver omstendighet mistet sine eventuelle mangelskrav ved urettmessig avvisning av et fullgodt rettingstilbud fra selger, jf. kjøpsloven § 37 første ledd, jf. § 36. Alt av lekkasjer ble tilbudt rettet av selger 26.07.2023, og kjøper hadde ingen saklig grunn til å avvise rettingstilbudet. Kjøpers avvisende holdning til retting hadde sin bakgrunn i at dette vil stenge for planen om å heve kjøpet.

(60) Også kjøpsloven § 66 første ledd om at tingen ved heving må leveres tilbake i vesentlig samme stand, er til hinder for heving i dette tilfellet. Kjøper har fortsatt å bruke båten med omfattende lekkasjer påført av kjøper selv i flere år i strid med klare råd fra egne sakkyndige. Resultatet er at motoren nå har havarert. Det er påfallende at kjøper har valgt å ikke trykkteste tankene i løpet av snart 2 ½ år med lekkasjer, og det anføres at grunnen er at dersom lekkasjen kan repareres raskt og billig, vil det stenge for ønsket om heving.

(61) Subsidiært anføres at selgeren i et hevingsoppgjør må tilkjennes vederlag for vesentlig nytte, jf. kjøpsloven § 65 første ledd. Det må i denne forbindelse hensyntas at fangstinntekter i henhold til fiskekvoten utgjør omkring 1 200 000 kroner per år.

(62) Subsidiært anføres også at det ikke er grunnlag for delvis heving ved at kjøpet av båten heves, mens kjøpet av kvoten blir stående, jf. kjøpsloven § 43. Båten med kvote ble solgt som en pakke til en samlet pris på 15 000 000 kroner.

(63) Atter subsidiært er det bare grunnlag for et mindre prisavslag tilsvarende stipulert kostnad til tetting av tanker på 300 000 kroner, maksimalt 500 000 kroner, jf. forklaringen til sakkyndig vitne Erik Tveten.

(64) Trond Egil AS har nedlagt slik *påstand*:

1. Trond Egil AS frifinnes for mangelskrav fra Vamo AS.

2. Trond Egil AS tilkjennes saksomkostninger for voldgiftsretten.

Voldgiftsrettens vurdering

Innledning

(65) Etter kjøpekontrakten er båten solgt som den er («as is»). I henhold til kjøpsloven § 19 første ledd bokstav b foreligger likevel en mangel dersom «selgeren ved kjøpet har forsømt å gi opplysning om vesentlige forhold ved tingen eller dens bruk som han måtte kjenne til og som kjøperen hadde grunn til å rekne med å få, såframt unnlatelsen kan antas å ha innvirket på kjøpet». Det samme gjelder i henhold § 19 første ledd bokstav c dersom båten «er i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å rekne med etter kjøpesummens størrelse og forholdene ellers».

Spørsmålet om brudd på selgers opplysningsplikt og kontraktens punkt 11

(66) Som grunnlag for at Trond Egil AS ikke har overholdt opplysningsplikten i kjøpsloven § 19 første ledd bokstav b, har Vamo AS vist til at han ikke opplyste om lekkasjen som medførte motorstans på hjemturen fra byggeverftet. Det er også vist til at kjøperen ikke fikk opplyst at fartøyet på leveringstidspunktet ikke hadde gyldig kontrollskjema for det elektriske anlegget, og dermed heller ikke gyldig fartøyinstruks.

(67) Voldgiftsretten har kommet til at selgeren ikke har brutt opplysningsplikten i kjøpsloven § 19 første ledd bokstav b. At fartøyet måtte repareres på vei hjem fra byggeverftet er omtalt i intervjuer med Egil Arne Brochmann i Fiskeriavisa Kyst og Fjord i januar og februar 2020, og er ikke noe Brochmann har hemmeligholdt for fiskerimiljøet i Finnmark. Brochmann har videre forklart at hendelsen var omtalt med kjøperens representanter på prøveturen, og at kjøper dermed hadde mulighet til å stille nærmere spørsmål omkring dette. Voldgiftsretten tar ikke stilling til om selgeren gjorde kjøperen oppmerksom på reparasjonen i Polen, siden dette etter voldgiftsrettens vurdering ikke er avgjørende for om opplysningsplikten er brutt.

(68) Reparasjonen i Polen var en garantireparasjon på grunn av feil som oppsto under selgerens første seilas med båten. Etter reparasjonen har selgeren hatt omfattende bruk av båten, inkludert blant annet over 100 sjøvær, uten å ha opplevd lignende problemer som på den første turen. At det ikke har vært slike problemer med båten, bekreftes blant annet av vitnene Arne Thorvald Andersen og Kjell Myre, som deltok på fiske sammen med Egil Arne Brochmann i den aktuelle perioden. Også det forhold at den omfattende prøveturen foretatt av kjøpers representanter med og uten Brochmann, ble gjennomført uten problemer, støtter opp under dette. Fra kjøpers side er under voldgiftsprosessen anført at Brochmann ikke var villig til under prøveturen å slippe til kjøpers representanter for funksjonstest av instrumenter og utstyr, men dette stemmer ikke med at Brochmann lot dem seile med fartøyet uten ham i tre dager.

(69) Samlet sett er det voldgiftsrettens vurdering at det ikke foreligger opplysninger fra tiden før selgers overlevering av båten som tyder på at den aktuelle reparasjonen ikke var fullgod, eller var en indikasjon på risikofaktorer ved båten.

(70) Fra kjøpers side er anført at selgeren burde sikret seg dokumentasjon for reparasjonen, og sørget for kontroll av den. Selv om det hadde vært ønskelig med nærmere opplysninger og dokumentasjon om den utbedringen som ble foretatt, er voldgiftsrettens vurdering at dette ikke er et avgjørende argument for at opplysningsplikten er brutt. Det forhold at båten faktisk fungerte uten problemer, var den viktigste indikasjonen på at reparasjonen var vellykket, og at hendelsen ikke var et tegn på risikofaktorer ved båten.

(71) Om rekkevidden av opplysningsplikten har kjøperen blant annet vist til lagmannsrettsdommen LA-2021-93060. Havariet og skadene på båten som den saken gjelder, var imidlertid av en helt annet karakter enn i foreliggende sak, og dommen gir derfor liten veiledning for opplysningsplikten i denne saken. Høyesterettsdommen i Rt-1966-966, som kjøperen også har vist til, gjaldt en sprekk i båtens skrog som selgeren fikk utbedret kort tid før salget, og gir heller ikke særlig veiledning for vurderingen i denne saken.

(72) Når det gjelder opplysningsplikten knyttet til det elektriske anlegget, signerte Roger Hansen i Installatør R. Hansen AS kontrollskjema for det elektriske anlegget 04.12.2019. Han var på verftet i tre-fire dager og fulgte opp ved å få oversendt bilder og ha telefonkontakt, og det er ikke holdepunkter for at han ikke hadde tilstrekkelig grunnlag for å signere kontrollskjemaet. Han satte ikke kryss på skjemaets førsteside, men ga i stedet relevante opplysninger som tekst på side 2, og dette er ikke en feil av betydning for saken. Det han skrev på side 2 var følgende:

> 1.1 Alle Tegninger er ikke overlevert. Er under utarbeidelse av Elektriker på verftet.
>
> 1.2 Kursfortegnelse fordelingstavler er noe kommet på plass, Pumpe oversikt, med Effekt og plassering, er ikke kommet fra verftet.
>
> 5.3 Feil vern i tavler må skiftes da kun vern i en fase (Combi vern, sikring og Jordfeilbryter.
>
> 5.5 Kursfortegnelse, merking skap, dokumentasjon. Ikke mottatt.
>
> 8.3 Anlegget kontroll megges hjemme i norge, og meggelister må lages. Jordfeilbrytere på kurser, så ok beskyttelse til båten kommer hjem.

(73) Tallene foran merknadene refererer seg til punktene

(74) Roger Hansen har forklart at han mottok tegningene kort tid etter signeringen av kontrolldokumentet, og at også øvrige punkter unntatt punkt 8.3 ble ordnet av verftet. Voldgiftsretten har ikke tilstrekkelige holdepunkter for å betvile dette. Kjøper mener at tegningene som lå i båten ikke var dekkende, men dette har ikke blitt dokumentert på en slik måte at det kan legges til grunn, og avgjørende for saken er dette uansett ikke.

(75) Det som gjensto under punkt 8.3 ble utført av Frydenbø Industri Havøy AS v/Sigvart Andersen. I e-post fra firmaet av 03.12.2024 er opplyst at følgende arbeid ble utført om bord på Kamilla Katrine:

- Den 26/12-2020 ble det brukt 11 timer på utbedring av jordfeil med meggerapport. Med bakgrunn i rapporten ble det bestilt jordfeilovervåking.
- 17/2-2021 ble det montert 2 stk jordfeilovervåking 24V DC fordelinger. Jordfeilovervåking 230 V AC fordeling og alarmpanel ble montert på bru.
- 9/5-2021 Feilsøking og utbedring av kabling lensepumpe.

(76) Sigvart Andersen forklarte i tillegg for voldgiftsretten at kursfortegnelser var merket, at det gikk greit å feilsøke, og at den generelle tilstanden på anlegget var bra, noe som støtter opp om at øvrige punkter anmerket av Roger Hansen 04.12.2019 var utført.

(77) Som erkjent av Roger Hansen var det en formell feil at han ikke fikk innhentet rapport fra Frydenbø om at det aktuelle arbeidet var utført, og notert dette på kontrollskjemaet for det elektriske anlegget. Denne formelle feilen er imidlertid ikke et vesentlig forhold ved fartøyet, som er forutsetningen for at unnlatt opplysning skal kunne utgjøre en mangel i henhold til kjøpsloven § 19 første ledd bokstav b. Den formelle feilen kan heller ikke sies å være et brudd på kravene til båtens tekniske tilstand i kontraktens § 11 som kan gi grunnlag for heving, prisavslag eller erstatning.

(78) Kjøperen har om det elektriske anlegget også anført at Roger Hansen overså en mangel knyttet til DSBs kontrollskjema punkt 5.4 om jording siden jordlederne i det ene skapet ikke var tilkoblet enkeltvis til en jordskinne, jf. Veiledningen til kontrollskjemaet på dette punkt. Voldgiftsretten bemerker at ut fra det som er opplyst er det et begrenset arbeid som skal til for å gjøre denne siden av jordingen forskriftsmessig. Egil Arne Brochmann har sørget for at fagfolk har gjennomgått det elektriske anlegget, og det kan ikke sies at denne forskriftsmangelen er noe han «måtte kjenne til», som er forutsetningen for brudd på opplysningsplikten i kjøpsloven § 19 første ledd bokstav b.

(79) Voldgiftsretten kommer tilbake til tilstanden til det elektriske anlegget i forbindelse med vurderingen av om båten var i vesentlig dårligere stand enn kjøperen kunne forvente.

Spørsmålet om båten var i vesentlig dårligere stand enn kjøperen kunne forvente

(80) Under dette punktet behandles selgers ansvar for såkalt skjulte mangler. Som nevnt er vilkåret for at selgeren skal kunne holdes ansvarlig for dette når fartøyet er solgt «as is», at fartøyet er i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å regne med, jf. kjøpsloven § 19 først ledd bokstav c. Det er fartøyets tilstand ved risikoens overgang til kjøper, det vil på leveringstidspunktet, som er avgjørende. Videre er det kjøperen som har bevisbyrden for at fartøyet ikke var kontraktsmessig på leveringstidspunktet, jf. Rt-1924-577. Om bevisbyrden heter det i Viggo Hagstrøm, Kjøpsrett, 2. utgave ved Herman Bruserud, 2015, side 85 blant annet:

> «Bevisbyrden vil normalt være oppfylt dersom kjøperen kan godtgjøre at den påståtte mangelen ikke kan tilbakeføres til inntrufne skadehendinger, uforsvarlig bruk, sviktende vedlikehold eller vanlig slit e.l. ved bruk.»

(81) Voldgiftsretten har samlet sett kommet til at det ikke er ført tilstrekkelig bevis for at fartøyet på leveringstidspunktet var i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å regne med. Av betydning i denne sammenheng er blant annet at kjøperen kort tid etter overtakelsen av fartøyet var utsatt for en hendelse som medførte at kjøperen sendte skademelding til sitt forsikringsselskap. Fra skademeldingen datert 10.10.2022 siteres:

> «Var på Blåkveita i august. Seilte deretter til Båtsfjord for rigging. Når klar for å gå var det umiddelbart store vibrasjoner og ble koblet fra umiddelbart. Hadde dykkere nede uten å finne noe og tok båten på land. Etter mye skruing ble akslingen tatt ut og målt. Da ble den konstatert skeiv, ca. 50/100 mm tror jeg. Propell har et merke innerst på propellen, men ingen blar skeiv. Men muligens en sprekk. Kunne ikke seile båten med så store vibrasjoner og ble tatt opp på nærmeste slipp (30 meter unna).»

(82) Som skadedato var i skjemaet oppgitt 14.09.2022, og på spørsmål om årsak ble svart «Uspesifisert årsak».

(83) I bevisvurderingen med hensyn til de nærmere omstendighetene omkring forsikringshendelsen, er det av en viss betydning at kjøperen har vært tilbakeholden med å gi opplysninger. Selgeren ba første gang 12.07.2023 om at dokumentene i forsikringssaken ble fremlagt, og provokasjonen har senere blitt gjentatt, men det var først 10.03.2025 (en uke før den muntlige forhandlingen) at skademeldingen ble fremlagt. Videre var det først under forklaringene til Aleksander Lyngberg og Nick Rolan Pedersen for voldgiftsretten at kollaps av motorlabber som følge av at de sto i spenn, ble fremholdt som skadeårsak. Egil Arne Brochmann har på sin side forklart at han ca. to-tre uker etter overleveringen av fartøyet fikk opplyst pr. telefon fra Pedersen noe om at de hadde kjørt på noe i havet/hatt noe på propellen. Videre fikk han på et tidspunkt opplyst av Lyngberg at det dreide seg om en forsikringssak.

(84) Foranlediget av den aktuelle hendelsen ble fartøyet reparert på Barents Skipsservice AS, og i faktura av 01.12.2022 er det arbeidet som ble gjort i perioden 15.-24.11.2022 beskrevet slik: Montert aksel, flens og pakkboks, montert propell og ror, justert motor, opprette motor, bytting av motorlabber, montering av motorlabber og oppjustering av motor.

(85) Kjøperen anfører at selgeren kan holdes ansvarlig for skaden på aksling, propell og motorlabber på det grunnlag at det dreide seg om en skjult mangel som forelå på leveringstidspunktet. Etter voldgiftsrettens vurdering er det ikke sannsynliggjort at det dreier seg om en slik skjult mangel. At kjøperen på skadetidspunktet henvendte seg til forsikringsselskapet for dekning av skaden, er et tungtveiende bevis for at kjøperen ut fra de opplysninger som forelå ikke tenkte at det dreide seg om en skjult mangel. Riktignok ble det sendt en tekstmelding fra Lyngberg til Brochmann 26.09.2022 med slik ordlyd:

> «Akslingen e 50 skeiv så det e mye, pappboxe. E slitt skeiv, støttehylsa skeiv slitt. Og Mads sir det ser utsåm stilken e varma og bøyd en gang tidligere.»

(86) Betydningen av tekstmeldingen svekkes imidlertid av at den utelater de opplysningene i skademeldingen som tyder på en ytre påvirkning på fartøyet. Brochmanns svar på tekstmeldingen var: «Ikke noe som jeg vet om i min tid».

(87) Til kjøpers anførsel om at skadeårsaken var at motorlabbene ikke var tilfredsstillende fundamentert, og at dette var underliggende årsak til kollaps av motorlabbene, bemerkes at sivilingeniør Kristján Jakobsson, som godkjente båten på vegne av Marinconsult AS, besiktiget motorfundamentet og motorlabbene på byggeverftet. Han forklarte for voldgiftsretten at om lag 10 prosent av motorlabbene ikke lå på fundamentet, men at han vurderte at dette var i orden siden motorlabbene var skrudd ned i både plasten og stålplaten under. På denne bakgrunn er det voldgiftsrettens vurdering at det ikke var feil av betydning ved motorfundamentene. Kristján Jakobsson fikk for øvrig se bilde av motorlabbene montert av Barents Skipsservice AS, og mente mer av disse labbene var utenfor fundamentet enn labbene montert av byggeverftet.

(88) Voldgiftsretten bemerker i tillegg at dersom årsaken til skaden var at motorlabbene kollapset, ville det vært naturlig at dette kom fram i den tidsnære skriftlige dokumentasjonen. Videre bemerkes at opplysningen om skjevslitt hylse, samlet sett ikke er et avgjørende argument mot at skaden skyldtes en ytre påvirkning på fartøyet.

(89) I det følgende behandler voldgiftsretten kjøperens anførsel om at det har oppstått lekkasjer, som blant annet har medført vann i dieselen, på grunn av fartøyets konstruksjon og dårlig arbeidsutførelse knyttet til fartøyets tanker og skott. I de tre første rapportene fra sakkyndige vitner som er påberopt av kjøperen, er det beskrevet lekkasjer, men lekkasjene er i begrenset grad årsaksforklart, jf. rapportene fra Barents Skipsservice AS av 06.06.2023, fra Ak. Mek AS av 10.07.2023 og fra Svendsen Heimstad Maritime av 29.08.2023. I rapporten fra Synfaring AS av 27.11.2023 er det konkludert med at lekkasjen kan forklares med at vannet kommer fra ballasttanken til dieseltanken gjennom limfugen i flensen. I stevningen av 29.11.2024 er opplyst at Alf Kollstrøm (Ak Mek AS) og Helge Svendsen (Svendsen Heimstad Maritime AS) holdt det for mest sannsynlig at dieseltanken har fått sprekker som følge av fylling med for høyt trykk.

(90) Som ledd i klarleggingen av årsaksforholdene, ville det vært naturlig å trykkteste tankene for på den måten å konkretisere hvor det er lekkasje. Slik trykktesting ble blant annet anbefalt i rapporten til Svendsen Heimstad Maritime av 29.08.2023, men har ikke blitt gjennomført.

(91) Det kjøperen har gjort, er å ta bilder/video av dieseltanken innvendig. Det er også tatt bilder/video av babord ballasttank innvendig, men disse ble fremlagt først en uke før den muntlige forhandlingen, og er derfor ikke omhandlet i de skriftlige rapportene i saken. De ble imidlertid omtalt i de sakkyndige vitnenes muntlige forklaringer.

(92) Etter å ha sett bilder/video av tankene forklarte Helge Svendsen at årsaken til lekkasjene kunne være en kombinasjon av dårlig arbeidsutførelse på byggeverftet og fylling av dieseltankene med før høyt trykk, mens Alf Kollstrøm mente mest sannsynlig lekkasjeårsak

var at det ikke var brukt rett type lim. Sakkyndig vitne Per Løining mente det var brukt feil type lim, og at den faglige utførelsen var dårlig ved at det blant annet ikke var tilstrekkelig lim i fugene. Ifølge Løining var det limet som ble benyttet lite fleksibelt og tålte spenninger dårlig. Ivar Magnussen (Synfaring AS) mente også at limtypen som ble benyttet var for lite elastisk. I rapporten til Synfaring AS er dessuten fremhevet at tettingen mellom dieseltanken og ballasttanken med glassfiber (sekundærlamineringen) neppe er gjort slik som på tegningene, siden løsningen på tegningene ikke passer med den valgte flensløsningen (rapporten side 9).

(93) Sakkyndig vitne Erik Tveten, som er påberopt av selgeren, forklarte at det ikke var limet som skulle holdte tanken tett, men plastringen på utsiden. Han forklarte også at etter at tanktoppen er lagt på limet, er ikke disse tankene slik konstruert at man kan komme inn i dem og gi limingen en fin finish, og at man på bilder derfor ser lim som har rent nedover veggen.

(94) Voldgiftsretten er enig med Ivar Magnussen i at den flensløsningen som ses på bilder/video ikke passer med den utvendige plastringen vist på tegningen. Ut fra bevisførselen er det derfor usikkert hvordan det er plastret. Vitnet Kristján Jakobsson var inne på at framlagte bilder av båten under bygging, kan tyde på at dieseltanken ble bygget for seg selv først. Voldgiftsretten bemerker at det i seg selv at det ikke er bygget i samsvar med tegningene, ikke nødvendigvis innebærer at det foreligger en mangel. Om det limet som ble valgt (BUFA Bonding paste 0588), bemerkes at valget fremgår av de godkjente tegningene.

(95) Voldgiftsretten vil i det følgende foreta en samlet vurdering av om kjøperen har sannsynliggjort at de påberopte lekkasjene skyldes en feil som var til stede på leverings-tidspunktet.

(96) Utgangspunktet for vurderingen er at det ikke er noe som tyder på at selgeren i sin eiertid har opplevd lekkasjeproblemer bortsett fra problemet som oppsto på den første turen fra byggeverftet. Som nærmere begrunnelse for dette, vises til redegjørelsen ovenfor tilknyttet selgerens opplysningsplikt.

(97) Av betydning er også at det rett etter overtakelsen av fartøyet, inntraff en hendelse som kjøperen overfor sitt forsikringsselskap betrakter som en forsikringsskade. Etter voldgiftsrettens vurdering er det mest sannsynlig at det som skjedde var en ytre påvirkning på fartøyet som var så kraftig at det blant annet resulterte i betydelig bøyd propellaksel og at motorlabbene måtte byttes. Som nærmere begrunnelse for dette, vises til momentene trukket frem i drøftelsen ovenfor av om selgeren kan holdes ansvarlig for de aktuelle skadene.

(98) Slik ytre påvirkning på fartøyet kan også påvirke fartøyets tanker på en slik måte at det kan oppstå lekkasjer, og det var etter den aktuelle hendelsen at kjøperen opplyst om lekkasjeproblemer.

(99) For å avklare årsaker til lekkasjer fra tanker, er et naturlig første skritt å få konkretisert hvor lekkasjene er. Dette kan mest hensiktsmessig gjøres ved trykktesting, som ikke er spesielt ressurs- eller tidkrevende. Som nevnt ovenfor, er kjøper anbefalt å gjøre dette. Det er nå nærmere 2 ½ år siden kjøperen første gang opplyste om lekkasjer, og kjøperen har hele

denne perioden hatt fartøyet i sin besittelse og til dels i drift. Likevel har ikke kjøperen gjennomført trykktesting for å finne lekkasjenes nøyaktige plassering og omfang. Dette skaper en usikkerhet i bevissituasjonen som kjøperen må bære risikoen for.

(100) På bakgrunn av momentene gjennomgått ovenfor, er det samlet sett voldgiftsrettens vurdering at bildene og videoene kjøperen har tatt av tankene innvending, og det som er opplyst om fartøyets konstruksjon og byggeverftets arbeid og materialvalg, ikke er tilstrekkelig til å sannsynliggjøre at lekkasjene skyldes en skjult mangel som forelå på leveringstidspunktet. Som nevnt er skadehendelsen meldt til forsikringsselskapet en annen aktuell årsaksfaktor. Dersom det er slik som to av de sakkyndige vitnene har vært inne på, at fylling av dieseltanken med for høyt trykk kan ha bidratt til lekkasjene, er dette i så fall noe som har inntruffet i kjøpers eiertid siden det ikke var lekkasjeproblemer på leveringstidspunktet. Under voldgiftsprosessen har det også vært et tema at kjøring av speedsjarker med for høy hastighet i høy sjø, kan medføre slag mot båten som kan bidra til lekkasje. Dersom noe slikt har skjedd, må det også ha skjedd i kjøpers eiertid siden lekkasjen oppsto da.

(101) Fra kjøpers side er i sammenheng med anførslene om lekkasjer også trukket frem at diesel skal piple frem ved en skrue på maskinromskottet. Selv om det er lekkasje fra dieseltanken, er det ut fra plasseringen av dieseltanken i båten, usannsynlig at diesel ved denne skruen skyldes lekkasje. Dersom det var en vedvarende situasjon at diesel piplet frem ved denne skruen, ville det dessuten vært naturlig at kjøperen undersøkte hvor dieselen i så fall kom fra ved å bore et lite hull i maskinromskottet som skruen var festet til, og dette er ikke gjort.

(102) Etter kjøpers oppfatning er også tilstanden til det elektriske anlegget et moment i den helhetlige mangelvurderingen. Om det elektriske anlegget viser voldgiftsretten for det første til de vurderingene voldgiftsretten gjorde under drøftelsen av selgerens opplysningsplikt ovenfor. Videre bemerker voldgiftsretten at det ikke er holdepunkter i opplysninger fra selgers eiertid for mangler av betydning ved det elektriske anlegget. I denne sammenheng er det blant annet et moment at Mathias Boine, som er elektriker, var med på de omfattende prøveturene med fartøyet.

(103) På denne bakgrunn er det vanskelig å forstå hva som var grunnen til at kjøpers ansatte (Boine og Pedersen) brukte til sammen 462 timer på feilsøk og retting av elektriske feil, jf. opplysningen i rapporten til Barents Skipsservice AS av 06.06.2023. I rapporten er listet opp arbeide som er gjort, men det er i liten grad ført konkrete bevis for konkrete feil som har foreligget på leveringstidspunktet utover forklaringene til Boine og Lyngberg. Selv om det var noen feil ved det elektriske anlegget, herunder jordfeil, kan det samlet sett ikke legges til grunn at det på leveringstidspunktet var vesentlige feil ved det elektriske anlegget.

(104) Fra kjøpers side er anført at radioutstyret ikke er i samsvar med regelverket. Selger har fremlagt sikkerhetssertifikat for radio for fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde datert 10.03.2020 med gyldighetsperiode frem til 10.09.2022. Kjøper har innvendt at ut fra uttalelse innhentet fra Radar Skipselektronikk AS av 11.11.2024 var ikke radiofordelingen rett. Selger innhentet etter dette uttalelse fra Maritek AS av 11.12.2024, hvor det uttales at kostnadsoverslaget til Radar Skipselektronikk AS dreier seg om utbedring til nytt regelverk som starter å gjelde fra 01.01.2025. Til dette har kjøper innvendt at kravet til GMDSS, som Maritek AS mener gjelder fra 01.01.2025, gjaldt fra

Forskrift om fiskefartøy under 15 meter trådte i kraft 01.01.2014, og ut fra forskriftens § 65 og § 69 ser dette ut til å være riktig. Lagmannsretten kommer tilbake til betydningen av dette i den oppsummerende helhetsvurderingen.

(105) Under henvisning til rapporten fra Svendsen Heimstad Maritime av 12.09.2025 har kjøperen i sin beregning av utbedringskostnadene også tatt med noen poster som ikke var sentrale temaer under den muntlige forhandlingen, men som vil bli gjennomgått i det følgende. Et punkt er kostnadene ved å åpne hovedmotoren og sjekke for tæringer og eventuelt anskaffe ny deler. Vann i dieselen kan påvirke motoren, men som redegjort for ovenfor kan ikke dette belastes selger. Om eventuell tæring på grunn av jordfeil, vises til omtalen av det elektriske anlegget. Et punkt gjelder rengjøring at dieselsystemet på grunn av dieseldyr, men dette har sin bakgrunn i vann i dieselen, og dette kan som nevnt ikke belastes selgeren. Et annet punkt gjelder modifisering av rorkult begrunnet med at en skrue har gnaget på transom. Heller ikke dette punktet er særlig belyst under saken, men ut fra Svendsens rapport legges til grunn at dette var en feil, og at den forelå på leveringstids-punktet.

(106) I Svendsens rapport er også et punkt som gjelder skifte av bunnventiler, og et punkt som gjelder demontering og remontering av utstyr utvendig i transom og boltegjennomføringen der, på grunn av mangelfull tetning og rust. Voldgiftsretten bemerker at selgeren la til rette for at kjøper fikk foreta en grundig undersøkelse av fartøyet, også ved å sette det på land. Videre bemerkes at rapporten fra Svendsen Heimstad Maritime er utarbeidet ca. ett år etter overtagelsen. Samlet sett er voldgiftsrettens vurdering at det ikke er sannsynliggjort at de to aktuelle forholdene var feil som forelå ved risikoens overgang til kjøperen.

(107) Voldgiftsretten vil i det følgende foreta en samlet vurdering av om det er ført bevis for at fartøyet på leveringstidspunktet var i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å forvente, jf. kjøpsloven § 19 første ledd bokstav c. Som det står i loven, skal det i denne sammenheng legges vekt på kjøpesummen og forholdene ellers. Videre uttales i forarbeidene til denne bestemmelsen (Ot.prp.nr.80 (1986–1987) side 62) blant annet:

> «Bestemmelsen forutsetter ikke noe klanderverdig forhold fra selgerens side, men misforholdet mellom tingens stand og det kjøperen kunne rekne med, må være utvilsomt.»

(108) Verdianslaget på 12 000 000 kroner for båten uten fiskekvoten anses av voldgiftsretten som markedspris. Ut fra prisen, at fartøyet var relativt nytt, og de opplysninger som forelå, hadde kjøperen grunn til å forvente at båten var i god stand på leveringstidspunktet.

(109) Voldgiftsretten vil i det følgende oppsummere det som er ført av bevis for feil ved fartøyet på leveringstidspunktet.

(110) En av feilene er at det må foretas en modifisering av rorkult fordi en skrue gnager på transom. Utbedringskostnaden for dette er i rapporten til Svendsen Heimstad Maritime anslått til 50 000 kroner uten at kostnadene er nærmere konkretisert utover at det også må støpes igjen hull i transom.

(111) Når det gjelder radioutstyret, hadde fartøyet på leveringstidspunktet sikkerhetssertifikat for radio for fiske- og fangstfartøy. Ut fra de opplysningene som foreligger, må det likevel tas høyde for at det skulle vært foretatt en oppgradering av radioutstyret for å tilfredsstille kravet til GMDSS. I et kostnadsoverslag gitt av Radar Skipselektronikk AS i brev av 14.08.2024 ble kostnadene ved dette anslått til 87 795 eks. mva., mens firmaet i brev av 11.11.202024 foretok en sammenstilling av alle fakturaer på jobb/varer om bord på Mira Aurora, som oppsummert utgjorde 165 770,79 kroner.

(112) Videre må det ut fra de opplysninger som foreligger, legges til grunn at det var en feil ved det elektriske anlegget at jordlederne i det ene skapet ikke var koblet enkeltvis til en jordskinne, jf. Veiledningen til DSBs kontrollskjema punkt 5.4. Når det gjelder arbeidet som er utført av Boine og Pedersen på det elektriske anlegget, gir som tidligere nevnt de bevisene som er ført ikke grunnlag for at det på leveringstidspunktet var vesentlige feil ved det elektriske anlegget.

(113) Samlet sett blir voldgiftsrettens konklusjon at ut fra det som er sannsynliggjort av feil på fartøyet på leveringstidspunktet, var ikke fartøyet i vesentlig dårligere stand enn kjøperen hadde grunn til å regne med ut fra kjøpesummen og forholdene ellers.

Konklusjon og spørsmålet om erstatning for sakskostnader

(114) Ingen av kjøperens anførsler gir grunnlag for at det forelå en mangel ved fartøyet da det ble overlevert til kjøper. Dermed er det ikke grunnlag for verken heving, prisavslag eller erstatning, og det er ikke nødvendig for voldgiftsretten å vurdere selgerens prinsipale anførsel om at kjøperen har reklamert for sent. Voldgiftsrettens konklusjon blir at selgeren Trond Egil AS frifinnes.

(115) Om sakskostnader heter det i voldgiftsloven § 40 andre ledd:

> «Voldgiftsretten kan etter begjæring fra en part pålegge en annen part å dekke aller eller deler av partens kostnader med saken dersom den finner dette riktig.»

(116) Det følger av voldgiftslovens forarbeider at voldgiftsretten ikke er bundet av tvistelovens sakskostnadsbestemmelser, men at det er naturlig for voldgiftsretten å se hen til de prinsipper for avgjørelse av sakskostnadskrav som gjelder i saker for de alminnelige domstolene, jf. Ot.prp.nr.27 (2003–2004) side 109.

(117) Trond Egil AS har vunnet saken i tvistelovens forstand. Etter voldgiftsrettens vurdering var ikke saken spesielt tvilsom. Samtidig hadde det vært ønskelig for å redusere risikoen for at tvist mellom partene kom til behandling i voldgiftsretten, at Trond Egil AS hadde sørget for bedre opplysning og dokumentasjon knyttet til garantireparasjonen i Polen. Etter en helhetsvurdering fastsetter voldgiftsretten at Vamo AS skal dekke tre fjerdedeler av sakskostnadene til Trond Egil AS.

(118) Trond Egil AS har krevd erstattet egne sakskostnader med 1 063 125 kroner, hvorav prosessfullmektigenes salær eks. mva. utgjør 737 963 kroner. Innvendinger mot sakskostnadsoppgaven har ikke fremkommet, og sakskostnadene ligger etter voldgiftsrettens

vurdering innenfor det nødvendige. Resultatet blir at Vamo AS skal erstatte sakskostnadene til Trond Egil AS med 797 343 kroner.

(119) Etter voldgiftsloven § 40 første ledd skal også kostnadene til voldgiftsretten fordeles mellom partene slik voldgiftsretten finner riktig. Voldgiftsretten har kommet til at disse kostnadene skal fordeles med tre fjerdedeler på Vamo AS og én fjerdedel på Trond Egil AS. De kostnadene dette gjelder er godtgjørelsen til voldgiftsretten med tillegg av arbeidsgiveravgift, pluss dekning av voldgiftsrettens reiseutgifter. Etter voldgiftsloven § 39 fastsetter voldgiftsretten sin egen godtgjørelse, og voldgiftsretten har fastsatt sin godtgjørelse for behandlingen av saken til 290 000 kroner (eks. arbeidsgiveravgift og reiseutgifter). Voldgiftsrettens samlede omkostninger fremkommer i en egen honoraroppgave som sendes partene sammen med dommen.

Slutning

1. Trond Egil AS frifinnes.

2. Vamo AS skal erstatte Trond Egil AS sine sakskostnader for voldgiftsretten med 797 343 – syvhundreognittisyvtusentrehundreogførtitre – kroner. Betalingsfristen er to uker fra avsigelsen av voldgiftsrettens dom.

3. Vamo AS og Trond Egil AS dømmes til å betale henholdsvis tre fjerdedeler og én fjerdedel av voldgiftsrettens omkostninger. Oppfyllelsesfristen er én måned fra voldgiftsdommen ble avsagt, jf. voldgiftsloven § 39 første ledd siste punktum. Overfor voldgiftsretten hefter partene solidarisk for voldgiftsrettens omkostninger.

ND-2025-5 Sø- og Handelsretten

Myndighet Sø- og Handelsretten

Dato 2025-04-25

Doknr/publisert ND-2025-5

Stikkord (5) Værftansvar, policedækning, bjærgning, ledelsesansvar, vedtagelse af standardvilkår.

Sammendrag

Sagerne omhandlede skaderne på trawleren «*Hardhaus*» ifm. at flydedokken «*Nordsøkatedralen*» kæntrede i august 2018. Ejeren af dokken, Hirtshals Yard A/S («*HY*») var gået konkurs. Ejeren af skibet, Hardhaus A/S, samt dennes forsikringsselskaber («*Skibsinteressenterne*»), rettede derfor et direkte krav mod hhv. HYs ansvarsforsikringsselskab, If Skadeforsikring, Filial af IF Skadeförsäkring AB (Pulb), Sverige («*If*») samt ledelsen i det konkursramte selskab for skader for NOK 51.156.764. If rettede et modkrav for udgifter på DKK 1.150.000 afholdt til bjærgning af skibet i forbindelse med kæntringen.

Retten fandt, at HY var erstatningsansvarlig, da HY – på trods af at den præcise årsag til krængningen ikke var fastlagt – havde misligholdt dokken og undladt renovering så længe, at det uundgåeligt var en medvirkende årsag. Retten fandt dog, at § 15, stk. 3, i Danish Maritimes standardbetingelser af 2017, som (modsat den tidligere version fra 2001) begrænsede erstatningsansvaret til kontraktsummen, var gyldigt vedtaget. Retten afviste bl.a., at Skibsinteressenterne havde godtgjort, at det var en særligt indgribende vilkår. If kunne derfor begrænse sit erstatningsansvar til kontraktsummen på ca. DKK 3 mio.

Retten afviste, at If kunne støtte ret på et dækningsforbehold i sin ansvarsforsikringspolice med HY om, at der ikke var dækning ved skadeforvoldelse ved groft brud på elementære sikkerhedsforanstaltninger, da det ikke var godtgjort at være tilfældet. Retten fastslog, at skibet efter flydedokkens kæntring befandt sig i «sejlbart farvand», og at bjærgningskravet derfor var omfattet af sølovens § 441, litra a). Kravet var derfor forældet efter den 2-årige forældelsesfrist for bjærgningskrav i sølovens § 501.

Retten frifandt Hys ledelsesmedlemmer, da retten ikke fandt, at de havde tilsidesat deres pligter efter selskabslovens §§ 115, 117 og 118 eller i øvrigt handlet uforsvarligt.

Sagen er blevet anket mellem Skibsinteressenterne og IF og to af ledelsesmedlemmerne.

Saksgang	Sø- og Handelsretten 25. april 2025.
Parter	Sagsøger: *Sag BS-8527/2022-SHR* Hardhaus AS, Maron AS (fusioneret med Hardhaus AS), Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA (alle ved advokat Peter Appel) *Sag BS-8530/2022-SHR:* Hardhaus AS, Maron AS (fusioneret med Hardhaus AS), Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA 2 (alle ved advokat Peter Appel) Sagsøgte: *Sag BS-8527/2022-SHR* IF Skadeforsikring, Filial af IF Skadeförsäkring AB (PULB), Sverige (advokat Henrik Thal Jantzen). *Sag BS-8530/2022-SHR:* Rasmus Brohus (advokat Søren Bergenser), Jesper Reinholt (advokat Anne Mette Ovesen), Torben Stegenborg Andersen (advokat Morten Samuelsson) og Jesper Wilhelm Bo Langsted (advokat Mads Balsby Wilkens)
Forfatter	Retten: vicepræsident Jette-Marie Sonne og de sagkyndige medlemmer havnekaptajn Susanne Thilqvist og skibsingeniør Ole Bastholm Jørgensen.

På grunn av avgjørelsens omfang, kan denne dommen lastes ned separat her

ND-2025-6 Sø- og Handelsretten

Myndighet	Sø- og Handelsretten
Dato	2025-05-06
Doknr/publisert	ND-2025-6
Stikkord	(6) Lasteskade, multimodal transport.
Sammendrag	Sagen omhandlede HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland («*HDI*»), som var forsikringsselskab for Nordex Food A/S («*Nordex*»). HDI havde rejst krav Log Man ApS («*Log Man*»), som skulle påtage sig at transportere to containere med ost fra Østrig til Los Angeles. Osten blev beskadiget, og holdbarheden blev reduceret som følge af for høje temperaturer. Containere blev derfor sendt tilbage til Østrig. Tre andre containere med ost blev behandlet i sagen BS-19711/2023-SHR [ND-2025-3]. Retten fandt, at Log Man var ansvarlig for skaden som fragtfører, jf. NSAB § 15. Ostens holdbarhed var reduceret, hvorfor der var et væsentligt værditab. Samtidig fandtes Nordex at have opfyldt sin tabsbegrænsningspligt ved at foretage en 'bjærgningssalg' med en rabat på 50 % til den oprindeligt tiltænkte køber. HDI blev tilkendt DKK 600.082 i erstatning.
Saksgang	Sø- og Handelsretten 6. maj 2025.
Parter	HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland (advokat Mads Laage-Petersen Poulsen) mod LOG MAN ApS (advokat Niels Jørn Friborg).
Forfatter	Retten: vicepræsident Jette-Marie Sonne og de sagkyndige medlemmer Morten Kjærgaard og Henrik Christensen.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Sagens baggrund og parternes påstande

(1) Sagen drejer sig om en planlagt transport af ost fra Østrig til Los Angeles.

(2) Sagsøgeren, HDI Danmark, har før hovedforhandlingen fremsat påstand om, at LOG MAN skal betale 635.152,05 kr. med procesrente fra den 18. december 2022.

Påstanden er opgjort sådan:

Værditab	78.140,58 USD
Transport af containere (retur)	4.200,00 EUR
Test af varerne	3.589,92 EUR
Interne arbejdstimer	300,00 EUR
Nye veterinærdokumenter	32,80 EUR
I alt	635.152,05 kr.

(3) HDI Danmark har under hovedforhandlingen korrigeret påstanden i henhold til vekselkurserne for USD og EUR pr. 1. august 2022, hvorfor påstandsbeløbet er blevet nedsat til 629.045,82 kr. DKK.

(4) Sagsøgte, LOG MAN, har fremsat påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen

(5) Sagen drejer sig om en multimodal transport af to containere med hvid ost fra sælger Nordex Food A/S til køber Kradjian Import Co. Inc. i USA. Godset er faktureret den 19. april 2022 ved to fakturaer på hver 78.007,68 USD.

(6) Godset blev afsendt den 19. april 2022 fra Nordex' fabrik i Pöggstall i Østrig med ende destination Los Angeles. Det var meningen, at godset skulle vejtransporteres fra Pöggstall til Wien, og herefter jernbanetransporteres fra Wien til Hamborg, hvorfra godset skulle søtransporteres til USA.

(7) Da godset befandt sig i Wien, opdagede Nordex, at godset havde henstået uden aktiv nedkøling i perioden mellem den 19. april 2022 og den 29. april 2022 i strid med parternes aftale, som er nedfældet i mail af 4. maj 2022 mellem Connie Roskvist fra Nordex og Henrik Munch fra Log Man:

«

...

Her under finder du den almindelige procedure fra lastestedet og frem til ankomt til afskibningshavnen, som er godkendt af Nordex Food A/S.

Dag 1:

Containeren laster i Pöggstall

Der er non-active colling (uden gen-set) / containeren er ikke precooled.

Dag 1:

Containeren indleveres efter oplastning til en container terminal i Østrig (Vienna/Enns) med henblik på videretransport med Rail/Bane til afskibningshavn (Hamburg/Bremerhaven).

Hvis containeren ikke afgår fra container terminalen indenfor et døgn tilsluttes den strøm.

Dag 2:

Containeren afgår typisk fra container terminalen i Østrig samme aften eller dagen efter.

Dag 3-4:

Containeren ankommer til afskibningshavnen hvor den tilsluttes strøm indtil afskibning/ombord lastning.

Transittiden fra afgang Container terminalen og frem afskibningshavnen varierer derfor fra 24-48 timer.

...»

(8) Sammen med de to i denne sag omhandlede containere var der yderligere 5 containere med hvid ost, som blev afsendt fra Nordex i Pöggstall. Af disse 5 containere blev to containere leveret i USA uden problemer, idet disse havde været aktivt nedkølet, mens de andre 3 containere har været genstand for en retssag ved Sø- og Handelsretten (BS-19711/2023-SHR), hvor der blev afsagt endelig dom den 21. februar 2025.

(9) For godset i de to containere i nærværende sag blev der den 20. april 2022 af de østrigske fødevaremyndigheder udstedt «Official Health Certificate», hvoraf blandt andet fremgår en produktionsdato og en udløbsdato et år senere end produktionsdatoen.

(10) Der er af Nordex den 4. juli 2022 udarbejdet en analyse af indholdet af de to containere. Af konklusionen fremgår:

> «The product does not pose any food safety risk, as the composition has not changed. The quality of the product is still intact according to the microbiological results of accredited laboratory and organoleptic assessment on site. The temperature checked on return, showed below 6°C on worst case points. Because of closed room and already chilled product the temperature inside the container could not increase. The result from the simulation test verify that the higher temperature does not have impact on the micro level and the food safety.
>
> The customer was informed through complain #124.
>
> *Released»*

(11) Der er den 18. juli 2022 efter opdrag fra Nordex – og efter besigtigelse af godset den 10. maj 2022 – udarbejdet en surveyrapport, hvoraf fremgår:

> *2 Goods*
>
> The consignment comprised in total 40 pallets with 4,416 cartons of white cheese with a cargo weight of 39,064.32 kg gross. The white cheese was pickled in brine and was packed in tins of varying sizes.
>
> The tins were sealed with a metal lid and were covered by a plastic lid.
>
> *3 Survey on 10 May 2022*
>
> *3.1 General information*
>
> The following parties attended for survey:
>
> - Mr. Manuel Soucek, Surveyor, on behalf of Log Man ApS
> - Mr. Lars Madsen, CEO, representing Nordex Käserei Ges.m.b.H.
> - Ms. Sanne Nørmølle, Quality Control Coordinator, representing Nordex A/S
> - Mr. Klaus Thygesen, Production Manager, representing Nordex Käserei Ges.m.b.H.
> - Mr. Christian Eissner, on behalf of Reck & Co. GmbH
>
> Upon arrival of the attending surveyor at seller's warehouse in Pöggstall, the container no. HLBU 917 662-8 was already available for an inspection.

The container no. HLBU 917 662-8 was picked-up the day before at the rail station in Vienna and arrived at the premises of Nordex Käserei Ges.m.B.H. the same day at around 17:00 h It. According to the information provided by the driver, the refrigerating unit was not connected to electric power since then.

The container no. TTNU 843 189-3 was picked-up at the rail station in

Vienna at the day of the survey and arrived at the premises of Nordex

Käserei Ges.m.b.H. at around 10:20 It. During transport from rail station Vienna to seller's warehouse, the container was not connected to power supply.

Both containers were found with the original seal numbers and were opened in presence of all attending parties.

...

3.3 Damage

3.3.1 Container No. HLBU 917662-8

Upon opening of the container with all attending parties, the ambient temperature in the trailer was measured with +6.9°C. The temperature on the goods, measured on the outside of the tins, was recorded with +5.3°C.

Thereafter, the truck was docked to the ramp and the unloading of the container commenced.

In course of the unloading of cargo, the three samples of the cargo were taken; as follows:

- Sample #1 – Lot No. C2132/14291 stowed at rear end of trailer / taken at the bottom
- Sample #2 Lot No. C2132/14291 stowed in the middle of trailer / taken at the top
- Sample #3 Lot No. C2132/14291 stowed at front wall / taken in the middle

The temperature on the pallets stowed in the middle of the trailer was recorded with +6.5°C, the temperatures of the pallets and the front wall were recorded with +6.1°C.

One tin was randomly chosen and opened for a thorough inspection and tasting of the product.

Neither the consistency, nor the taste and appearance of the product did reveal any impairments. The brine did not show any discolorations.

3.3.2 Container No. TTNU 843 189-3

Upon opening of the container with all attending parties, the ambient temperature in the trailer was measured with +4.7°C. The temperature on the goods, measured on the outside of the tins, was recorded with +4.3°C.

Thereafter, the truck was docked to the ramp and the unloading of the container commenced.

The shrink film, wrapped around the pallets, showed signs of condensation.

In course of the unloading of cargo, the three samples of the cargo were taken; as follows:

- Sample #1 – Lot No. L 2141/19627 stowed at rear end of trailer / taken at the bottom
- Sample #2 Lot No. L 2141/14872 stowed in the middle of trailer/taken at the top
- Sample #3 Lot No. L 2141/14872 stowed at front wall/taken in the middle

One tin was randomly chosen and opened for a thorough inspection and tasting of the product.

Neither the consistency, nor the taste and appearance of the product did reveal any impairments. The brine did not show any discolorations.

The temperature on the pallets stowed in the middle of the trailer was recorded with +5.6°C, the temperature of the pallets and the front wall was recorded with +4.5°C.

3.4 Appraisal of packaging

The tins were stowed on trays. Each tray contained 6 tins and was shrink wrapped.

The trays were stowed on wooden pallets and shrink-wrapped as well.

In the opinion of the reporting surveyor the packing can be considered as being customary and suitable for the selected transport mode.

4 Temperature Data

According to the booking request by Nordex A/S, the cargo was to be transported with a carrying temperature of +3°C. As per the labels on the trays, the cargo is to be kept refrigerated at 2-5°C.

Since the cargo was not equipped with temperature data loggers, the actual temperature on the cargo during transport could not be established.

Nordex A/S has requested the carrier Hapag Lloyd AG to disclose the data of the temperature recorder of the subject containers, which however was refused by the shipping line.

5 Laboratory analysis

Following to the inspection of the goods by the attending surveyor, the Nordex Käserei Ges.m.b.H. arranged for a food analysis of the captioned products by the independent laboratory Eurofins.

On 04 July 2022, we have received the attached risk assessment report by Nordex Käserei Ges.m.b.H and were informed that the product does not pose any food safety risk. On this basis, the product was released.

...

7 Cause of damage

In the opinion of the surveyor both reefer containers had not been connected to power supply during transit while being in the custody of the carrier and further contracted parties, which however did not impact the quality of the products.

...»

(12) Der er efter opdrag fra Nordex den 13. marts 2023 udarbejdet et tillæg til surveyrapporten, hvoraf fremgår:

Upon request of the cargo underwriters, we surveyed the subjectmentioned consignment after the same had been returned to shipper's warehouse in Pöggstall, Austria on 10 May 2022 to establish the extent and cause of any damages to the cargo.

In course of the survey, no impairments of the cargo – neither to it's consistency, nor it's taste and appearance – could be established by the attending surveyor.

In course of the survey, 10 samples of the product were taken which were subsequently analysed through the independent laboratory Eurofins. Based on the microbiological results of Eurofins and their organoleptic assessment, the shipper concluded that the quality of the product is still intact.

A simulation test further verified that the higher temperature did not have any impact on the micro level and the food safety. On this basis, the product was released on 04 July 2022.

The product packaging stated the best before date with February and March 2023. Thus, by the time, the product was again released the product still had 7 months to go.

...

On 23 January 2023, we were notified by the applicant, acting as legal representative of the cargo underwriters HDI Denmark, that the Insured had sold the consignment for 50% of the original price to the original buyer.

The product was reportedly taylor made for this specific customer and carried the customer's name on the product packaging. The original customer had reportedly rejected the goods at full price.

To be able to sell the goods for a full price, it would have been necessary to re-label the packaging, repack the same and stamp the cans with an updated (shorter) sell-by date.

The fact that the product had not been kept within the parameters of the specified cold chain would have had to be disclosed to a potential customer. These factors in addition to the reduction in the useby date of the products meaned to the seller that it would not have been feasible for the products to be repackaged.

For that reason, the seller had decided to sell the goods to the original customer for a reduced price at USD 78,140.58 instead of USD 156,015.36.

We were requested by the applicant to review the costs which would have occurred in connection with the re-packaging and assess whether the decision to sell the consignment for a reduced price had been the most feasible option.

Moreover, we were requested to comment on the following:

1. Importing goods prejudiced by temperatures spikes into the USA is subject to this being permitted by local veterinary regulation.

2. The manufacturer would have down time on its regular production when re-packaging as it will occupy production capacity, leading to lower sales of new production and a resulting loss.

No information was made available when the consignment had been shipped to the USA.

2 Goods

The consignment comprised in total 40 pallets with 4,416 cartons of white cheese with a cargo weight of 39,064.32 kg gross. The white cheese was pickled in brine and was packed in tins of varying sizes; 6 tins per carton. The tins were sealed with a metal lid and were covered by a plastic lid.

3 Investigation

3.1 Cargo Value

Nordex Food A/S sold the consignment to Kradjian Import Co. Inc. on basis incoterm CIF at the following prices:

Invoice No. 514767 2,208 cartons	EUR	78,007.68
Invoice No. 514768 2,208 cartons	EUR	78,007.68
In total	EUR	156,015.36

The invoices stated CIF, but the freight costs were invoiced separately with the attached invoices to the consignee.

3.2 Costs occurred

Inspection by the Austrian veterinary authority	EUR	32.80
Laboratory analysis by Eurofins	EUR	1,662.00

3.3 Estimated costs of re-packaging

3.3.1 Estimated labour costs for re-packaging

The estimated costs of re-packaging were advised as follows:
Abt. EUR 23,493.00

8 staff, each three weeks for an average salary of EUR 3,915.50/months (excluding shift and weekend surcharge)

We deem the quantum of these costs as reasonable.

In addition to the above-mentioned costs, it must be taken into account that the personnel and machines used for the re-labelling/re-packaging could not be available for the regular production operations during the time of re-packaging, which would have resulted in further costs.

3.3.2 Estimated costs of new packaging

The following estimated costs of new packaging were provided:

19,584 tins x EUR 0.44 =	abt. EUR 8,616.96
6,912 tins x EUR 0.23 =	abt. EUR 1,589.76
26,496 lids x EUR 0.13 =	abt. EUR 3,444.48
In total	abt. EUR 13,651.12

We deem the quantum of these costs as reasonable.

4 Estimated costs of re-packaging versus salvage sale at a reduced price

The consignments were reportedly sold with a reduction of EUR 77,874.78.

For the re-packaging/labelling of the goods estimated costs in the amount of EUR 37,144.12 would have occurred.

5 Further considerations

The buyer entered into a sales contract for a product that had normally a best-before date of one year and was produced especially for him. Since the consignments were not released until July 2022 and the buyer therefore had a disadvantage in selling the original goods under the original conditions, it is understandable that the consignments were not longer accepted at the original purchase price.

In our opinion, the buyer would have been entitled to a replacement delivery.

The costs associated with such a replacement delivery and the utilization of the original product would have been came along with high costs. Despite this and under consideration that the products were specifically labelled for the buyer in the USA, it would have been questionable whether the original products could still be sold on a local market and at what price.

6 Importing of the products into the US after temperature deviation

Since the laboratory analysis confirmed that the product was not impacted by the temperature deviation and subject to issuing a new veterinary certificate, we believe that there would have been no objections to importing the goods into the USA.

7 Conclusion

Based on the costs presented it appeared at first sight that the repackaging would have been a more favourable option than the sale on the basis of a reduced price. However, under balance of all probabilities outlined above, the reporting surveyor is of the opinion that the sale for a reduced price of 50% was reasonable.

(13) Den 6. juli 2022 sendte Nordex følgende mail til Kradjian Import:

> Dear Raffi,
>
> I should like if you will confirm to me, that you will be interested in taking the total of 5 x 40 FCL Piknik which have been taken out, as the containers were left without cooling under transport.
>
> The products have been tested and the microbiology is ok in the cheese. However, we are not able to grant you 12 months guarantee on the shelf life.
>
> Please confirm to me that you will be willing to accept this condition if we offer a special rebate of 40-50% rebate.
>
> I need this in writing from you to give to the insurance company.

(14) Den 6. juli 2022 skrev Raffi Kradjian til Nordex:

> I agree and confirm that I will buy those 5 containers that were kept without refrigeration as long as the cheese is not spoiled, with 50% discounted price so that we sell them fast by reducing our price, in case the shelf life becomes much shorter once the product was not refrigerated.

(15) Den 27. juli 2022 blev der – efter forinden at være udstedt kreditnotaer på det aftalte beløb – udstedt nye fakturaer på henholdsvis 38.921,93 USD og 38.952,85 USD i overensstemmelse med aftalen af 6. juli 2022 om en prisreduktion på 50 %.

(16) Der blev desuden den 27. juli 2022 udstedt et veterinærdokument til 32,80 EUR.

(17) Der er under retssagen vedrørende de 3 yderligere containere, som blev sendt til Kradjian Import i USA, men som – ligesom containerne i denne sag – også havde været udsat for en periode uden aktiv nedkøling, afgivet forklaringer under hovedforhandlingen af blandt andre Hanne Levin Sørensen fra Nordex og Raffi Kradjian fra Kradjian Import.

(18) Af Hanne Levin Sørensens forklaring i BS-19711/2023-SHR fremgår:

> «...
>
> Det er Connie Roskvist ved Nordex, der har foretaget bookingen af transporten ved Log Man i den konkrete sag med de tre containere. Hun kom først selv ind i sagen i det øjeblik, at det var gået galt.
>
> ...
>
> Der var små muligheder for at lave et bjærgningssalg. Det var ikke muligt at returnere varerne til Østrig, men der var den mulighed, at Kradjian Import accepterede varerne uden garanti og uden test af varerne mod en rabat på 50 % af den oprindelige salgspris.

Den ost, der blev solgt til Kradjian Import, er en private label ost, hvilket indebærer, at osten ikke kan sælges til andre kunder, da det er Kradjian Imports emballage, der er på osten. «Picnic» er Kradjian Imports mærke, men hun er ikke bekendt med, hvorvidt der foreligger en varemærkeregistrering af mærket. Hun var ikke selv inde over forhandlingerne med Kradjian Import om bjærgningssalget, da det var noget, Nordex' salgsafdeling stod for.

...

Hun mener, at det var Kradjian Import, der forslog, at der skulle være en rabat på 50 %. Hun er ikke bekendt med, hvorvidt der er anden og mere korrespondance om bjærgningssalget relateret til de tre containere end de af Jan Norvin til Kradjian Import sendte e-mails af 6. juli 2022. Hun fik for det meste mundtlige overleveringer om, hvad der var sket i salgsafdelingen, der stod for bjærgningssalget.

...

Hun har sandsynligvis set Nordex' risikoanalyse af 4. juli 2022 vedrørende de to containere, der blev sendt retur til Pöggstall. Hun ved ikke, om hun har set risikoanalysen, før bjærgningssalget blev gennemført. Hun er ikke bekendt med, om Kradjian Import har set Nordex' risikoanalyse af 4. juli 2022, før der blev indgået aftale om bjærgningssalg, da det ikke er hende selv, der har haft kontakten med Kradjian Import.

Hun har set den surveyrapport af 18. juli 2022, som blev udarbejdet på baggrund af undersøgelser af 10. maj 2022 af de to containere, der blev sendt retur til Pöggstall. Hun ved ikke, hvornår hun blev bekendt med oplysningerne i surveyrapporten. Hun ved heller ikke, om Kradjian er blevet præsenteret for eventuelle foreløbige oplysninger om indholdet af surveyrapporten før bjærgningssalget, da hun ikke selv havde dialogen med Kradjian Import.

Man undersøger ost ved laboratorietest, og der ikke noget, der forhindrer i, at man kan lave sådanne test ud over udløbsdatoen, da ost er et organisk materiale. Hun kender dog ikke det tekniske i, hvordan man undersøger, om ost har taget skade.

Hun ved ikke, hvad der er sket med de to containere, der blev sendt til LA, og som der ikke er kommet claims på. Der har kun været fem containere, hvor de har modtaget claims.

...»

(19) Af Raffi Kradjians forklaring i BS-19711/2023-SHR fremgår:

«Raffi Kradjian har forklaret blandt andet, at han er en forretningsmand, som importerer og distribuerer fødevareprodukter i USA, hvilket han har gjort de sidste 44 år. Han er en stor spiller i USA inden for fødevareprodukter fra Mellemøsten og Middelhavsområdet.

Kradjian Import er hans selskab, og det er gennem dette selskab, at han importerer fødevarer fra EU og Mellemøsten, der videredistribueres til forretninger i USA og Canada. Kradjian Imports kunder er mindre og mellemstore forretninger i USA. Costco er én af Kradjian Imports kunder, men omkring 80 % af Kradjian Imports kunder er mindre forretninger.

Han har handlet med Nordex fra tid til anden siden 1986. Siden 2000 har samarbejdet med Nordex været mere fast, og produkterne fra Nordex har været populære. Picnic-osten er det mest populære produkt, Kradjian Import køber fra Nordex. Kradjian Import har en eksklusivaftale med Nordex, og Nordex kan derfor ikke sælge til andre kunder i USA.

...

Da containerne ankom til Kradjian Imports eget varehus, tjekkede de produkterne, og de fandt ud af, at osten havde mistet sin tekstur, samt at smagen var ok, men en lille smule ved siden af («off»). Det største problem var teksturen, da osten var blevet blødere og havde mistet sin vægt, som følge af at vandet var drevet ud af osten. Dette er normalt, når ost ikke bliver opbevaret under korrekte temperaturer. Osten var ikke farligt at indtage for mennesker.

Kradjian Import blev tilbudt at købe osten mod et nedslag på 50 % i prisen. Kradjian Import tog imod tilbuddet om nedslaget på 50 % og accepterede at købe osten blandt andet som følge af Kradjian Imports gode og langvarige forhold til Nordex. Man bliver nødt til at hjælpe hinanden i sådanne situation. Han vurderede selv, at nedslaget på 50 % var acceptabelt efter omstændighederne, da osten ikke fuldstændig var ødelagt, men den var anderledes i forhold til tekstur, vægt og smag. Han mente, at osten kunne sælges hurtigere og til en lavere pris. Der er nogle virksomheder i USA, der køber for gammel ost til en lavere pris end den oprindelige værdi, og som laver den for gamle ost om til hård ost.

Den ost, som Kradjian Import købte af Nordex, endte dog med at blive solgt til halv pris til Kradjian Imports egne kunder.

Han kan ikke huske, om der er anden korrespondance om bjærgningssalget, end de e-mails af 6. juli 2022, som blev sendt mellem ham selv og Jan Norvin ved Nordex. Han mener, at det var Nordex, der fremsatte tilbuddet om et nedslag på 50 %. Han gav ikke selv nogen indikation af, at han ville have et nedslag på 50 %. Da han fik tilbuddet om, at han kunne købe produkterne med et nedslag på 50 %, accepterede han, at han ville tage osten ind og kigge på den og se, om det var muligt at sælge det videre. Hvis osten havde været helt ødelagt, ville han ikke have betalt noget for den.

Han kender ikke til surveyen af 18. juli 2022, som blev lavet i Pöggstall på baggrund af undersøgelser af de to containere, som ikke blev sendt til New York, og han kan ikke huske, om han har ikke set foreløbige analyser eller lignende. Han kan ikke huske, om han har set den af Nordex udarbejdede risikoanalyse af 4. juli 2022, da det er over 2 år siden.»

(20) Parterne er enige om, at NSAB 2015 finder anvendelse.

Forklaring

(21) *Hanne Levin Sørensen* har forklaret, at hun er uddannet speditør. Hun kom i lære i 1989 og arbejdede herefter som speditør i 16 år. I de sidste 20 år har hun arbejdet i produktionsvirksomheder med eksport af fødevarer på køl. Hun har arbejdet hos Nordex i 7 ½ år. Nordex producerer primært hvid ost. Nordex har produktion i Danmark, Østrig og Rumænien.

(22) Nordex har haft Kradjian Import som kunde siden 1998. Kradjian Import er fortsat kunde. Nordex sender løbende varer til Kradjian Import både i Los Angeles og i New York og både fra Danmark og fra Østrig.

(23) En transport fra Østrig til Los Angeles forløb i 2022 sådan, at varerne blev læsset på en container, som herefter skulle omkring tolden for at få udstedt tolddokumenter. Herefter blev containeren kørt til terminalen i Wien for herfra at komme med tog til Hamborg eller Bremerhaven, hvorfra containeren skulle transporteres til søs til Los Angeles eller New York.

(24) Nordex har brugt Log Man siden 2014 og frem til 2022. Nordex bruger ikke længere Log Man. Det skyldes ikke denne sag.

(25) Hun er bekendt med korrespondancen den 4. maj 2022 mellem Connie Roskvist fra Nordex og Henrik Munch fra Log Man. Nordex forventede, at der fra varerne blev læsset, og til der blev tilsluttet strøm, ville gå højst 1 – 1½ døgn. Hvis containeren stod i Wien og ikke kom med toget, skulle den tilsluttes strøm. I 2021 udførte kvalitetsafdelingen en prøve og fandt, at denne fremgangsmåde var forsvarlig. De første to containere, som er nævnt i korrespondancen, blev der ikke reklameret over, fordi det har vist sig, at de var tilsluttet strøm. Det undersøgte hun efter sin forklaring i retten i november 2024. De tre containere i den tidligere retssag havde ikke været tilsluttet strøm ligesom containerne i nærværende sag.

(26) Hun har udarbejdet tidslinjen «NDX claim 124 – ordre 213072 + 213075 til Kradjian, LA». Ordrerne blev afsendt fra Pöggstall den 19. april 2022. Nordex blev klar over, at noget var galt den 27. april 2022, idet Log Mann meddelte, at containerne var short shipped. Nordex bad Log Man redegøre for, om containerne var blevet opbevaret på køl. Log Man meddelte den 29. april 2022, at dette ikke var tilfældet, og at containerne befandt sig i Wien.

(27) Varerne til Kradjian Import er private label produkter, og der er tale om en eksklusiv ret som gør, at Nordex ikke kan sælge til andre i USA. De undersøgte muligheden for omsmeltning og ompakning, men der er juridiske begrænsninger, som gør, at man af fødevaresikkerhedsmæssige årsager ikke må blande forskellige vareproduktioner.

(28) Hun var ikke inde over korrespondancen den 6. juli 2022 om bjærgningssalg. Det var en sælger hos Nordex, der havde direkte kontakt med Kradjian Import. Hun ved, at Nordex forsøgte at sælge med en prisreduktion på 40 % til Kradjian Import.

(29) I forbindelse med survey blev der udtaget prøver, som skulle sendes til laboratoriet på grund af den brudte kølekæde og nedsat holdbarhed, da ost er et levende produkt, og man ikke ved, hvordan det udvikler sig, hvis det ikke sælges hurtigt. Hvis containerne ikke var blevet solgt til Kradjian Import med en 50 % prisreduktion, ville Kradjian Import nok have sagt, at Nordex selv måtte tage sig af produktet. Kradjian Import fik erstatningsvarer.

(30) Vidnet har læst sin forklaring i dommen fra den tidligere retssag. Hendes forklaring er refereret korrekt.

(31) Hun tror, at man bad surveyoren om en supplerende erklæring for at dække alle muligheder og holde alle muligheder åbne. Hun kan ikke svare på, hvorfor man indhentede supplerende erklæring så sent som i marts 2023.

(32) Hun ved ikke, hvordan Kradjian Imports private labels ser ud, og hun kan ikke svare på, hvad der står på de labels, man ser på foto 7 til surveyrapporten fra 18. juli 2022.

Parternes synspunkter

(33) *HDI Danmark* har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

> *B. ANBRINGENDER*
>
> *B.1 SAGENS FAKTA OG TVISTEN I HOVEDTRÆK*
>
> 2. Sagen omhandler skade på ost i forbindelse med transport fra Pöggstall, Østrig, til Los Angeles, USA, med transportøren Log Man, som er sagsøgte i sagen.
>
> 3. Sagsøger, HDI Danmark, er forsikringsselskab for sælgeren af godset, Nordex Food A/S. Sagsøgte er den kontraherende transportør, Log Man A/S.
>
> 4. Godset blev afsendt af Nordex Food A/S fra Pöggstall, Østrig, og skulle transporteres fra Pöggstall, Østrig, til Hamburg, Tyskland, med henblik på at blive læsset ombord på et skib og blive transporteret til køberen Kradjian Importing Company, Inc. i Los Angeles, USA.
>
> 5. Ved ankomst til Hamburg, blev det imidlertid konstateret, at containerne ikke havde været tilstrækkeligt nedkølet under transporten til Hamburg, hvorfor containerne skulle transporteres tilbage til producenten med henblik på at blive inspiceret og revurderet i forhold til fødevarekontrol.
>
> 6. Som resultat af denne periode på 10 dage uden aktiv temperaturregulering, ville køberen af private label produkterne kun acceptere at tage imod godset til 50% af den oprindelige salgspris.
>
> 7. HDI Danmark gør gældende, at Log Man er erstatningsansvarlig for tabet som følge af temperaturskaden i denne sag som kontraherende transportør, jf. NSAB 2015 § 3, stk. B og § 15, idet Log Man har udstedt fragtregning for transporten

bilag 2 (E61-E62). Log Man er ligeledes ansvarlig for sine underkontrahenter, såfremt en sådan måtte være den egentlige skadevolder.

8. Der foreligger ikke dokumentation for, at skaden måtte skyldes eventuelle ansvarsfrihedsgrunde som oplistet i NSAB 2015 § 16.

9. I det følgende struktureres påstandsdokumentet således, at sagens anbringender gennemgås, hvorefter Sø- og Handelsrettens afgørelse i BS-19711-2023-SHR gennemgås, da denne sag har et stort set enslydende sagsforløb.

B.2 NON GEN-SET TRANSPORT

10. Der var aftalt en såkaldt «non Gen-Set» transport – en transportform, der ikke inkluderer aktiv nedkøling. Bilag 10 (E79-E81) indeholder en nærmere redegørelse for de aftalte transportforhold. Da bilaget forklarer transportforløbet generelt for gods, der bliver transporteret fra Pöggstall via Enns eller Wien, er bilaget ligeledes relevant i denne sag.

11. E-mailen i bilag 10 (E79-E80) forklarer det sædvanlige aftalte transportforløb, nemlig at en container bliver lastet i Pöggstall uden gen-set. Fra Pöggstall bliver containeren kørt til en container terminal i Wien eller Enns i Østrig.

12. Som det fremgår af følgende citat, er det kun i korte perioder, hvor det var aftalt, at godset skulle stå uden aktiv nedkøling:

> «Hvis containeren ikke afgår fra container terminalen indenfor et døgn tilsluttes den strøm. [...] Transittiden fra afgang Container terminalen og frem til afskibningshavnen varierer derfor fra 24-48 timer.»

B.3 TIDSLINJE FOR TRANSPORTEN

13. For at illustrere transportens tidsforløb, opstilles en tidslinje her:

- 19. april 2022: Godset lastet i containeren og kørt til Wien uden gen-set
- 29. april 2022: Log Man oplyser til Nordex, at godset har stået uden nedkøling siden ankomst til Wien (dvs. 10 dage)
- 29. april – 9. og 10. maj 2022: Godset på køl indtil returtransport
- 9. og 10. maj 2022 henholdsvis kl. 17:00 og kl. 10:20: ankomst til Pöggstall o 10. maj 2022: besigtigelse af godset

14. Dette betyder: godset har været 10 dage uden nedkøling mellem den 19. og 29. april 2022 for derefter at være blevet kølet ned igen i henholdsvis 10 og 11 dage inden returtransport til Pöggstall med henblik på besigtigelse den 10. maj 2022 kl. 8:00.

15. I forbindelse med returtransport til Pöggstall var der en periode på henholdsvis max 15 timer og max 2-3 timer, hvor godset var uden køl indtil foretagelsen af survey. Med reference til bilag 10 (E79-E80), var tidsperioden i forbindelse med transport fra Wien til Pöggstall uvæ- sentlig til sammenligning med perioden fra den 19. til den 29. april 2022, hvor godset var uden køl i 10 dage. Desuden var perioderne uden køl på returtransporten langt indenfor de aftalte tidskrav som bilag 10 (E79-E80) viser.

16. For overskuelighedens skyld, samt for at illustrere de løbende skridt, som Nordex/HDI tog for at begrænse tabet, er bilag 17 (E223E225) fremlagt. Bilaget er en oversigt over handlings- og tidsforløbet i sagen, med fokus på de foranstaltninger, der blev truffet undervejs. Bilaget er udarbejdet af Hanne Levin Sørensen, som er indkaldt som vidne i sagen, og vil blive bekræftet af samme under afgivelsen af vidneforklaringen.

17. Log Man har under sagen fremsat bemærkninger om godsets temperatur på besigtigelsestidspunktet. På dette tidspunkt, havde godset været uden aktiv nedkøling i en periode på 10 dage, hvorefter godset blev nedkølet i 10 dage. På grund af perioden uden nedkøling efterfulgt af perioden med nedkøling ville en eventuel kernetemperatur af godset været ubrugelig i forhold til en vurdering af, hvorvidt godset var beskadiget.

B.4 TRANSPORTØRENS PRÆCEPTIVE PLIGT TIL AT TRANSPORTERE GODSET UDEN AT BESKADIGE DET

18. Det er altid og på præceptivt grundlag transportørens ansvar at transportere godset uden at beskadige det. Dette indebærer, at hvis transportøren ikke ser til, at godset opbevares under rette temperatur under transporten, så er transportøren ansvarlig.

19. Der er afgivet instruks om temperaturen, og det fremgår af bilag 10 (E79-E80), hvad der var aftalt og fast procedure. Transportøren er selvsagt pligtig at overholde denne instruks og kan ikke fraskrive sig denne pligt med henvisning til, at temperaturen er kundens ansvar.

B.5 BEMÆRKNINGER VEDR. VÆRDIFORRINGELSE

20. Log Man har gjort gældende, at HDI ikke har dokumenteret nogen værdiforringelse på 50%. For at kunne tage stilling til dette, er det relevant at holde følgende to punkter for øje. For det første, så havde Nordex en loyal oplysningspligt til at fortælle køberen, Kradjian, om, at godset havde været uden for temperatur-regulering. For det andet, så var der tale om private label gods, som kun havde én potentiel køber på baggrund af en eksklusivaftale mellem Nordex og Kradjian.

21. «Markedsprisen» for dette gods kan ikke betragtes at være andet end den pris, som Nordex og Kradjian havde forhandlet sig frem til. Med andre ord, hvis Kradjian sagde nej til at købe godset, så ville godset skulle ompakkes til væsentligt yderligere omkostning eller destrueres. Hvis Nordex fastholdt ostens pris, og

Kradjian ikke var villig til at betale denne, så ville Nordex skulle føre en retssag mod Kradjian med påstand om, at denne ikke var berettiget til at nægte købet af godset. På baggrund af de objektive forhold i sagen, er det særdeles tvivlsomt, at en dommer ville have konkluderet, at Kradjian skulle have købt godset til 100% af salgsprisen.

22. Omkostningerne ved at føre en sådan retssag mod Kradjian ville hurtigt løbe op, selv hvis Nordex skulle få medhold heri. HDI fastholder i øvrigt, at et bjærgningssalg til anden side ville indebære de omkostninger, der fremgår af bilag 7 (E119-E125); lønomkostninger til sortering og ompakning, omkostninger til ny emballage og omkostning til nye veterinærdokumenter. For at få en tilsvarende tabsbegrænsning som salget til 50% til Kradjian, så ville Nordex skulle sælge godset til 73,8 % af den oprindelige pris til en anden køber.

23. Med den loyale oplysningspligt om godsets opbevaring og den nedsatte holdbarhed som følge heraf samt tidsforløbet ved at skulle ompakke godset, så er det HDI's opfattelse, at det ikke ville være muligt at finde en potentiel køber til mere end 73,8 % af den oprindelige salgspris.

B.6 BEVISBYRDEN OG SKADESDOKUMENTATION

24. Containerne var uden aktiv nedkøling fra den 19. til den 29. april 2022. Karakteristisk for en «reefer» container, som er i stand til at holde gods ved en forudbestemt temperatur er, at denne kræver aktiv nedkøling for at være effektiv, særligt over længere perioder. Log Man gør gældende, at en reefercontainer uden aktiv nedkøling i en periode på 10 dage vil have stort set samme temperatur (ca. 3 grader celsius) som ved udgangspunktet.

25. Det er imidlertid HDI's opfattelse, at det ud fra dette tidsforløb kan lægges til grund, at indholdet af containeren har været udsat for en for høj temperatur. Det gøres gældende, at Log Man har bevisbyrden for det modsatte, overraskende, synspunkt.

26. Under alle omstændigheder skulle denne transit vare 24-48 timer, jf. bilag 10 (E79-E80), og den væsentligt længere transittid på over en uge, må tilskrives Log Man som en ansvarspådragende fejl, som helt påregneligt for dem vil føre til temperaturskade. Dette har Log Man nu også tiltrådt.

27. Godset blev returneret til lageret i Østrig for at blive undersøgt for temperaturskader. Det er HDI's opfattelse, at der for at vurdere, hvorvidt godset er blevet temperaturskadet, skal tages udgangspunkt i de temperaturkrav, der er for den pågældende type fødevarer. Her må der være en formodning for, at godsets holdbarhed er nedsat, hvis temperaturkravene under opbevaring er overskredet, uanset om osten efter en mikrobiologisk undersøgelse udført kort efter skaden, fortsat er egnet til menneskeføde.

28. Ostens tilstand er ikke binær, altså enten uskadt og med en holdbarhed som på produktionsdatoen, eller beskadiget og uegnet til menneskeføde. Der er naturligvis

en glidende nedgang i ostens holdbarhed fra produktion indtil udløb af holdbarhedsdatoen. At der ikke, kort efter skaden, kan måles mikrobiologiske forandringer, er ikke ensbetydende med, at holdbarheden ikke var påvirket. Hertil kommer, at det relevante kriterium for fastsættelse af HDI's erstatning er godsets *markedsværdi*. Faldet i markedsprisen udgør den pris, som en køber er villig til at betale for godset, når sælgeren har overholdt sin loyale oplysningspligt. I denne sag var det 50%, grundet godsets produktion til en bestemt køber.

B.7 TABET OG TABSBEGRÆNSNINGSPLIGT

29. Det fremgår af NSAB 2015 § 17, at erstatning for bortkomst eller forringelse af godset beregnes efter godsets fakturaværdi. Det er på denne baggrund, at tabet er beregnet i påstanden, navnlig ved sammenligning af fakturaværdien og den værdi, som godset havde som skadet private label gods, med hensyntagen til den forventede pris til ompakning af godset. Det gøres gældende, at ekstraomkostninger til transport og survey af godset også skal erstattes af de sagsøgte, idet skaderne er udlæg i forbindelse med transporten, jf. NSAB 2015 § 17, stk. 2. Disse udgifter er nødvendige for at kunne begrænse tabet.

30. Hvorvidt der er påvist nogen fysisk skade på godset eller ej er irrelevant for vurdering og beregning af tabet, jf. NSAB 2015 § 17.

31. I nærværende sag er der tale om et private label produkt, hvilket betyder, at der kun var én potentiel køber af godset, medmindre væsentlige omkostninger skulle bruges på at foretage omemballering af godset. Omemballering er beregnet til at koste EUR 37.607,12. For at det kan betale sig at foretage et tabsbegrænsningssalg til anden side i stedet for den faktisk foretagne til den oprindelige køber til 50% af den oprindelige købesum, ville en køber skulle betale mindst 73,8% af den oprindelige pris. Dette forekommer særdeles urealistisk henset til Nordex' loyale oplysningspligt om, at godset har stået 10 dage uden nedkøling og således ikke kan garantere godsets holdbarhed (dette på trods af at surveyoren konkluderede, at godsets smag endnu ikke bar præg af forringelse).

32. Ud over den tid, som godset ville være blevet forsinket som følge af forhandlinger og afsøgning af muligheder i forhold til at sælge godset til den oprindelige køber til en nedsat pris, så ville det også tage tid at ompakke godset for derefter at afsøge mulighederne for at tage stilling til et tabsbegrænsningssalg. Således ville Nordex ikke blot skulle oplyse en potentiel køber om temperatur-afvigelserne, som udgør skaden i denne sag, men der ville også være en nedsat holdbarhed som følge af den tid, der var gået som følge af undersøgelsen af mulighederne.

33. Log Man bestrider at være erstatningsansvarlig for omkostninger til returtransport, omkostninger til testning og omkostninger til nye veterinær-dokumenter. Det gøres imidlertid gældende, at disse udgifter var nødvendige for at begrænse tabet mest muligt. Godset havde en periode uden kontraktmæssig nedkøling, hvilket medfører en risiko for, at godset har taget skade. For at godset ikke skulle udgøre et totaltab, var det nødvendigt at undersøge godset for at

vurdere, om godset fortsat var egnet til menneskeføde og således kunne være genstand for et tabsbegrænsningssalg.

34. Tabet i sagen er udregnet som følger:

Værditab	USD 78.140,58
Transport af containere retur til Pöggstall	EUR 4.200,00
Test af varerne	EUR 3.589,92
Interne arbejdstimer ved Pöggstall	EUR 300,00
Nye veterinærdokumenter	EUR 32,80

35. HDI har anvendt følgende vekselkurser for den 30. juli 2022; for USD: 7,3545 og for EUR 7,4442.

36. Henset til at det totale tab i sagen blev til DKK 635.152,05 ville prisen ved salg til anden side skulle overstige 73,8% af den oprindelige salgspris for at være mere fordelagtigt end det aktuelle tabsbegrænsningssalg til den oprindelige kunde.

B.8 VÆSENTLIG MISLIGHOLDELSE OG LOYAL OPLYSNINGSPLIGT

37. Når man som køber af fødevarer har en forventning om, at produkterne er blevet opbevaret og transporteret indenfor et bestemt temperaturspænd, så er det efter en køberetlig vurdering en væsentlig misligholdelse, hvis produkterne ikke er blevet opbevaret i overensstemmelse hermed.

38. Det er en grundlæggende forudsætning for køb af fødevarer, der er underlagt krav om opbevaring ved bestemte temperaturer, at sådanne temperaturer overholdes. Selv om det ikke har været påvist, at godset har taget fysisk skade ud fra en mikrobiologisk undersøgelse, så har sælgeren, her Nordex, en loyal oplysningspligt over for køberen, her Kradjian, til at oplyse, at godset ikke har været opbevaret indenfor det temperaturkrav, som var fastlagt for transporten. Dette påvirker selvsagt godsets markedsværdi.

B.9 INGEN ADGANG TIL ANSVARSBEGRÆNSNING

39. Log Man gør gældende, at skaden skyldes en forsinkelse. Dette er imidlertid ikke korrekt. Skaden skyldes, at sagsøgte har forsømt at sørge for nedkøling af godset i 10 dage i forbindelse med transport til Hamburg med henblik videre transport. Skaden, og dermed tabet, er værdiforringelsen som følge af, at sælgeren af godset har været nødsaget til at oplyse over for sin kunde, at godset har været udenfor køl i en periode på 10 dage. Utilstrækkelig nedkøling i en periode på 10 dage af gods, der kræver en bestemt temperatur for at bevare sin holdbarhed, kan ikke betragtes som en forsinkelse, som sagsøgte anfører.

40. Det gøres gældende, at der ikke er tale om en forsinkelse, hvorfor NSAB § 19A ikke finder anvendelse.

41. Der foreligger ikke dokumentation for, at skaden måtte skyldes eventuelle ansvarsfrihedsgrunde som oplistet i NSAB 2015 § 16.

B.10 RENTEPÅSTANDEN

42. Renten beregnes fra 30 dage efter afsendelse af første krav til Log Man den 18. november 2022, jf. rentelovens § 3, stk. 2. Dette er dokumenteret ved bilag 9 (E117-E118).

B.11 BEMÆRKNINGER VEDR. AFGØRELSEN I BS-19711/2023-SHR

43. Sø- og Handelsretten afsagde den 21. februar 2025 dom i sagen BS19711/2023-SHR, som havde et sagsforløb, der lignede nærværende sag. Denne afgørelse er fremlagt som bilag 15 (E127-E217). I det følgende vil de relevante passager blive gennemgået.

44. Retten lagde indledningsvist til grund, at aftalen mellem parterne var underlagt NSAB 2015. Retten fandt, at Log Man var omfattet af NSAB 2015 som kontraktspart, jf. NSAB 2015 § 15.

B.11.1 PARTERNES FORVENTNINGER TIL TRANSPORTFORLØBET

45. Sø- og Handelsretten konkluderede i BS-19711/2023-SHR, at emailen, som i denne sag er fremlagt som bilag 10 (E79-E80), skulle betragtes som «en gengivelse af den sædvanlige praksis og dermed den forudsætning, der var mellem parterne». Denne e-mail fastsatte proceduren mellem parterne, herunder det tidsrum som godset kunne være uden aktiv nedkøling i.

46. Som det fremgår af følgende uddrag fra bilag 10 (E79-E80), er det kun i korte perioder, hvor det var aftalt, at godset skulle stå uden aktiv nedkøling:

> «Hvis containeren ikke afgår fra container terminalen indenfor et døgn tilsluttes den strøm. [...] Transittiden fra afgang Container terminalen og frem til afskibningshavnen varierer derfor fra 24-48 timer.»

47. I BS-19711/2023-SHR konkluderede Sø- og Handelsretten, at en periode på 7 dage fra den 25. april 2022 til den 4. maj 2022 lå klart ud over den forudsætning, der lå til grund for aftalen mellem Nordex og Log Man på baggrund af vidneforklaringerne og korrespondancen i nærværende sags bilag 10 (E79-E80).

48. Til sammenligning var godset i nærværende sag uden aktiv nedkøling i hele 10 dage fra den 19. april 2022 indtil den 29. april 2022.

B.11.2 DOKUMENTATION FOR SKADEN OG TABET

49. Dernæst lagde retten vægt på vidnet Raffi Kradjians forklaring om teksturen, smagen og vægten af de pågældende varer og fandt derfor, at det transporterede gods ikke var af den kvalitet, som var forudsat i aftalen mellem Nordex og Kradjian.

50. Retten konkluderede derfor, at der var sket en forringelse af godset, som Log Man var ansvarlig for.

51. Køberen i BS-19711/2023-SHR er samme Raffi Kradjian, som er køberen i denne sag.

52. Retten lagde ydermere vægt på, at Nordex havde en loyal oplysningspligt i forhold til at fortælle Kradjian om, at godset ikke havde været opbevaret indenfor de temperaturkrav, der var aftalt for godset. Retten lagde også vægt på, at Nordex havde udvist rimelige bestræbelser på at begrænse tabet og lagde i den forbindelse vægt på de begrænsede afsætningsmuligheder, idet der var tale om private label produkter med en eksklusivaftale.

53. Da der imidlertid ikke var foretaget besigtigelse af godset, fandt retten, at tabet skulle nedsættes skønsmæssigt med 75 % fra USD 116.072,64 til USD 87.054,48.

54. Rettens begrundelse for at nedsætte erstatningen skønsmæssigt i BS19711/2023-SHR var, at der i modsætning til denne sag, ikke var blevet foretaget besigtigelse af godset.

55. I nærværende sag blev der foretaget besigtigelse, hvilket på baggrund af Sø- og Handelsrettens doms ordlyd medfører, at hele tabet betragtes at være erstatnings-berettiget. Det skal i den forbindelse påpeges (hvilket også var retten bekendt ved afgørelsen af BS-19711/2023- SHR), at godset i nærværende sag havde været uden for aktiv temperaturregulering i 10 dage, hvilket er 3 dage mere end BS-19711/2023-SHR, hvilket taler for, at godset i nærværende sag alt andet lige bør betragtes som værende *mere beskadiget* end BS-19711/2023-SHR.

56. Det tilføjes, at det forhold, at der er foretaget en mikrobiologisk undersøgelse, ikke siger noget om godsets tekstur og smag. Retten kan lægge til grund, at også dette parti, der havde været uden aktiv køling i 3 dage længere end godset i BS-19711/2023-SHR, var påvirket på samme måde i forhold til smags- og kvalitets-oplevelsen.

57. Selvom det derfor ikke kunne påvises, at godset var påvirket (endnu) i *bakteriel* sammenhæng, må det antages, at godset var beskadiget, og som minimum kan lægges til grund at have en værdi, der svarer til godset i BS-19711/2023-SHR, efter sælgeren har givet køberen oplysning om godsets tilstand.

B.11.3 DOKUMENTATIONEN I SAGERNES «AFSMITTENDE EFFEKT»

58. Log Man har henvist til surveyrapporten og den tilhørende risikoanalyse, som tilhører nærværende sag som bilag 6 (E93-E106) og bilag A (E89), men som også var fremlagt og forelagt i BS-19711/2023-SHR og således var Sø- og Handelsretten bekendt.

59. Log Man gør gældende, at surveyrapporten og risikoanalysen «måtte få den 'afsmittende' effekt i BS-19711/2023-SHR, at erstatningen på trods af Raffi Kradjians vidneforklaring måtte nedsættes skønsmæssigt til 75%».

60. Denne bemærkning forholder HDI sig i det hele uforstående til, herunder særligt i forhold til, hvad der menes med «afsmittende effekt».

61. Som Log Man selv skriver, så har nærværende sag og BS19711/2023-SHR en nær tilknytning og enslydende booking. Den eneste forskel på godset i sagerne er, at godset i denne sag blev udsat for en periode på 10 dage uden aktiv nedkøling, hvorimod godset i BS19711/2023-SHR kun blev udsat for en periode på 7 dage uden aktiv nedkøling.

62. Retten var bekendt med 1) at sagerne havde et ens transportforløb og 2) surveyrapporten og risikoanalysen i nærværende sag, da denne afsagde dom i BS-19711/2023-SHR.

63. HDI er enig med Log Man i, at surveyrapporten og risikoanalysen kunne have haft en afsmittende effekt på BS-19711/2023-SHR, men at det så fald måtte lægges til grund, at godset i BS-19711/2023-SHR havde været udsat for et *mindre alvorligt* skadesforløb (7 dage i forhold til 10 dage uden aktiv nedkøling).

64. Hvis Sø- og Handelsretten dermed havde været det mindste i tvivl om, hvorvidt der forelå et tab i nærværende sag, så havde Sø- og Handelsretten enhver anledning til at frifinde Log Man i BS-19711/2023SHR på grund af skadesforløbene i de to sager. Af samme årsag er HDI helt uenig med Log Man i, at Sø- og Handelsretten «synes at have forudsat», at surveyrapporten og risikoanalysen indikerer, at godset i denne sag ikke led af en forringelse eller skade.

65. Som Sø- og Handelsrettens afgørelse i BS-19711/2023-SHR er formuleret, så er det nærmere omvendt.

66. I anledning af Sø- og Handelsrettens afgørelse i BS-19711/2023-SHR fremsatte HDI et forligstilbud til Log Man, jf. retsplejelovens § 312, stk. 4, hvori HDI tilbød at forlige sagen på 75% af påstandsbeløbet med procesrente fra den 18. december 2022 og med vilkår om, at retten skal fastsætte sagsomkostninger. Forligstilbuddet er fremlagt i sagen som bilag 16 (E221- E222).

(34) LOG MANhar i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet:

2. SAGSFREMSTILLING

2.1 Indledning

2.2 Sagen drejer sig om Log Man's potentielle erstatningsansvar i forbindelse med en transport af to containere med ost fra Østrig til Los Angeles.

2.3 Den forsendelse ost, som sagen omhandler, blev solgt af det danske firma, Nordex, til det amerikanske selskab, Kradjian Import.

2.4 Sø- og Handelsretten afsagde den 21. februar 2025 dom i sagen BS-19711/2023-SHR, der var anlagt parallelt med denne sag, og som om- handlede tre containere, der havde haft et sammenligneligt – men ikke identisk – forløb under fortransporten.

2.5 Dommen i sagen BS-19711/2023-SHR er fremlagt som denne sags bilag 15 (E127), og dommen tager stilling til parternes bookinger, herunder fortolkningen af bookingerne.

2.6 Log Man finder på baggrund af sagernes nære tilknytning og enslydende bookinger ikke anledning til at bestride rettens begrundelse i Sø- og Handelsrettens dom i BS-19711/2023-SHR for så vidt angår fortolkningen af parternes aftale.

2.7 Denne sags kernespørgsmål er således i stedet, om HDI har dokumenteret, i) at godset i denne sag er forringet eller skadet, og ii) at Nordex (og ved subrogation HDI) har lidt et tab som følge af en hermed forbundet værdinedgang af godset.

2.8 Bookingerne og transportforløbet

2.9 Transporten af de to containere, som denne sag vedrører (HLBU9176628 og TTNU843189), blev booket på samme måde og havde et sammenligneligt forløb under fortransporten som fem andre containere med ost, der alle blev handlet mellem Nordex og Kradjian Import og transporteret fra Østrig til USA med Log Man som kontraherende transportør.

2.9.1 Alle syv containere blev booket ved en bookingbekræftelse som den, der er fremlagt som denne sags bilag 2 (E61). Det var aftalt, at transporten skulle foregå ved en multimodal transport fra Nordex' lager i Pöggstall og til containerterminalen i leveringshavnen. Fortransporten skulle foregå ved en vejtransport fra Nordex' lager i Pöggstall til enten jernbaneterminalen i Enns eller Wien, hvorfra godset ville blive transporteret til Hamborg havn og videre med en søtransport fra Hamborg til enten Los Angeles eller New York.

2.10 Alle syv containere blev påvirket af de generelle forsinkelser som følge af trængsel («congestion»), der påvirkede jernbanetrafikken fra Østrig til Hamborg i den pågældende periode.

2.11 Containerne med containernummer HLBU9250094 og HLXU8800207 er beskrevet i sagens bilag 10 (E79-80) og blev transporteret fra Pöggstall til Los Angeles. Godset i de to containere var i denne periode uden aktiv køling fra 22. april 2022 og indtil henholdsvis 29. april 2022 og 3. maj 2022, dvs. henholdsvis 7

og 11 dage. Der er ikke reklameret for skader på godset i disse containere, og der eksisterer ikke en sag om disse containere.

2.12 Containerne med containernummer GESU9502787, HLBU9598916 og CPSU5147152 er beskrevet i sagens bilag 10 (E80) og blev transporteret fra Pöggstall til New York. Godset i de tre containere var i denne periode uden aktiv køling fra 25. april 2022 til 4. maj 2022, dvs. 9 dage. De tre containere var genstand for behandling i Sø- og Handelsrettens sag BS-19711/2023-SHR, hvor der blev afsagt dom den 21. februar 2025. Dommen er fremlagt som sagens bilag 15 (E127). I dommen s. 87 er det anført, at godset ikke var tilsluttet strøm i «en periode på 7 dage – dvs. fra den 25. april 2022 og til den 4. maj 2022». Angivelsen af 7 dage snarere end 9 dage mellem 25. april 2022 og 4. maj 2022 må antages at være en slåfejl.

2.13 Containerne med containernummer HLBU9176628 og TTNU843189 er genstanden i denne sag. Disse containere var uden aktiv køling i perioden mellem 19. april 2022 og 29. april 2022, dvs. 10 dage.

2.14 Sø- og Handelsretten fandt i BS-19711/2023-SHR, at NSAB 2015 fandt anvendelse på forholdet mellem Nordex (HDI) og Log Man (E212), da bookingerne gør henvisning til NSAB 2015, og NSAB 2015 i øvrigt må anses for et «agreed document».

2.15 Sø- og Handelsretten fandt endvidere følgende i forhold til spørgsmålet om bookingforholdene (E213-214):

> «Retten finder, at det ved de pågældende bookingbekræftelser af 12. april 2022 må anses som aftalt mellem Nordex og Log Man, at temperaturen i containerne under transporten skulle være på + 3°C.
>
> På baggrund af den fremlagte e-mail korrespondance mellem Nordex og Log Man i perioden fra den 2. maj 2022 til den 5. maj 2022, samt de af Henrik Munch og Hanne Levin Sørensen afgivne forklaringer, finder retten det godtgjort, at det var en klar forudsætning i relation til transporten, at de pågældende containere i overensstemmelse med den sædvanlige praksis, der havde været mellem Log Man og Nordex, at containerne skulle tilsluttes strøm, såfremt containerne ikke afgik fra terminalen i Wien samme dag, som containerne ankom til terminalen.
>
> Retten finder videre på baggrund af den skete bevisførelse, at det må anses som forudsat mellem parterne, at containerne ikke måtte være uden tilslutning af strøm i mere end 3 døgn, herunder navnlig henset til den af Hanne Levin Sørensen afgivne vidneforklaring, og den fra Log Man til Nordex fremsendte e-mail af 4. maj 2022, hvoraf fremgår, at transittiden fra containerterminalen til afskibningshavnen varierer 24-48 timer. Det forhold, at transporten skulle foretages uden Gen-Set – dvs. uden aktiv nedkøling – kan efter rettens vurdering ikke føre til et andet resultat.

(...)

På denne baggrund finder retten, at Log Man i sin egenskab af speditør er ansvarlig for den forringelse og skade af godset, som måtte være opstået ved, at godset ikke blev transporteret i overensstemmelse med det i aftalen forudsatte.»

2.16 Log Man finder på baggrund af sagernes nære tilknytning og enslydende bookinger ikke anledning til at bestride dette under denne sag.

2.17 Forløbet i BS-19711/2023-SHR adskiller sig imidlertid fra denne sag derved, at de tre containere i BS-19711/2023-SHR ved en fejl fra HapagLloyds side blev videresendt til USA, hvor det ikke viste sig muligt at besigtige godset forud for bjærgningssalget, mens de to containere i denne sag blev stoppet i Wien og returneret til Pöggstall, hvor godset blev besigtiget af Nordex' surveyor.

2.18 Dokumentation for forringelse eller skade i BS-19711/2023-SHR

2.19 Direktøren for Kradjian Import, Raffi Kradjian, der var køber af godset i begge sager, forklarede følgende om kvaliteten af det gods, der var genstand for behandling i BS-19711/2023-SHR (E162):

«Da containerne ankom til Kradjian Imports eget varehus, tjekkede de produkterne, og de fandt ud af, at osten havde mistet sin tekstur, samt at smagen var ok, men en lille smule ved siden af («off»). Det største problem var teksturen, da osten var blevet blødere og havde mistet sin vægt, som følge af at vandet var drevet ud af osten. Dette er normalt, når ost ikke bliver opbevaret under korrekte temperaturer. Osten var ikke farlig at indtage for mennesker.»

2.20 HDI's synspunkt om godsets holdbarhedstid, som blev gjort gældende både i BS-19711/2023-SHR og i denne sag, blev ikke bekræftet af Raffi Kradjian eller under hovedforhandlingen i BS-19711/2023-SHR i øvrigt.

2.21 Sø- og Handelsretten lagde Raffi Kradjians forklaring til grund for sin afgørelse i BS-19711/2023-SHR og anførte derfor følgende i sine præmisser (E214-215):

«Henset til det i sagen passerede vedrørende den manglende tilslutning af strøm til containerne i længere tid end forudsat i aftalen mellem Nordex og Log Man, samt den efterfølgende fejlagtige afskibning af containerne til New York, finder retten det godtgjort, herunder henset til det af Raffi Kradjian forklarede om teksturen, smagen og vægten af de pågældende varer efter, at disse var indfortoldet i USA, at det transporterede gods ikke var af den kvalitet, som var forudsat i aftalen mellem Nordex og Kradjian Import.

Der var dermed sket en forringelse af godset, som Log Man i sin egenskab af speditør er ansvarlig for, jf. NSAB § 15.»

2.22 Retten fandt det således umiddelbart dokumenteret, at godset i BS-19711/2023-SHR led af en forringelse, da godsets tekstur (og dermed vægt) og smag var forringet.

2.23 Sø- og Handelsretten fandt dog også, at der herskede en bevisusikkerhed som følge af, at godset i BS-19711/2023-SHR ikke var blevet besigtiget ved ankomst – modsat denne sag. Retten fandt i det følgende, at denne bevisusikkerhed måtte føre til en skønsmæssig nedsættelse af erstatningen til 75% (E215):

«Henset til, at der ikke er foretaget et egentligt survey i forhold til de tre containere, som blev sendt til New York – i modsætning til de to containere, der blev sendt retur fra Hamborg til Pöggstall, hvor der, dels foreligger en risiko- analyse af 4. juli 2022, dels en survey dateret den 18. juli 2022 på baggrund af undersøgelse foretaget den 10. maj 2022 – finder retten, at erstatningen skønsmæssigt må nedsættes til 87.054,48 USD.»

2.24 Dokumentation for forringelse eller skade i denne sag

2.25 Dokumentationen for en forringelse eller skade i BS-19711/2023-SHR adskiller sig grundlæggende fra dokumentationen for en forringelse eller skade i denne sag. Dette er også understreget i Sø- og Handelsrettens begrundelse for sin skønsmæssige nedsætning af erstatningen i BS-19711/2023-SHR som citeret ovenfor.

2.26 I BS-19711/2023-SHR havde retten alene Raffi Kradjians vidneudsagn om godsets tilstand ved ankomst til USA som dokumentation for det pågældende gods' mulige forringelse eller skade.

2.27 Dette står i kontrast til denne sag, hvor der foreligger følgende dokumentbeviser:

i. En surveyrapport fra HDI's egen surveyor;

ii. En mikrobiologisk analyse af godset udarbejdet af det eksterne analysefirma Eurofins; og

iii. En risikoanalyse fra Nordex på baggrund af besigtigelsen og den mikrobiologiske analyse.

2.28 HDI har ikke fremlagt den mikrobiologiske analyse fra Eurofins, men denne er refereret i HDI's egen surveyrapport og Nordex' risikoanalyse. Nordex' risikoanalyse er fremlagt som sagens bilag A (E89).

HDI's surveyrapport

2.29 HDI's egen surveyrapport er fremlagt som sagens bilag 6 (E93f). Survey-rapporten blev udarbejdet af Reck & Co. den 18. juli 2022 på bag- grund af en besigtigelse af godset den 10. maj 2022.

2.30 Under besigtigelsen den 10. maj 2022 var både Lars Madsen, CEO for Nordex Käserei Ges.m.b.H, Klaus Thygesen, Production Manager for Nordex Käserei Ges.m.b.H, og Sanne Nørmølle, Quality Control Coordinator for Nordex A/S til stede.

2.31 Det konkluderedes ved udtagelse af stikprøver for begge containere, at (E97-98):

> «Neither the consistency, nor the taste and appearance of the product did reveal any impairments. The brine did not show any discolorations.»

2.32 Det konkluderes videre i surveyrapporten, at (E99):

> «In the opinion of the surveyor both reefer containers had not been connected to power supply during transit while being in the custody of the carrier and further contracted parties, which however did not impact the quality of the products.» (min understregning)

2.33 Det fremgår ikke af surveyrapporten fremlagt, at Lars Madsen, Klaus Thygesen eller Sanne Nørmølle skulle have gjort indsigelse mod hverken besigtigelsesmetoden eller besigtigelsens konklusioner.

2.34 I modsætning til Raffi Kradjians vidneudsagn i BS-19711/2023-SHR om tab af tekstur og smag, forligger der således i denne sag bevis for det modsatte, nemlig at hverken tekstur eller smag havde lidt skade.

Eurofins mikrobiologiske analyse

2.35 HDI har ikke fremlagt Eurofins mikrobiologiske analyse af godset. Denne er dog refereret i surveyrapporten og Nordex' risikoanalyse.

2.36 Det fremgår af surveyrapporten, at (E98):

> «Following to the inspection of the goods by the attending surveyor, the Nordex Käserei Ges.m.b.H arranged for a food analysis of the captioned products by the independent laboratory Eurofins.»

2.37 Om den mikrobiologiske analyse fra Eurofins er følgende anført i Nordex' risikoanalyse:

> «The quality of the product is still intact according to the microbiological results of accredited laboratory and organoleptic assessment on site.
>
> (...)
>
> The result from the simulation test verify that the higher temperature does not have impact on the micro level and the food safety.»
>
> *Nordex' risikoanalyse af 4. juli 2022*

2.38 Nordex foretog på baggrund af besigtigelsen af godset og den mikrobiologiske analyse en risikoanalyse over godset. Nordex havde i risikoanalysen identificeret en række potentielle risici, herunder godsets holdbarhed og udviklingen af patogener.

2.39 På baggrund af den mikrobiologiske analyse og observationerne ifm. besigtigelsen af godset, konkluderede Nordex' kvalitetsafdeling imidlertid følgende (E89):

> «The product does not pose any food safety risk, as the composition has not changed.
>
> The quality of the product is still intact according to the microbiological results of accredited laboratory and organoleptic assessment on site. The temperature checked on return, showed below 6 ° C on worst case points. Because of closed room and already chilled product the temperature inside the container could not increase.
>
> The result from the simulation test verify that the higher temperature does not have impact on the micro level and the food safety.
>
> The customer was informed through complain #124.
>
> Released»

2.40 Nordex' egen risikoanalyse frikendte således godset for skade eller forringelse. Den udførte simulationstest ses ikke at indikere nogen forringelse af godsets holdbarhed.

2.41 Dokumentation for værdinedgang

2.42 Log Man bestrider, at bjærgningssalgsprisen til den oprindelige køber, Kradjian Import, er udtryk for godsets værdinedgang, hvis det antages, at godset led af en skade eller forringelse (hvilket bestrides).

2.43 Til dokumentation for det lidte værditab har HDI henvist til bilag 11 og den aftale om bjærgningssalg, som blev indgået ved korrespondancen den 6. juli 2022 (E111-112). Bjærgningssalget i denne sag blev gennemført ved én og samme korrespondance som bjærgningssalget i BS-19711/2023-SHR.

2.44 Det fremgår af Hanne Levin Sørensens forklaring for retten i BS-19711/2023-SHR, at det var salgsafdelingen, der stod for bjærgnings- salget, men at (E161):

> «Hun mener, at der blev talt om et bjærgningssalg tidligere i forløbet end den 6. juli 2022 for at undgå omkostninger og komme hurtigt videre.»

2.45 Det presserende moment og de omkostninger, Nordex ønskede at undgå i BS-19711/2023-SHR, var omkostningerne til containerdemurrage. Sådanne omkostninger er ikke aktuelle i denne sag.

2.46 Det er ikke forklaret eller nærmere dokumenteret, hvorfor bjærgningssalget i denne sag blev forhandlet ved én og samme korrespondance som bjærgningssalget i BS-19711/2023-SHR.

2.47 Da bjærgningssalget til den oprindelige køber, Kradjian Import, blev indgået den 6. juli 2022, var besigtigelsen den 11. maj 2022, som udmøntede sig i Reck & Co.'s rapport dateret 18. juli 2022, gennemført. De mikrobiologiske tests af godset fra Eurofins og Nordex' risikoanalyse dateret den 4. juli 2022 var også færdiggjort.

2.48 Alligevel forklarede Raffi Kradjian følgende i BS-19711/2023-SHR (E163):

> «Han kender ikke til surveyen af 18. juli 2022, som blev lavet i Pöggstall på baggrund af undersøgelser af de to containere, som ikke blev sendt til New York, og han kan ikke huske, om han har ikke set foreløbige analyser eller lignende. Han kan ikke huske, om han har set den af Nordex udarbejdede risikoanalyse af 4. juli 2022, da det er over 2 år siden.»

2.49 Det fremgår ikke af sagens skriftlige materiale om forhandlingen af bjærgningssalgsprisen, at Kradjian Import skulle have modtaget orientering om besigtigelsen den 10. maj 2022 eller resultaterne af risikoanalysen dateret 4. juli 2022.

2.50 Det må på den baggrund lægges til grund, at Nordex ikke på tidspunktet for bjærgningssalgets gennemførelse havde forelagt hverken de umiddelbare resultater fra besigtigelsen den 10. maj 2022 eller den risikoanalyse, som Nordex selv havde foretaget over godset for Kradjian Import.

2.51 Det må forventes, at det ville have haft en væsentlig betydning for den potentielle bjærgningssalgspris, hvis Kradjian Import var blevet informeret om i) den besigtigelse af godset, der anførte, at godset ikke var skadet eller forringet, ii) den mikrobiologiske test fra Eurofins, der hel- ler ikke fandt forringelse ved godset, og iii) den risikoanalyse, som Nordex havde foretaget, og som ligeledes frifandt godset for forringelser.

2.52 Det må ligeledes forventes, at Nordex, som led i sin loyale oplysningspligt over for Kradjian Import, ikke blot havde en forpligtelse til at oplyse Kradjian Import om temperaturforholdene under transporten, men også om resultaterne af de undersøgelser, der efterfølgende var foretaget af godset.

2.53 Et eventuelt værditab som følge af en forringelse af godset vil derfor ikke være dokumenteret ved bjærgningssalgsprisen til den oprindelige køber, Kradjian Import, idet dette bjærgningssalg tilsyneladende blev foretaget uden Kradjian Import var blevet oplyst om forhold, der må anses for væsentlige – hvis ikke helt afgørende – for Kradjian Imports vurdering af ostens værdi.

2.54 Den supplerende rapport fra Reck & Co., fremlagt som sagens bilag (E119), udarbejdet den 13. marts 2023, dvs. næsten et år efter sagens opståen, kan ikke ændre herpå.

2.55 Reck & Co. blev bedt om at kommentere på det afgrænsede spørgsmål, om genindpakning af godset mhp. et hypotetisk dækningssalg til en anden sælger ville være rentabelt i forhold det faktisk gennemførte dækningssalg. Det bestrides, at dette skulle dokumentere godsets potentielle nedgang i værdi.

2.56 Det noteres dog, at Reck & Co. i sin beregning ikke har taget udgangspunkt i, at der skulle være sket en nedgang i vareværdien, men derimod har medtaget godsets fulde værdi til brug for sine beregninger. Det noteres, at Reck & Co.'s beregninger ville føre til et værditab, der ikke ville overstige EUR 37.144,12.

2.57 Log Man har i forlængelse af Reck & Co.'s supplerende rapport og HDI's anførelse om, at et videresalg til den af Reck & Co. anførte rest- værdi var «særdeles urealistisk», opfordret HDI ved provokation E til at redegøre for, hvorvidt Nordex eller HDI undersøgte muligheden for at sælge godset til anden side, herunder om HDI eller Nordex forsøgte at indhente tilbud fra alternative købere. Herved kunne det være be- eller afkræftet, om Reck & Co.'s vurdering af et tab ved et salg efter ompakning var korrekt.

2.58 HDI har ikke imødekommet provokation E og dette må få den processuelle skadevirkning, at det lægges til grund, at værditabet ikke var som anført af HDI.

2.59 Tabsopgørelse

2.60 HDI har opgjort sit tab til i alt DKK 635.152 som følger:

Tabspost	Beløb
Værditab	USD 78.140,58
Returtransport til Pögstall	EUR 4.200
Test af varerne	EUR 3.589,92
Interne arbejdstimer ved Pögstall	EUR 300
Nye veterinærdokumenter	EUR 32,80

2.61 HDI har oplyst at have benyttet kursen den 30. juli 2022; for USD 7,3545 og for EUR 7,4442. Den 30. juli 2022 var en lørdag og på den næstkommende bankdag, den 1. august 2022, var kursen 7,4457 for EUR og 7,2762 for USD. Med benyttelsen af disse kurser vil HDI's krav kunne opgøres som følger:

Tabspost	Beløb (DKK)
Værditab	568.566,5
Returtransport til Pöggstall	31.271,9
Test af varerne	26.739,5
Interne arbejdstimer ved Pöggstall	2.233,7
Nye veterinærdokumenter	224,2
I alt:	*629.035,8*

3. ANBRINGENDER

3.1 Parternes aftale og kriterierne for et ansvar

3.2 Bookingerne mellem Nordex og Log Man er indgået på NSAB 2015. Det gøres gældende, at NSAB 2015 finder anvendelse på parternes af- tale, og at det også er under NSAB 2015, at sagen må bedømmes.

3.3 Dette stemmer overens med Sø- og Handelsrettens afgørelse i BS- 19711/2023-SHR, og der ses ikke at være holdepunkter til støtte for, at retten skulle komme til et andet resultat i denne sag.

3.4 Det gøres gældende, at HDI for at statuere et erstatningsansvar for Log Man i sagen – og dermed få medhold i sin betalingspåstand – må dokumentere, at godset led af en forringelse eller skade, jf. NSAB 2015 § 15, stk. 1.

3.5 Det gøres endvidere gældende, at HDI's tab i så fald må beregnes på baggrund af henholdsvis NSAB 2015 §§ 17 eller 18, at der ved denne beregning tages udgangspunkt i godsets værdiforringelse, og at det påhviler HDI at godtgøre, at bjærgningssalgsprisen var overensstemmende med godsets værdi efter værdiforringelsen.

3.6 Det noteres subsidiært, at NSAB 2015 § 15 indholdsmæssigt på dette punkt stemmer overens med sølovens § 275, hvorefter transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver «beskadiget eller går tabt» under transporten. NSAB 2015 §§ 17 og 18 stemmer indholdsmæssigt overens med sølovens § 279, dog således at sølovens normal- erstatningsregel i retspraksis er fortolket snævrere end NSAB 2015's normalerstatningsregel.

3.7 Dokumentation for skade på eller forringelse af godset

3.8 Det gøres gældende, at HDI ikke har dokumenteret, at godset led af en forringelse eller skade.

3.9 Tværtimod indikerer HDI's egen surveyrapport, Eurofins mikrobiologiske analyse, og Nordex' risikoanalyse entydigt, at godset i denne sag ikke var skadet eller forringet.

3.10 HDI har ikke under sagen fremlagt dokumentation, der giver anledning til at betvivle konklusionerne i HDI's surveyrapport, Eurofins mikrobiologiske analyse eller Nordex' risikoanalyse. HDI har heller ikke dokumenteret andre forhold, der skulle danne grundlag for en antagelse om, at godset skulle være beskadiget eller forringet.

3.11 HDI's anførelser om godsets potentielle skade eller forringelser, herunder i relation til holdbarhedstiden, må på den baggrund være afkræftet. Det bemærkes, at Log Man ved Provokation D har opfordret HDI til at fremlægge dokumentation for dette synspunkt, der forekommer i strid med dokumentbeviserne i sagen. Provokationen er ikke blevet imødegået.

3.12 Det noteres, at synspunktet om forringet holdbarhedstid ikke blev taget til følge i BS-19711/2023-SHR, selvom det også blev gjort gældende af HDI der.

3.13 Dokumentation for værditab

3.14 Det gøres gældende, at HDI ikke har dokumenteret, at en eventuel forringelse eller beskadigelse af godset skulle have medført en værdiforringelse svarende til differencen mellem den oprindelige salgspris og bjærgningssalgsprisen til den oprindelige køber, Kradjian Import.

3.15 Det må lægges til grund, at Kradjian Import ikke var orienteret om besigtigelsen, Eurofins mikrobiologiske test eller Nordex' risikoanalyse. Bjærgningssalget blev således tilsyneladende foretaget uden Kradjian Import var blevet oplyst om forhold, der må anses for væsentlige – hvis ikke helt afgørende – for Kradjian Imports vurdering af ostens værdi.

3.16 Reck & Co.'s supplerende rapport ændrer ikke herpå. Mens grundlaget for rapporten i øvrigt bestrides, bemærkes det, at HDI's tab ved et dækningssalg til anden side ifølge rapporten ikke ville kunne overstige 37.144,12 EUR.

3.17 HDI ikke har fremlagt dokumentation til støtte for, at det ikke var mu- ligt at sælge godset til anden side, og det gøres på den baggrund gældende, at HDI ikke har opfyldt sin tabsbegrænsningspligt. Et salg til anden side må under alle omstændigheder antages at have ført til et salg med et tab, som ikke overstiger det af Reck & Co. anførte.

3.18 Tabsopgørelse

3.19 Det gøres gældende, at HDI's tabsposter udover værditabet ikke er erstatningsberettigede i henhold til normalerstatningsreglen i NSAB 2015 § 17, stk. 2, alternativt sølovens § 279.

3.20 Kradjian Import blev tilsyneladende ikke forelagt konklusionerne fra besigtigelsen af godset, de mikrobiologiske tests med godset eller Nordex' risikovurdering.

3.21 Omkostningerne udover værditabet vedrører alle returneringen af godset til afsender mhp. undersøgelserne af godset der. Når Kradjian Import ikke er blevet forelagt resultaterne af disse undersøgelser, kan undersøgelserne og omkostningerne forbundet hermed ikke have bidraget til opretholdelsen af godsets restværdi, ligesom omkostningerne ikke ville være påløbet som følge af transportens naturlige forløb.

Rettens begrundelse og resultat

(35) Det er ubestridt, at NSAB 2015 finder anvendelse.

(36) Det kan lægges til grund, at parternes aftale blandt andet indebar, at containerne ikke måtte være uden tilslutning af strøm i mere end 3 døgn. Desuden kan det lægges til grund, at de i denne sag omhandlede containere i strid med denne aftale var uden aktiv køling i perioden mellem den 19. april 2022 og den 29. april 2022.

(37) Log Man er derfor som kontraherende fragtfører ansvarlig for den forringelse eller skade på godset, som måtte være opstået ved, at godset ikke blev transporteret i overensstemmelse med parternes aftale, jf. NSAB § 15.

(38) Der er på Nordex' foranledning foretaget survey af godset samt foretaget en mikrobiologisk undersøgelse. Nordex har desuden fået udarbejdet en risikoanalyse. Efter disse oplysninger kan det lægges til grund, at godset ikke ved den manglende aktive køling led skade i relation til fødevaresikkerheden. Derimod led godset skade i relation til holdbarheden, idet der ved frigivelsen af produktet alene resterede ca. 7 måneder af holdbarhedsperioden mod oprindelig en 12måneders holdbarhedsperiode. Dette fremgår af de østrigske myndigheders Official Health Certificate, indholdet af mailkorrespondancen mellem Nordex og Kradjian Import den 6. juli 2022 og den supplerende surveyrapport af 13. marts 2023. Der er på denne baggrund indtrådt en forringelse eller en skade i form af et markedsværditab.

(39) Af den supplerende surveyrapport af 13. marts 2023 fremgår, at godset var solgt som private label og under en eksklusivaftale, som indebar, at Nordex ikke måtte sælge produktet til andre i USA. En ompakning ville anslået have været forbundet med en udgift på ca. 37.000 EUR, hvilket er et betydelig mindre beløb end prisreduktionen til Kradjian Import på ca. 78.000 EUR. Imidlertid skal der tages hensyn til yderligere faktorer, herunder at godset som følge af Log Mans ansvarspådragende forhold først blev frigivet i juli 2022 og dermed med en ikke uvæsentlig forkortet holdbarhedsperiode. Hertil kommer, at en ompakning må antages at ville have været forbundet med en forstyrrelse af den normale produktion hos Nordex. Det er derfor tvivlsomt, om godset kunne have været solgt på et lokalt marked og i øvrigt til hvilken pris, og surveyoren har derfor konkluderet, at et bjærgningssalg med en prisreduktion på 50 % må anses for rimeligt.

(40) Nordex har således lidt et tab som følge af, at det ikke var muligt for Nordex at sælge varerne til Kradjian Import til den aftalte pris.

(41) Retten finder herefter i overensstemmelse med indholdet af den supplerende surveyrapport af 13. marts 2023, at Nordex – ved at iagttage sin loyale oplysningspligt over for Kradjian Import og indgå aftale med Kradjian Import om en prisreduktion på 50 % – efter en konkret vurdering af omstændighederne har foretaget nødvendige og rimelige foranstaltninger med henblik på at begrænse sit tab.

(42) HDI Danmark har opgjort sit krav til i alt 629.045,82 kr. i henhold til vekselkurserne for USD og EUR pr. 1. august 2022.

(43) Efter bestemmelserne i NSAB §§ 17 og 18, finder retten, at godsets værdiforringelse kan fastsættes i overensstemmelse med prisreduktionen på 50 %, svarende til 78.140,58 USD til vekselkurs 7,2762 = 568.566 kr. Hertil kommer returtransport af containerne med 4.200 EUR til vekselkurs 7,4457 = 31.272 kr. samt udlæg til nye veterinærdokumenter til 32,80 EUR til vekselkurs 7,4457 = 244 kr. Udgiften til interne arbejdstimer ved Pöggstall til 300 EUR er ikke omfattet af de omkostninger, der erstattes i medfør af de nævnte bestemmelser. For så vidt angår udgiften til mikrobiologisk analyse med 3.589,92 EUR til vekselkurs 7,4457 = 26.729 kr. finder retten, at disse omkostninger har karakter af sagsomkostninger og medtages derfor i sagsomkostningsafgørelsen nedenfor.

(44) Sammenfattende finder retten, at Log Man skal betale 600.082 kr. til HDI Danmark med procesrente fra den 18. december 2022.

(45) Sagsomkostningerne er efter sagens værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af udgiften til advokatbistand med 60.000 kr., udgiften til rets- og berammelsesafgift med 15.500 kr. og udgiften til en mikrobiologisk analyse med 26.729 kr., i alt 102.229 kr., jf. retsplejelovens § 316, jf. § 312, stk. 1, idet HDI Danmark får medhold i et omfang, som alene i mindre grad afviger fra den fremsatte påstand. HDI Danmark er ikke momsregistreret.

Thi kendes for ret:

LOG MAN ApS skal til HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland, betale 600.082 kr. med procesrente fra den 18. december 2022.

LOG MAN ApS skal til HDI Danmark, filial af HDI Global SE, Tyskland, betale sagsomkostninger med 102.229 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.
Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

ND-2025-7 Helsingfors tingsrätt

Myndighet	Helsingfors tingsrätt
Dato	2025-05-16
Doknr/publisert	ND-2025-7
Stikkord	(7) Skadestånd, grundstötning, lotsning, Vessel Traffic Services.
Sammendrag	Målet gäller VTS-centralens och lotsens ansvar. Mv Stadiongracht hade gått på grund 29.12.2010 utanför Raumo. Redaren och dess kaskoförsäkrare har yrkat över två miljoner euro i skadestånd från den finska staten, som upprätthöll Trafiksledsverket och VTS-centralen samt den dåtida lotsverksamheten. Helsingfors tingsrätt i egenskap av sjörättsdomstol hade den 20.6.2019 gett en mellandom, som tog ställning till frågan om ansvar över huvud taget förelåg och vem som kunde vara ansvarssubjekt, se rapporten i ND 2019–2, s. 13–35. Helsingfors hovrätt, som hade meddelat sitt beslut i ärendet den 1 juni 2022 efter kärandena hade beviljats tillstånd till fortsatt behandling, upphävde tingsrättens mellandom och återförvisade målet till Helsingfors tingsrätt. Hovrätten konstaterade i sina domskäl att tingsrätten i egenskap av sjörättsdomstol borde ha uppmärksammat att Trafikverket eller Trafikledsverket inte kunde vara egentlig part i målet, utan att en sådan myndighet endast kunde föra statens talan i saken. Återförvisningen ledde till en helt ny behandling av talan i tingsrätten som åter förkastade talan mot den finska staten. I domen uttalade sig domstolen också om det finska lotsbolagets ställning såsom ansvarssubjekt.
Saksgang	Helsingfors tingsrätt 16 maj 2025.
Parter	B.V. Beheer Maatschappij Stadiongracht, C.V. Scheepvaartonderneming Stadiongracht, V.O.F. Stadiongracht, B.V. Firmanten Stadiongracht, Rederij Stadiongracht, Lloyd's syndicate 2003 (Catlin), Lloyd's syndicate 2001 (Amlin), Lloyd's syndicate 5151 (Montpelier), Alliance Global Corporate & Specialty, Groupama Transport, London, Swiss Re International UK Marine, Amlin, Rotterdam, Reaal, Rotterdam, Samsung Fire & Marine, South Korea mot finska staten / Trafik- och kommunikationsministeriet / Trafikledsverket
Forfatter	Rätten: tingsdomare Mirko Pennanen och sakkunniga sjökapten Johan Ramsland och sjökapten Tapani Salmenhaara.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) Ärendet har anhängiggjorts vid Helsingfors tingsrätt den 6 mars 2017. På kärandenas yrkande och med svarandens samtycke beslutade tingsrätten genom beslut nr 19/2760 av den 17 januari 2019 att genom mellandom avgöra frågan om grunden för käromålet samt därtill anknutet frågan om huruvida finska staten är rätt svarande och på vilken grund statens ansvar vilar.

(2) Helsingfors tingsrätt meddelade i egenskap av sjörättsdomstol mellandom i ärendet den 20 juni 2019.

(3) Kärandena beviljades tillstånd till fortsatt handläggning den 26 september 2019.

(4) Helsingfors hovrätt meddelade beslut i ärendet den 1 juni 2022. I domslutet upphävde hovrätten tingsrättens mellandom och återförvisade målet till Helsingfors tingsrätt, som efter att avgörandet vunnit laga kraft, eller tidigare om parterna samtycker därtill, på eget initiativ ska ta upp målet till ny behandling och, med beaktande av orsaken till återförvisningen, därvid förfara på det sätt som lagen förutsätter.

(5) Tingsrätten ska i sitt avgörande även uttala sig om skyldigheten att ersätta de rättegångskostnader som uppkommit i hovrätten.

(6) Hovrätten konstaterade i sina domskäl att tingsrätten i egenskap av sjörättsdomstol borde ha uppmärksammat att Trafikverket eller Trafikledsverket inte kunde vara egentlig part i målet, utan att en sådan myndighet endast kunde föra statens talan i saken. Även om Trafikverket i stämningsansökan hade angetts som statens företrädare, borde tingsrätten, efter svaromålet och senast efter kärandenas inlaga 15 april 2019, ha utrett huruvida finska staten varit behörigen företrädd i målet.

(7) Frågan om vilken myndighet som ska föra statens talan gäller partens behöriga representation. Detta utgör en ovillkorlig processförutsättning som domstolen ska beakta ex officio, men vars brister dock kan avhjälpas.

(8) Med beaktande av de omständigheter som parterna anfört borde tingsrätten ha utrett vem som utövade statens talerätt och slutligen ha förutsatt att även kommunikationsministeriet deltog i utövandet av statens talerätt i målet. Eftersom så inte skedde, har förutsättningar för handläggning och avgörande av målet inte förelegat vid tingsrätten. Detta fel kan inte avhjälpas i hovrätten. På de ovan anförda grunderna ska tingsrättens avgörande upphävas och målet återförvisas till tingsrätten.

Frågeställningen

(9) 1. Vad var orsaken till att m/v Stadiongracht gick på grund?

(10) 2. Har fartygstrafikledaren gett felaktiga anvisningar till fartyget att anlända till en annan plats än lotsplatsen, och har denna uppgift orsakat grundstötningen?

(11) 3. Har fartygets befälhavare haft rätt att med fartygstrafikledaren avtala om en avvikande lotsplats?

(12) 4. Har fartygstrafikledaren haft rätt att ge befälhavaren anvisningar om en avvikande lotsplats?

(13) 5. Har fartygstrafikledaren försummat sin skyldighet att förebygga farliga situationer, och har denna försummelse orsakat grundstötningen?

(14) 6. Har fartygstrafikledaren gett fartyget en bristfällig navigeringsanvisning beträffande vändning av fartyget, och har detta orsakat grundstötningen?

(15) 7. Vilken information hade fartygstrafikledaren fått från Lotsverket beträffande dubbellotsning, och vilken betydelse har denna information å ena sidan för fartygstrafikledarens ansvar och å andra sidan för Lotsverkets ansvar?

(16) 8. Har ett eventuellt lämnande av felaktig information skett genom Lotsverkets, och har detta omfattats av Lotsverkets ansvar?

(17) 9. Har befälhavaren, besättningen eller rederiet för m/v Stadiongracht medverkat till att skadan uppkom?

(18) 10. Vilken inverkan har en eventuell medverkan på det yrkade skadeståndet?

(19) 11. Ansvarar finska staten för ersättning av skador som förorsakats av lotsning och lotsförmedling?

(20) 12. Har Lotsverkets eventuella skadeståndsansvar övergått till Finnpilot Pilotage Oy, eller ansvarar staten för ett sådant ansvar som hänför sig till Lotsverket?

(21) 13. Medför ett eventuellt fel av fartygstrafikledaren eller Lotsverket en skyldighet för staten att ersätta den skada som kärandena har lidit?

Käromål

Yrkanden

(22) Kärandena har yrkat att finska staten ska förpliktas att

1. erlägga skadestånd om 2 028 689 euro jämte dröjsmålsränta enligt 4 § 1 mom. i räntelagen räknat från och med den 9 oktober 2013, samt

2. ersätta kärandenas rättegångskostnader jämte dröjsmålsränta.

Grunder

Händelseförlopp och grund för käromålet

(23) 1. Det av kärandena ägda och försäkrade fartyget m/v Stadiongracht gick på grund utanför Raumo den 29 december 2010 omkring kl. 00.15. Stadiongracht var på väg till Raumo hamn.

(24) 2. Före grundstötningen, den 28 december 2010 kl. 23.00, frågade Stadiongracht fartygstrafikledaren vid fartygstrafikservicen om lotsning. Fartygstrafikledaren instruerade Stadiongracht att fortsätta mot den södra farledsöppningen och meddelade att lotsen var på väg. Kl. 23.35 bekräftade fartygstrafikledaren ytterligare att lotsen var på väg med lotskuttern, som syns på radarn.

(25) 3. Stadiongracht passerade den på sjökortet utmärkta lotsplatsen kl. 23.52 och fortsatte österut mot lotskuttern och den södra farledsöppningen. Inom Raumo fartygstrafikområde hade det utvecklats en praxis enligt vilken lotsningen skedde utanför den på sjökortet utmärkta lotsplatsen, framför den södra farledsöppningen. Avståndet mellan lotskuttern och Stadiongracht var cirka tre mil. Lotskuttern hade just kommit ut genom den södra farledsöppningen. Det fanns inga andra fartyg mellan Stadiongracht och lotskuttern.

(26) 4. Stadiongracht uppfattade fartygstrafikledarens instruktion så att lotsen skulle anlända med lotskuttern och att lotsningen skulle ske före den södra farledsöppningen, varvid den på sjökortet utmärkta lotsplatsen varvid den på sjökortet utmärkta lotsplatsen skulle hamna akter om Stadiongracht i förhållande till fartygets färdriktning. Även fartygstrafikledaren uppfattade att lotsningen skulle ske på detta sätt. I annat fall skulle det ha varit fartygstrafikledarens skyldighet att varna Stadiongracht för att fartyget utan lots fortsatte längs farleden förbi den på sjökortet utmärkta lotsplatsen, vilket äventyrade fartygssäkerheten.

(27) 5. Den 29 december 2010 kl. 00.07.54 ringde den lots som skulle lotsa Stadiongracht till Raumo hamn till fartygstrafikledaren med sin mobiltelefon och meddelade att han fortfarande befann sig ombord på ett annat fartyg, m/s Vechtdiep, som han lotsade ut från Raumo hamn. Först då insåg fartygstrafikledaren att den lots som var avsedd för Stadiongracht inte befann sig på lotskuttern. Vid denna tidpunkt hade Stadiongracht redan avancerat en lång sträcka längs farleden, och lotsningen skulle fördröjas på ett sätt som äventyrade fartygssäkerheten. Därefter försökte fartygstrafikledaren ge instruktioner till Stadiongracht. Dessa instruktioner förvärrade endast situationen och ledde slutligen till att Stadiongracht gick på grund.

(28) 6. Om fartygstrafikledaren hade känt till att den lots som lotsade Vechtdiep ut från Raumo hamn också skulle lotsa Stadiongracht in till Raumo hamn, skulle instruktionerna om lotsningen ha varit annorlunda.

(29) 7. Om Stadiongracht hade fått korrekt information om lotsens plats, skulle Stadiongracht ha agerat annorlunda och planerat lotsningen på ett annat sätt.

(30) 8. Den primära orsaken till grundstötningen var den felaktiga information som fartygstrafikledaren lämnade om lotsens plats och lotsningen samt fartygstrafikledarens underlåtenhet att förhindra att fartyget fortsatte förbi lotsplatsen utan lots. Tvistigt är huruvida de instruktioner som fartygstrafikledaren gav efter att ha insett att lotsen i stället befann sig ombord på det utgående fartyget Vechtdiep ledde till ett sämre utfall eller om Stadiongracht borde ha uppfattat instruktionerna på ett annat sätt.

(31) 9. Staten ansvarar för den felaktiga information som fartygstrafikledaren lämnat oavsett om den felaktiga informationen har sin grund i ett fel som faller under fartygstrafikservices

eller Lotsverkets ansvarsområde. Den felaktiga informationen lämnades inom ramen för myndighetsutövning, det vill säga vid utövande av offentlig makt.

(32) 10. Kärandena led sammanlagt skador till ett belopp om 2 898 127 euro till följd av grundstötningen. Grundstötningen orsakades av

i. fartygstrafikledarens felaktiga instruktion att anlända till en annan plats än lotsplatsen,

ii. fartygstrafikledarens felaktiga uppgift om lotsens position och därmed om lotsningen,

iii. fartygstrafikledarens försummelser att förebygga farliga situationer, samt

iv. fartygstrafikledarens bristfälliga navigeringsanvisning att vända.

Fartygstrafikledarens felaktiga instruktion att anlända till en annan plats än lotsplatsen

(33) 11. Fartygstrafikledaren instruerade Stadiongracht att fortsätta förbi den officiella, på sjökortet utmärkta lotsplatsen. Den felaktiga instruktionen att anlända till en annan plats än lotsplatsen står i orsakssamband med grundstötningen. Om fartygstrafikledaren hade instruerat att fartyget skulle anlända till den officiella lotsplats som fastställts av sjöfartsmyndigheterna, skulle lotsningen ha skett vid lotsplatsen och någon grundstötning skulle då inte ha inträffat.

(34) 12. Fartygstrafikledaren instruerade Stadiongracht att fortsätta med uttrycket «proceed to the Southern Entrance». Det är oklart vad som avsågs med detta uttryck. «Southern Entrance» betyder emellertid inte lotsplats, det vill säga pilot onboarding station. Svaranden har gjort gällande att «Southern Entrance» avsåg den södra farleden. För den södra farleden används dock uttrycket «Southern Fairway».

(35) 13. I Olycksutredningscentralens undersökningsrapport konstateras att «meddelandenas innehåll inte var standardiserat. I stället för entydiga och otvetydiga uttryck användes ett ledigt allmänspråk vars kommunikativa effekt inte var tillräcklig för att hantera situationen».

(36) 14. De uttryck som en säkerhetsmyndighet använder om geografiska objekt får inte vara tolkningsbara. Ansvaret för en tvetydig formulering ligger hos den som använder den tvetydiga formuleringen.

(37) 15. Att Stadiongracht skulle använda den södra farleden var självklart, eftersom fartyget med hänsyn till sitt djupgående inte kunde använda den norra farleden. För det andra befann sig Stadiongracht redan vid början av den södra farleden när fartyget fick instruktionen att anlända till området utanför den södra farledsöppningen.

(38) 16. I Olycksutredningscentralens undersökningsrapport konstateras vidare att «det under utredningen samt i diskussioner med myndigheter och operatörer har framkommit en anmärkningsvärt vid och från person till person varierande uppfattning om vad som enligt lag ska anses utgöra normalt förfarande».

Fartygstrafikledaren lämnade felaktig information om lotsens position och om lotsningen

(39) 17. Fartygstrafikledaren uppgav att lotsen skulle anlända med lotskuttern och att lotsningen skulle ske före den södra farledsöppningen, varvid den på sjökortet utmärkta lotsplatsen skulle bli västerut i akter om Stadiongracht i förhållande till fartygets färdriktning.

(40) 18. I 5 § 2 mom. 3 punkten i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) föreskrivs att fartyg ska informeras om lotsarnas verksamhet. Information lämnas till fartyg när de anmäler sig, med vissa intervaller, vid behov eller på ett fartygs begäran I informationen till fartygen lämnas uppgifter om 4) lotsarnas och isbrytarnas verksamhet.

(41) 19. I RP 33/2005 konstateras att «Fartygen kunde få rapporter om frågor som anknyter till lotsning, t.ex. att lotsarna stiger ombord eller lämnar fartyget.»

(42) 20. Ansvaret för den information som lämnas av fartygstrafikledaren åvilar VTS-myndigheten. «Ansvar för de uppgifter som fås på annat håll än av VTS-myndigheten har den som lämnat uppgifterna och ansvar för beställning av bogserbåt har fartygets befälhavare» (RP 33/2005).

(43) 21. Den felaktiga informationen om lotsens position och därmed om lotsens ombordstigning står i orsakssamband med grundstötningen. Om Stadiongracht hade fått korrekt information om lotsens plats, skulle fartyget inte ha fortsatt förbi den officiella lotsplatsen. Stadiongracht skulle ha agerat annorlunda och planerat lotsens ombordstigande på ett annat sätt.

Fartygstrafikledarens försummelser att förebygga farliga situationer

(44) 22. Om fartygstrafikledaren faktiskt hade avsett att styra Stadiongracht till den på sjökortet utmärkta lotsplatsen, hade fartygstrafikledaren försummat att meddela Stadiongracht att fartyget inte fick fortsätta förbi den på sjökortet utmärkta lotsplatsen utan lots.

(45) 23. Enligt fartygstrafikservicens verksamhetshandbok är fartygstrafikservicens uppgift att förbättra sjöfartens säkerhet och skydda miljön mot skador orsakade av fartygsolyckor. Enligt verksamhetshandboken ska fartyg dessutom ges information om farliga situationer som hotar fartyget. Svaranden har själv anfört att navigering i en farled utan en lots med lokalkännedom är farlig. Fartygstrafikledaren hade åtminstone en skyldighet att informera Stadiongracht om att fartyget inte borde fortsätta längs farleden utan lots förbi den officiella lotsplatsen.

(46) 24. Fartygstrafikledaren visste att ett annat fartyg var på väg att möta Stadiongracht i den trånga farleden. Ett möte i en trång farled utan lots äventyrade fartygssäkerheten. Fartygstrafikledaren har en skyldighet att förhindra att situationer som äventyrar fartygssäkerheten uppkommer och utvecklas. Av 1 § i lagen om fartygstrafikservice framgår att syftet med VTS-systemet är att öka fartygstrafikens säkerhet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför.

Fartygstrafikledarens bristfälliga navigeringsanvisning att vända.

(47) 25. Fartygstrafikledaren ingrep inte i Stadiongrachts framförande när fartyget passerade den officiella lotsplatsen, men ansåg det befogat att ingripa först när fartyget redan hade nått området Southern Entrance. Att Stadiongracht hade avancerat nära den trånga delen av infartsfarleden och att någon lots inte fanns ombord hade, även enligt fartygstrafikledarens egen bedömning, äventyrat fartygssäkerheten i sådan grad att fartygstrafikledaren instruerade Stadiongracht att inte fortsätta längs farleden utan att i stället vända.

(48) 26. Fartygstrafikledarens instruktion var exceptionell och kom oväntat för fartyget. Fartygstrafikledaren hade särskild kännedom om området.

(49) 27. Enligt fartygstrafikledarens instruktion saknade det betydelse åt vilket håll Stadiongracht skulle vända, så länge fartyget inte fortsatte in i den trånga delen av farleden. Stadiongracht befann sig tidsmässigt mycket nära denna trånga del av farleden. Under dessa omständigheter hade Stadiongracht full rätt att förlita sig på fartygstrafikledarens instruktion och på att fartygstrafikledaren, med stöd av sin särskilda lokalkännedom, skulle ha angett vändningens riktning om denna hade haft betydelse.

(50) 28. Svaranden har gjort gällande att fartygstrafikledaren inte hade någon skyldighet att ange åt vilket håll fartyget skulle vända. Den navigeringsanvisning som fartygstrafikledaren gav borde emellertid ha varit resultatinriktad, det vill säga fartygstrafikledaren borde ha överlåtit åt fartyget att avgöra hur det önskade resultatet – att fartyget inte fortsatte in på infartsfarleden – skulle uppnås (se IMO Resolution A.857(20)). Genom att ge instruktioner om hur resultatet skulle uppnås tog fartygstrafikledaren samtidigt ansvar för det sätt på vilket resultatet skulle uppnås. Stadiongracht handlade helt i enlighet med fartygstrafikledarens instruktion. Grundstötningen skulle inte ha inträffat utan fartygstrafikledarens uppmaning, eftersom Stadiongracht redan hade observerat att lotsen inte befann sig ombord på den mötande kuttern och därför redan hade styrt mot isen på styrbordssidan för att minska farten.

(51) 29. Fartygstrafikledaren måste omedelbart efter att ha gett vändningsinstruktionen ha observerat att fartyget påbörjade vändningen i den för fartyget mest ofördelaktiga riktningen. Trots detta beordrade fartygstrafikledaren Stadiongracht att vända ännu kraftigare genom kommandot «hard over». Fartygstrafikledarens kommando «hard over» utgör inte ett kommando som överensstämmer med IMO-bestämmelserna.

(52) 30. Fartygstrafikledarens instruktion att vända var ett kommando. Det gavs utan att ha begärts och kom oväntat, i en situation där fartyget inte hade tid att överväga kommandot eftersom det redan hade inlett åtgärder för att stoppa sin fart.

(53) 31. Lotsen borde ha använt VHF-radio när han gav instruktioner till VTS-centralen. Genom användning av VHF-radio hade fartyget även kunnat kommunicera direkt med lotsen och därigenom fått informationen snabbare.

(54) 32. Det påstående som framförts av kommunikationsministeriet, enligt vilket Heinimäkis enda tillgängliga kommunikationsmedel var den mobiltelefon med vilken han ringde VTS-operatören, är felaktigt. Lotsen borde ha haft tillgång till en VHF-radio. I vilket fall

som helst hade lotsen tillgång till VHF-radion ombord på m/v Vechtdiep samt VHF-radion ombord på lotskuttern.

Fartygets egen medverkan till grundstötningen är obefintlig

(55) 33. Fartygstrafikservicen orsakade den farliga situationen genom att

i. instruera fartyget att fortsätta förbi lotsplatsen,

ii. lämna felaktig information om lotsens plats och om lotsningen,

iii. tillåta att fartyget passerade lotsplatsen utan att ingripa när den borde ha ingripit, samt

iv. ingripa genom en bristfällig instruktion vid en tidpunkt då den inte borde ha ingripit.

Genom sitt felaktiga handlande har fartygstrafikservicen äventyrat fartygssäkerheten, vilket i detta fall ledde till grundstötningen.

(56) 34. Utan den felaktiga uppmaningen att vända skulle fartyget inte ha vänt mot den sida av farleden där grundet var beläget, och utan denna vändning skulle fartyget inte ha gått på grund. Staten har bestridit sitt ansvar med hänvisning till att navigeringen och manövreringen av fartyget alltid ytterst är befälhavarens ansvar.

(57) 35. Staten kan emellertid inte undgå ansvar för sina försummelser och sitt felaktiga kommando genom att hänvisa till att befälhavaren i sista hand vände fartyget i enlighet med fartygstrafikledarens kommando.

(58) 36. Stadiongrachts befälhavare, Noel Peters, har berättat att han, när han mötte Vechtdiep, insåg att den lots som var avsedd för Stadiongracht fortfarande befann sig ombord *på Vechtdiep* och att lotsningen därför skulle fördröjas. Peters har vidare berättat att han därefter vidtog åtgärder för att stoppa Stadiongracht så att fartyget inte skulle fortsätta in i den trånga delen av farleden. Hans avsikt var att stoppa fartyget i isen söder om farleden.

(59) 37. Fartygstrafikledarens instruktion att vända avbröt genomförandet av Peters plan och ledde slutligen till att Stadiongracht gick på grund. Genom den felaktiga och bristfälliga vändningsinstruktionen fråntog fartygstrafikledaren befälhavarens självständiga beslutanderätt i navigeringen. Fartygstrafikledarens instruktion borde ha varit så kallat resultatinriktad. Instruktionen borde exempelvis ha varit «stop» eller «do not proceed to the channel» eller «shallow in the north on your left side». Genom att ge instruktionen att vända utan att ange vändningens riktning blev instruktionen förståelig på så sätt att vändningsriktningen saknade betydelse.

(60) 38. Enligt etablerad rättspraxis har staten ansetts skadeståndsskyldig när staten gjort sig skyldig till fel eller försummelse, trots att befälhavaren alltid ytterst ansvarar för fartygets manövrering och navigering.

(61) 39. För att undvika en långvarig rättegång och den risk för rättegångskostnader som är förknippad därmed medger kärandena att befälhavarens medverkan till skadan uppgår till 30 procent. Kärandena har till följd av grundstötningen lidit skador om sammanlagt 2 898 127 euro. Statens andel uppgår därmed till 70 procent, det vill säga 2 028 689 euro, vilket är det belopp som yrkas genom käromålet.

Angående statens invändning att den inte ansvarar för brister i pilotweb

(62) 40. Information om lotsningen är en av de mest centrala faktorerna för fartygssäkerheten. Huvudregeln i Raumoområdet var, och är fortfarande, att om ett fartyg samtidigt ska lotsas ut och ett annat lotsas in används samma lots för båda fartygen. Det förelåg inget ovanligt i detta som särskilt skulle ha behövt meddelas av lotsförmedlingen till fartygstrafikservicen. Fartygstrafikledaren handlade felaktigt när han utgick från att olika lotsar hade tilldelats det utgående respektive det inkommande fartyget.

(63) 41. Lotsverket hade utvecklat en internettjänst som kallades pilotweb. Genom denna kunde fartygstrafikledarna följa lotsbeställningarna. För varje fartyg som skulle lotsas angavs lotsens initialer, varigenom fartygstrafikledaren kunde dra slutsatser om antalet lotsar, om fartyg samtidigt skulle lotsas ut och in. Pilotweb uppdaterades automatiskt, men användaren kunde även uppdatera systemet genom att trycka på webbläsarens uppdateringsknapp. Fartygstrafikservicen hade inte gjort gällande att pilotweb skulle ha varit opålitligt.

(64) 42. Fartygstrafikservicen är en säkerhetsmyndighet. Information om lotsningen är, med hänsyn till fartygssäkerheten, en av de mest väsentliga uppgifter som fartygstrafikledaren ska lämna till fartygen. I verksamhetshandboken för West Coast fartygstrafikservice konstateras på flera ställen att fartygstrafikservicen lämnar information till fartygen om lotsarnas verksamhet, en bedömning av huruvida ett fartyg som behöver lots omedelbart kan få en lots och, om så inte är fallet, vid vilken tidpunkt fartyget kan förvänta sig att få en lots. Om pilotweb har varit så opålitligt som staten hade påstått, borde staten och fartygstrafikledaren ha beaktat detta i sin verksamhet och vid förmedlandet av information om lotsningen och lotsens plats.

(65) 43. Enligt fartygstrafikservicens verksamhetshandbok erhålls information om huruvida en lots är tillgänglig när fartyget anländer till lotsplatsen från pilotnet. Om pilotnet påstås ha varit opålitligt borde detta ha beaktats i verksamhetshandboken. Fartygstrafikservicen är en säkerhetsmyndighet vars verksamhet inte kan bygga på oskrivna antaganden, exempelvis om telefonledes inhämtade bekräftelser.

Utredningen av lotsens plats ankommer på staten

(66) 44. Påståendet att utredningen av lotsens plats är en angelägenhet enbart mellan fartyget och lotsen strider mot fartygstrafikservicens verksamhetshandbok.

(67) 45. I verksamhetshandboken konstateras att fartygstrafikledaren lämnar information till fartygen om lotsarnas verksamhet. Stadiongracht efterfrågade uttryckligen information av fartygstrafikledaren om lotsen och lotsningen. Om utredningen av lotsens plats vore en angelägenhet enbart mellan fartyget och lotsen, borde fartygstrafikledaren ha meddelat

Stadiongracht detta. I stället uppgav fartygstrafikledaren att lotsen var på väg med lotskuttern och lämnade detaljerade instruktioner om lotsningen, såsom på vilken sida av fartyget och på vilken höjd lotsstegen skulle vara placerad.

(68) 46. I Olycksutredningscentralens undersökningsrapport konstateras att

(69) «det centrala vid lotsars ombordstigning och avstigning är hur informationen förmedlas mellan lotsorganisationen, VHS-organisationen och det lotsade fartyget», (s. 18).

(70) «Under utredningen har det framkommit att grundstötningen med stor sannolikhet var förenad med frågor om samverkan, särskilt frågor som rörde kommunikationen», (s. 19)

(71) «I den undersökta olyckan hade kommunikationen kunnat och bort säkerställa att alla förstod situationen på samma sätt», (s. 20)

(72) «I händelseförloppet kan genomgående iakttas ett passivt kommunikationssätt, vilket sannolikt återspeglar rådande praxis. Till situationsmedvetenheten och hanteringen av situationen hänförde sig ett stort antal antaganden om parternas lägesbild och åtgärder», (s. 21)

(73) «Bakom de konstaterade kommunikationsproblemen ligger en organisatorisk situation. Fartygstrafikledare och lotsar, som eftersträvar gemensamma mål, har placerats i separata organisationer, under separata ledningssystem, och instruktionerna är inte enhetliga», (s. 24).

(74) 47. Statens uppgift i egenskap av upprätthållare av lotsväsendet har varit att ordna kompetenta och tillräckliga lotsningstjänster, vilket innefattar en skyldighet att lämna korrekt information om lotsningen till andra myndigheter och fartyg. Om det pilotnet som nämns i fartygstrafikservicens verksamhetshandbok har varit opålitligt, har staten därigenom försummat sin skyldighet att på annat tillförlitligt sätt säkerställa förmedlingen av sådan väsentlig information. Svaranden har inte uppfyllt de krav som skäligen kan ställas för att säkerställa att korrekt information om lotsningen förmedlas mellan myndigheterna.

(75) 48. Staten ansvarar för fartygstrafikservicens verksamhet.

(76) 49. Om en muntlig instruktion om telefonkontrollering skulle anses tillräcklig, har en sådan kontrollringning i detta fall försummats, vilket redan i sig grundar statens skadeståndsansvar.

Det har inte varit fråga om en mötessituation enligt COLREG regel 9a

(77) 50. Fartygstrafikledaren hade ingen anledning att anta att Stadiongracht, efter att ha mött Vechtdiep, skulle behöva följa reglerna för förebyggande av sammanstötningar, eftersom det efter mötet inte längre förelåg någon risk för kollision.

Fartygstrafikledarens vändningsinstruktion ska betraktas som ett kommando

(78) 51. Fartygstrafikledarens instruktion att vända m/v Stadiongracht ska betraktas som ett kommando.

(79) 52. Att fartygstrafikledaren underlät att meddela Stadiongracht att fartyget även passerade den i praktiken använda lotsplatsen utan lots utgjorde en allvarlig försummelse från fartygstrafikledarens sida, vilken ledde till olyckan.

Fartygstrafikledarens felaktiga antagande om lotsningen

(80) 53. Enligt 9 § 3 mom. i den då gällande lotsningslagen gäller att: «Lotsen kan, efter att ha kommit överens om saken med det lotsade fartygets befälhavare, embarkera eller debarkera fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats, om väderleks- eller isförhållandena förutsätter det. Lotsen ska meddela om detta till fartygstrafikservice.»

(81) 54. Stadiongracht och lotsen hade inte avtalat om att lotsen skulle stiga ombord på annan plats än den sedvanliga. Någon avvikande lotsplats hade inte heller meddelats fartygstrafikledaren. Trots detta handlade fartygstrafikledaren utifrån sitt eget felaktiga antagande genom att endast anta något beträffande lotsningen och genom att inte ingripa i Stadiongrachts framförande inom farledsområdet utan lots efter kl. 23.58, sedan Stadiongracht passerat det område som i lotsningspraxis användes som lotsplats. Först efter att lotsen uppmärksammat fartygstrafikledaren på att Stadiongracht hade avancerat för långt meddelade fartygstrafikledaren kl. 00.08.49 Stadiongracht att fartyget borde vända.

(82) 55. Fartygstrafikledaren kände till var det i praktiken använda lotsområdet var beläget. Om fartygstrafikledaren i rätt tid hade reagerat på att detta område passerades kl. 23.58, skulle han ha varnat för faran eller uppmanat fartyget att vända tidigare. I så fall skulle Stadiongracht, oberoende av vändningsriktning, inte ha riskerat att driva mot grundet norr om farleden.

Angående statens påstående att fartygstrafikledaren inte är skyldig att meddela att lotsplatsen har passerats

(83) 56. Finska staten har gjort gällande att fartyget självt ska känna till när det har passerat lotsplatsen och att fartygstrafikledaren därför inte har någon skyldighet att underrätta om en hotande farlig situation. Den uppfattning som svaranden framfört är felaktig. Fartyget kan exempelvis ha begått ett navigationsfel och därför vara i behov av information. Det är just för sådana situationer som fartygstrafikservicen har inrättats. Fartygstrafikservicen kan inte förhålla sig passiv till en observerad felaktig navigering och utgå från att en sådan felaktig navigering är fartygets egen angelägenhet som inte ska föranleda några åtgärder.

(84) 57. Fartygstrafikledaren underlät även att underrätta Stadiongracht om det mötande fartyget Vechtdiep. Det hör till fartygstrafikledarens uppgifter att lämna information om omständigheter som påverkar fartygssäkerheten. Antingen visste VTS-operatören inte om det mötande fartyget m/v Vechtdiep, eller också underrättade VTS-operatören inte om Vechtdieps ankomst därför att operatören godtog att lotsningen skulle ske inom området

Southern Entrance (det vill säga inom ett område där mötet inte skulle medföra någon särskild fara som krävde varning).

Staten ansvarar för skador som uppkommit under Lotsverkets verksamhetstid

(85) 58. Trafikledsverket har anfört att finska staten inte skulle vara ansvarig för den felaktiga informationen och den grundstötning som orsakades av den felaktiga informationen, eftersom underlåtenheten att lämna korrekt information hänförde sig till Lotsverket, vars ansvar enligt Trafikledsverket skulle ha övergått till det efter grundstötningen grundade aktiebolaget Finnpilot Pilotage Oy sedan Lotsverket hade lagts ned.

(86) 59. Kärandena bestrider finska statens påstående. Kärandena anser att finska staten även ansvarar för skador som uppkommit under Lotsverkets verksamhetstid. Kärandena bestrider att de ansvarsförpliktelser som uppkommit under det statliga Lotsverkets verksamhetstid skulle ha övergått till Finnpilot Pilotage Oy.

(87) 60. Kärandena åberopar professor Olli Mäenpääs utlåtande av den 17 juli 2021, där det konstateras att:

(88) «Staten kan inte genom en ensidig åtgärd frigöra sig från det rättsliga skadeståndsansvar som uppkommit genom verksamheten vid ett statligt affärsverk, exempelvis genom att stifta en lag enligt vilken affärsverkets verksamhet upphör. Överföringen av Lotsverkets verksamhet till ett statsägt aktiebolag som bildas genom lag har således inte kunnat undanröja statens ansvar för skada som orsakats genom Lotsverkets verksamhet» ...

(89) «Det är inte möjligt att med stöd av denna bestämmelse överföra det skadeståndsansvar som hänför sig till skötseln av Lotsverkets lagstadgade uppgifter och offentliga förvaltningsuppgifter. Lotsverkets skadeståndsansvar för skada som uppkommit vid fullgörandet av dess lagstadgade uppgifter har inte heller överförts genom bolagiseringslagen och har inte heller kunnat övergå till det bildade aktiebolaget med stöd av denna lag. Finska staten ansvarar således fortfarande för den skada som orsakats rederiet genom Lotsverkets lotsningsverksamhet och därtill ansluten verksamhet, eftersom rederiet inte har samtyckt till att den skadeståndsskyldiga parten byts ut.»

(90) 61. Grundstötningen inträffade den 29 december 2010, då det statliga Lotsverket ansvarade för lotsning och lotsförmedling. Lotsverket upplöstes den 31 december 2010, det vill säga efter grundstötningen.

(91) 62. I regeringens proposition om statliga affärsverk (RP 161/2002 rd) konstateras följande:

(92) «6 §. Statens ansvar. I paragrafen föreslås ett konstaterande av statens ansvar. Statens ansvar för affärsverkens förbindelser kan i sig i enlighet med principen om obligationsrättsligt principalansvar härledas som ett ansvar som hänför sig till statliga inrättningar. Ett affärsverk utgör inte någon särförmögenhet, utan i sista hand svarar staten för affärsverkets samtliga förbindelser. Den särskilda bestämmelsen om ansvar för förbindelserna syftar i första hand till att undanröja tolkningssvårigheter genom att tydligt konstatera statens subsidiära ansvar för finansmarknaden. Bestämmelsen motsvarar första meningen i 8 § 3 mom. i gällande lag.»

(93) «Uppträdande som part. Bestämmelsen motsvarar 22 § i gällande lag. Det föreslås bli bestämt att varje affärsverk skall ha behörighet att kära och svara i ärenden som gäller affärsverket. Förslaget innebär att affärsverken får vittgående rätt till talan i ärenden som gäller dem själva. Dessutom skall varje affärsverk ha rätt att i domstol, hos myndigheter och vid förrättningar bevaka statens intressen och rätt i alla ärenden som gäller affärsverket. I praktiken avses t.ex. egendom som överförts i affärsverkets besittning, affärsverkets affärsverksamhet eller någon annan omständighet som hänför sig till ämbetsverket.»

(94) 63. Lotsverket har inte kunnat stämmas att svara för statens räkning, eftersom Lotsverket upphörde den 1 januari 2011. Att Lotsverket upplöstes har emellertid inte befriat staten från dess ansvar. I regeringens proposition konstateras uttryckligen att staten ytterst ansvarar för samtliga affärsverkets förbindelser. Till de förbindelser som uppkommit under affärsverkets verksamhetstid hör även skadeståndsansvar. Affärsverket agerar för statens räkning (för talan och svarar för statens räkning samt bevakar statens intresse och rätt), men utgör inte en självständig juridisk person. Statliga affärsverk är inte från staten separata juridiska personer.

(95) 64. Det statsägda bolaget Finnpilot Pilotage Oy har ansvarat för lotsning och tillhandahållande av lotsningstjänster sedan den 1 januari 2011. Statens ansvar för skadeståndsskyldighet som uppkommit under affärsverkets verksamhetstid har emellertid inte övergått till Finnpilot Pilotage Oy.

(96) 65. I regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (RP 130/2010 rd) konstateras följande:

(97) «5 §. Ansvar för affärsverkets förbindelser. Enligt 1 mom. ska det aktiebolag som bildas påta sig ansvaret för de låne-, borgens-, anskaffnings- och leveransavtal samt andra förbindelser som Lotsverket har ingått under sin verksamhetstid och som gäller den egendom och affärsverksamhet som överlåts till aktiebolaget. Aktiebolaget ska dock ansvara endast för sådana förpliktelser som ingår i överlåtelsen och för vilka Lotsverket som affärsverk skulle ha ansvarat även efter tidpunkten för överlåtelsen.»

(98) «I 2 mom. ska föreskrivas om att statens sekundära ansvar kvarstår. Gäldenärsbytet måste godtas av borgenärerna. I den mån gäldenären inte kan bytas ut och skulden överföras på aktiebolaget, kvarstår staten som gäldenär i relation till den ursprungliga borgenären i fråga om de förpliktelser som ingåtts före bolagiseringen. Genom bestämmelsen tryggas kontinuiteten i verksamheten och avtalen i samband med bolagiseringen.»

(99) 66. Den skadeståndsskuld (förpliktelse) som uppkommit under Lotsverkets verksamhetstid och som staten nu ansvarar för har inte omfattats av överlåtelsen till Finnpilot Pilotage Oy. För att en sådan skadeståndsskuld över huvud taget skulle ha kunnat övergå till Finnpilot Pilotage Oy hade den behövt hänföra sig både till den överlåtna egendomen och till den överlåtna affärsverksamheten. Den aktuella skadeståndsskulden har inte hänfört sig vare sig till den egendom som överlåtits till Finnpilot Pilotage Oy eller till Lotsverkets affärsverksamhet. Det har inte heller ens påstått att något samtycke till byte av gäldenär skulle ha lämnats.

Underlåtenheten att lämna korrekt information har skett vid skötseln av en förvaltningsuppgift

(100) 67. Lotsförmedlingen utgör en del av ordnandet och tillhandahållandet av lotsningstjänster, vilket hörde till Lotsverkets lagstadgade uppgifter. Förmedlingen av information om lotsningen och om lotsens vistelseort utgjorde inte Lotsverkets affärsverksamhet. Skadeståndsförpliktelsen hänför sig således till Lotsverkets lagstadgade offentliga förvaltningsuppgift. Staten kan inte överföra sitt ansvar till ett privat aktiebolag för fel som begåtts vid fullgörandet av lagstadgade uppgifter, det vill säga vid utövandet av offentlig makt.

(101) 68. I RP 214/2010 rd konstateras följande beträffande ansvar för skada som uppkommer i annan verksamhet än lotsning:

(102) «Lotsningsbolagets ansvar för skada som uppstått i någon av dess övriga verksamhet än lotsning bestäms helt enligt skadeståndslagen. Om lotsningsbolaget t.ex. orsakar skada genom att uppsåtligen eller av vårdslöshet försumma dess skyldigheter att upprätthålla lotsningstjänster enligt 4 § 1 mom. i lotsningslagen, bestäms dess skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen i stället för 1 mom. i denna paragraf. Detta överensstämmer med det nuvarande rättsläget (HD 1995:61). Liksom hittills förutsätts i alla fall för skadeståndsskyldighet för en skada som uppstått i annan verksamhet än lotsning uppsåt eller vårdslöshet från lotsningsbolagets sida i enlighet med skadeståndslagen.»

(103) 69. Tillhandahållandet av lotsningstjänster är enligt 4 § 1 mom. i lotsningslagen en lagstadgad tjänst, beträffande vilken endast nuvarande Finnpilot Pilotage Oy har ensamrätt. Tidigare tillkom denna ensamrätt endast Lotsverket.

(104) 70. Lagstiftaren har ansett att ordnandet och bedrivandet av lotsningsverksamhet utgör en offentlig förvaltningsuppgift. I sitt utlåtande (GrUU 12/2010 rd) över regeringens proposition om ändring av lotsningslagen (645/2009) (RP 251/2009 rd) konstaterade grundlagsutskottet att «I en övergripande bedömning – med särskild fokus lagd på övervakning och anmälningar gällande fartygstrafik och miljövård – innefattar lotsning uppgifter och inslag som kan betraktas som handhavande av offentliga förvaltningsuppgifter.»

(105) 71. Kärandena har inte gjort gällande att skadan uppkommit vid lotsning. Det är ostridigt att den felaktiga informationen inte lämnades under lotsning, det vill säga medan lotsen lotsade fartyget.

(106) 72. Att lämna instruktioner om lotsningen och uppgifter om lotsens plats utgör inte lotsning, utan är en del av ordnandet och tillhandahållandet av lotsningstjänster. I 9 § lotsningslagen definieras lotsning, och till denna definition hör inte att lämna instruktioner om lotsningen eller information om lotsens plats.

(107) 73. Svarandens påstående att Lotsverket borde ha underrättat en annan statlig myndighet om att samma lots lotsade ett fartyg ut ur hamnen och ett annat fartyg in i hamnen innebär i sig att förmedlingen av sådan information inte utgör affärsverksamhet utan fullgörande av statliga inrättningars lagstadgade uppgifter. Affärsverksamhet är definitionsmässigt ekonomisk verksamhet som bedrivs i vinstsyfte och vars ändamål är att generera kapital och vinst eller åtminstone upprätthålla den egna verksamheten. Vederlagsfri informationsförmedling uppfyller inte ens definitionen av affärsverksamhet. Om sådan informationsförmedling hade utgjort affärsverksamhet, skulle det ha avtalats om enligt affärsmässiga principer.

(108) 74. Om denna informationsförmedling föreskrivs i fartygstrafikservicens verksamhetshandbok, enligt vilken information om huruvida en lots är tillgänglig när ett fartyg anländer till lotsplatsen erhålls från pilotnet. Pilotnet upprätthålls inte enligt affärsmässiga principer eller genom privaträttsliga avtal, och skadeståndsyrkandet riktar sig inte mot pilotnet.

(109) 75. Lotsförmedlingen utgör en del av ordnandet av lotsningen, vilket är en offentlig förvaltningsuppgift för vilken staten ansvarar.

(110) 76. Lotsning och tillhandahållande samt ordnande av lotsningstjänster är olika saker. Endast en lots som innehar lotsbrev kan tjänstgöra som lots. På motsvarande sätt kunde endast Lotsverket ordna och tillhandahålla lotsningstjänster.

(111) 77. Enligt 3 kap. 2 § 1 mom. skadeståndslagen är ett offentligt samfund skyldigt att ersätta skada, som förorsakats genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning. Samma skadeståndsskyldighet åligger annat samfund, som på grund av lag, förordning eller bemyndigande i lag handhar offentlig uppgift.

Finska statens svaromål

Utövande av talerätt

(112) Trafikledsverket har använt finska statens talerätt i fråga om de yrkanden som hänför sig till påstådda förfaranden och försummelser inom fartygstrafikservicen.

(113) Kommunikationsministeriet har använt finska statens talerätt i fråga om de yrkanden som hänför sig till sådana ansvar som eventuellt kvarstår för finska staten till följd av Lotsverkets verksamhet.

Yrkanden

(114) Finska staten har bestritt kärandenas yrkanden och yrkat att käromålet ska ogillas såsom ogrundat.

(115) Finska staten har yrkat att kärandena ska förpliktas att ersätta finska statens rättegångs- och ombudskostnader vid tingsrätten och hovrätten jämte lagstadgad ränta.

(116) [specifikation av rättegångskostnaderna]

De grunder som anförts av Trafikledsverket

Om händelsen, de av kärandena påstådda orsakerna till grundstötningen och ansvarsfrågan

(117) 1. Svaranden konstaterar inledningsvis att VTS/VTS-operatören («VTSO») har instruerat Stadiongracht på samma sätt som varje fartyg som anländer till Raumo hamn, nämligen till början av djupfarleden och därifrån till den södra lotsplatsen.

(118) 2. Käromålet och yrkandena synes bygga på antagandet att VTS/VTSO skulle ha lämnat felaktig information om lotsens plats och lotsningen samt att VTSO skulle ha försummat att förhindra att fartyget fortsatte förbi lotsplatsen utan lots.

(119) 3. Käranden har anfört att staten är ansvarig för den felaktiga information som fartygstrafikledaren lämnat, oberoende av om den felaktiga informationen härrör från ett fel som faller under fartygstrafikservicens eller Lotsverkets ansvarsområde, eftersom den felaktiga informationen har lämnats inom ramen för myndighetsutövning, det vill säga vid utövandet av offentlig makt. Enligt Trafikledsverkets uppfattning är det uppenbart att någon sådan påstådd felaktig information inte har lämnats i detta mål.

(120) 4. Enligt svarandens uppfattning är det uppenbart att det i sista hand var den felaktiga manövreringen av fartyget som ledde till att fartyget styrdes direkt över farledens kant (där vattendjupet var 9 meter medan fartygets djupgående uppgick till 9,6 meter) och upp på grundet. Om befälhavaren hade vetat var han befann sig, skulle han inte ha vänt åt babord utan åt styrbord, där det fanns gott om utrymme.

(121) 5. Olyckan berodde således på ett fel från befälhavarens sida, det vill säga felaktig manövrering av fartyget och bristande kännedom om den egna positionen (navigationsfel), samt på försummelse att ägna tillräcklig uppmärksamhet åt fartygets framförande.

(122) 6. Ansvaret för fartyget åvilar befälhavaren, inte VTS och inte heller lotsen.

(123) 7. Befälhavaren beslutade på eget initiativ att fortsätta förbi lotsplatsen och gjorde detta tio minuter tidigare än den tidpunkt då han hade meddelat att fartyget skulle anlända till lotsplatsen.

(124) 8. VTSO har inte lämnat felaktiga instruktioner och har inte heller på något annat sätt medverkat till att skadan uppkom.

(125) 9. Om fartyget inte hade a) anlänt till lotsplatsen tio minuter före utsatt tid, och b) passerat lotsplatsen, skulle fartyget inte ha fortsatt fram till bojfarleden.

(126) 10. Fartyget framförs från dess kommandobrygga, och det är där de centrala besluten fattas för att säkerställa en trygg och säker navigation. Det är således uppenbart att VTS inte ansvarar för

- kärandens eventuella missförstånd av innebörden av uttrycket «Southern Entrance»,
- befälhavarens beslut att anlända till lotsplatsen i förtid,
- fartygets beslut att bortse från VTSO:s anvisningar samtidigt som fartyget meddelade VTS att det befann sig tre mil från lotsplatsen och avsåg att fortsätta förbi denna,

- att lotsplatsen passerades tio minuter före den i förväg meddelade ankomsttiden,
- fartygets framförande längs farleden och dess agerande i strid med skyldigheten att anlita lots,
- befälhavarens bristande kännedom om sin position,
- bedömningen av det utrymme som krävdes för vändningen,
- eller för att information om lotsens embarkering inte förmedlas mellan lotsorganisationen, VTS-organisationen och det lotsade fartyget.

Om de påstådda försummelserna från VTS/VTSO:s sida

(127) 11. Någon instruktion eller uppmaning att anlända till en annan plats än lotsplatsen har inte givits. Stadiongrachts befälhavare har också bekräftat att han uppfattade platsen korrekt: «another 3 miles to go to the pilot boarding area».

(128) 12. Den information som lämnades om lotsens position och därmed om lotsningen har inte varit orsaken till grundstötningen. Orsaken till grundstötningen var den felbedömning som befälhavaren gjorde, såsom ovan anförts. Befälhavaren tog inte heller kontakt med lotsen eller med VTS, utan fortsatte förbi lotsplatsen. Det är dessutom okänt varför befälhavaren inte tog direkt kontakt med lotsen via VHF-radio eller mobiltelefon.

Om de påstådda försummelserna från VTSO:s/VTS:s sida att förebygga farliga situationer

(129) 13. De påstådda försummelserna har inte orsakat grundstötningen. Det är under alla omständigheter klart att Stadiongracht inte hade begärt navigationsassistans och att VTSO inte hade ansett att fartyget befann sig i fara innan det hade passerat lotsområdet.

(130) 14. VTSO har inte underlåtit att lämna en rekommendation om en farlig situation när lotsen bad honom förhindra att fartyget fortsatte in på bojfarleden.

(131) 15. När fartyget hade fortsatt fram till och därefter passerat det använda lotsområdet, var det helt beroende av befälhavarens och besättningens egna åtgärder och beslut.

Den påstått bristfälliga navigeringsanvisning som lämnades av fartygstrafikledaren

(132) 16. VTSO/VTS har inte underlåtit att lämna en rekommendation.

(133) 17. VTSO:s rekommendation att vända fartyget i enlighet med lotsens meddelande kan inte heller betraktas som ett kommando, särskilt eftersom fartyget redan tydligt hade passerat det i praktiken använda lotsområdet. Även av detta skäl ska Stadiongracht anses ha framförts i enlighet med befälhavarens beslut och under hans ansvar. VTSO har således inte försummat att uppfylla de krav som skäligen kan ställas på fullgörandet av dess uppgifter.

Om VTS:s ansvar och skyldigheter

(134) 18. I Terry Hughes sakkunnigutlåtanden har det förutsatts att VTSO skulle ha sådana skyldigheter och ansvar som inte följer av lagen om fartygstrafikservice eller av VTS-handboken.

(135) 19. Innehållet i VTS-tjänsten framgår av lagens 5 §.

(136) 20. Varken VTS eller VTSO hade år 2010 något principalansvar eller något annat ansvar för Finnpilots åtgärder, oavsett om det var fråga om egentlig lotsning eller lotsförmedlingsverksamhet.

(137) 21. Det är uppenbart att VTSO har handlat omsorgsfullt utifrån den information som stod till buds.

Om skadans/skadeståndets belopp

(138) 22. Beträffande skadans storlek kan konstateras att det vid utredningen av olyckan har framkommit att de efterföljande åtgärderna ombord inte har hanterats på ett ändamålsenligt sätt. I samband med räddningsåtgärderna ökade skadorna på fartyget ytterligare, bärgningsåtgärderna förlängdes i samband med frigörandet från grundet och onödiga åtgärder vidtogs. Fartyget hölls flytande med hjälp av tryckluftskompressorer. Detsamma kan sägas beträffande reparationskostnaderna: hur stor del av reparationskostnaderna hänför sig till den aktuella grundstötningen och hur stor del hänför sig till olämpliga räddningsåtgärder och till hanteringen av fartyget i samband därmed?

De grunder som anförts av Lotsverket

(139) 1. Grundstötningen av Stadiongracht berodde på omständigheter som hänför sig till fartyget självt och till åtgärder som låg inom dess eget ansvarsområde.

(140) 2. Grundstötningen av Stadiongracht berodde på två faktorer, för vilka rederiet ensamt ansvarar.

(141) 3. Med stöd av 5 § 1 mom. i den lotsningslag som gällde vid tidpunkten för händelsen var Stadiongracht skyldig att anlita lots på farledsavsnittet mellan lotsplatsen och Raumo hamn.

(142) 4. Lotsplatsen för farleden till Raumo hamn är utmärkt på sjökortet.

(143) 5. Stadiongracht anlände till lotsplatsen cirka tio minuter före den tidpunkt som fartyget hade meddelat.

(144) 6. Med stöd av 9 § 3 mom. i lotsningslagen har lotsen rätt att, om väder- eller isförhållandena förutsätter det, med fartygets befälhavare avtala om att embarkering eller debarkering ska ske på annan plats än lotsplatsen för den lotsade farleden.

(145) 7. Den lots som var avsedd för Stadiongracht hade inte avtalat med befälhavaren om embarkering på annan plats än lotsplatsen.

(146) 8. Eftersom befälhavaren inte hade avtalat med lotsen om en annan embarkeringsplats än lotsplatsen, var Stadiongracht skyldig att invänta lotsen vid lotsplatsen. Stadiongracht borde inte ha fortsatt längs farleden mot Raumo hamn innan lotsen hade embarkerat.

(147) 9. Efter att ha anlänt till lotsplatsen stannade Stadiongracht inte för att invänta lotsens embarkering, utan fortsatte förbi lotsplatsen längs farleden mot Raumo hamn med en hastighet om 9,6 knop. Genom att fortsätta förbi lotsplatsen utan lots har fartyget brutit mot lotsningslagen och befälhavaren har gjort sig skyldig till lotsningsförsummelse enligt 19 § i lotsningslagen.

(148) 10. Varken Lotsverket eller dess företrädare hade någon anledning att anta att Stadiongracht skulle handla i strid med lotsningslagen.

(149) 11. Varken Lotsverket eller lotsen gav Stadiongracht tillstånd att passera lotsplatsen och fortsätta längs farleden mot Raumo hamn.

(150) 12. Fartygets befälhavare är ensam ansvarig för det handlande som stred mot lotsningslagen, för fartygets manövrering och för dess säkra framförande. Därutöver ålåg det honom att känna till fartygets aktuella position.

(151) 13. Befälhavaren ska känna sitt fartyg och känna till de faktorer som påverkar dess manövrering under olika väderförhållanden.

(152) 14. Stadiongracht fortsatte utan lots mot den muddrade delen av farleden, vilken är så smal att det inte är möjligt att på ett säkert sätt möta ett annat fartyg där.

(153) 15. Den lots som lotsade ett fartyg ut från Raumo hamn observerade att Stadiongracht utan lots var på väg mot den muddrade farleden och underrättade VTS-centralen om detta. Vid denna tidpunkt befann sig Stadiongracht fortfarande på en plats där fartyget på ett säkert sätt hade kunnat vända tillbaka till lotsplatsen.

(154) 16. Efter lotsens kontakt med VTS-centralen instruerade VTS-centralen uppenbarligen fartyget att vända om.

(155) 17. Fartygets befälhavare fattade därefter beslutet att vända via babordssidan, trots att det på styrbordssidan hade funnits avsevärt mer utrymme för manövern.

(156) 18. Stadiongracht genomförde emellertid vändningen via babordssidan på ett sådant sätt att fartyget drev upp på grund vid kantmärket.

(157) 19. Stadiongrachts befälhavare fattade ensam beslutet att vända, om vändningens riktning och genomförande samt om fartygets manövrering under vändningen.

(158) 20. Befälhavaren var skyldig att känna till fartygets exakta position i farleden under hela färden. Denna skyldighet var särskilt viktig på en farled där lotsplikt gällde och som snabbt smalnade av till en trång ränna.

(159) 21. Grundstötningen orsakades uteslutande av Stadiongrachts befälhavares handlande i strid med lotsningslagen samt av hans fel vid vändningen tillbaka mot lotsplatsen.

(160) 22. Såsom ovan anförts orsakade Stadiongrachts befälhavare ensam grundstötningen genom att passera lotsplatsen och därefter vända fartyget åt babord, trots att det på

styrbordssidan hade funnits betydligt mer utrymme för manövern. Därtill genomförde befälhavaren vändningen på ett sådant sätt att fartyget drev upp på grund vid farledens riktningsmärke.

(161) 23. Stadiongrachts befälhavares sista och avgörande fel bestod i att vända fartyget åt fel håll och/eller i den felaktiga manövreringen och hanteringen av fartyget under vändningen.

(162) 24. Stadiongrachts befälhavare har handlat i strid med lotsningslagen och därefter genom sina försummelser och fel orsakat att fartyget gick på grund.

(163) 25. Den lots som var avsedd för Stadiongracht hade inte avtalat med fartygets befälhavare om att lotsen skulle embarkera utanför lotsplatsen, än mindre på den plats dit fartyget fortsatte utan lots. Genom att fortsätta mycket nära början av den muddrade farleden utan lots äventyrade befälhavaren säkerheten för fartyget, besättningen och lasten.

(164) 26. Stadiongrachts befälhavare fattade ensam beslutet att passera lotsplatsen utan lots, att vända fartyget via babordssidan och att manövrera fartyget under vändningen på ett sådant sätt att det vid manöverns slut hamnade på grund. Befälhavaren är ensam ansvarig för handlandet i strid med lotsningslagen, för att därefter ha framfört fartyget flera nautiska mil mot den muddrade delen av farleden samt för den vändning via babordssidan som ledde till att fartyget drev upp på grund.

(165) 27. Utöver att varken Lotsverket eller lotsen har handlat felaktigt på det sätt som kärandena påstår, står ingen av de påstådda felaktigheter som kärandena åberopat i adekvat kausalitet till fartygets grundstötning.

(166) 28. Därutöver har Stadiongrachts befälhavare handlat i strid med god sjömanssed och därigenom orsakat fartygets grundstötning.

(167) 29. Med stöd av 3 kap. 7 § i den skadeståndslag som gällde vid tidpunkten för olyckan var staten inte heller ansvarig för skada som orsakats vid lotsning.

(168) 30. Lotsverket har inte varit ansvarigt för de beslut som Stadiongrachts befälhavare fattat i strid med lotsningslagen och god sjömanssed eller för den felaktiga manövreringen av fartyget. I den mån kärandenas påståenden inte hänför sig till sådan lotsning som avses i 3 kap. 7 § skadeståndslagen, har ingen person som stått i tjänste- eller därmed jämförbart anställningsförhållande till Lotsverket gjort sig skyldig till ett sådant felaktigt handlande som avses i 3 kap. 1 § 1 och 2 mom. skadeståndslagen och som står i orsakssamband med Stadiongrachts grundstötning.

(169) 31. I den mån kärandenas påståenden eventuellt hänför sig till utövning av offentlig makt ska skada som orsakats genom fel eller försummelse vid utövande av offentlig makt ersättas endast om «de krav blivit åsidosatta som med hänsyn till verksamhetens art och ändamål skäligen kan ställas på fullgörandet av åtgärden eller uppgiften». Denna standardbestämmelse innebär att ett skadeståndsansvar förutsätter att två villkor är uppfyllda. För det första krävs att det är fråga om en skada som orsakats genom fel eller försummelse. Därutöver krävs att den aktsamhetsnivå som uttrycks i standardbestämmelsen – de krav som skäligen kan

ställas på verksamheten – har underskridits. Ingendera av dessa förutsättningar för skadeståndsansvar är uppfylld i detta fall.

Påståendet om felaktigt handlande från lotsens sida

(170) 32. Lotsen Kimmo Heinimäki har inte orsakat Stadiongrachts grundstötning.

(171) 33. Kärandenas påstående om felaktigt handlande från lotsens sida hänför sig till tiden före lotsningens början, då den lots som var på väg till fartyget, Heinimäki, fortfarande befann sig ombord på Vechtdiep, som hade avgått från Raumo hamn.

(172) 34. Heinimäki hade inte någon skyldighet att instruera Stadiongracht före lotsningens början.

(173) 35. Heinimäki befann sig på Vechtdieps däck när han observerade att Stadiongracht var på väg mot den muddrade delen av den södra farleden till Raumo hamn. Heinimäki hade inte heller någon möjlighet att ta direkt kontakt med *Stadiongracht*. Det enda kommunikationsmedel som stod till Heinimäkis förfogande var den mobiltelefon med vilken han ringde VTS-operatören.

(174) 36. Det snabbaste och enda sättet att ingripa i Stadiongrachts lagstridiga handlande var att ringa VTS-operatören med mobiltelefon, varefter denne kunde kontakta fartygets besättning via VHF.

(175) 37. Heinimäki hade rätt att underrätta fartygstrafikservicen om Stadiongrachts handlande, som stred mot lotsningslagen och äventyrade sjöfartssäkerheten.

(176) 38. Enligt 8 § 2 mom. i lotsningslagen (940/2002) ska underrättelser göras till fartygstrafikservicen, och alltså inte direkt till ett fartyg som, i strid med lotsningslagen, äventyrar sjöfarten och dess säkerhet.

(177) 39. Genom att underrätta fartygstrafikservicen om sina iakttagelser följde Heinimäki arbetsfördelningen mellan myndigheterna och det tillvägagångssätt som anges i 8 § 2 mom. i lotsningslagen.

(178) 40. Heinimäki skulle inte ha kunnat kontakta Stadiongrachts besättning direkt.

(179) 41. Heinimäkis meddelande till VTS-operatören var till sitt innehåll korrekt i den aktuella situationen. Heinimäki informerade fartygstrafikservicen om Stadiongrachts felaktiga och lagstridiga handlande samt om att fartyget inte borde fortsätta in på den trånga delen av farleden i en situation där det inte längre skulle kunna återvända till lotsplatsen.

(180) 42. Heinimäkis meddelande till VTS-operatören orsakade inte grundstötningen.

(181) 43. Heinimäki instruerade inte Stadiongracht att gå på grund.

(182) 44. I samtalet mellan Heinimäki och VTS-operatören förekom flera olika alternativ, vilkas centrala syfte var att förhindra att fartyget styrdes in på den trånga delen av farleden utan

lots. Heinimäki instruerade inte Stadiongracht att vidta någon åtgärd som skulle leda till grundstötning.

(183) 45. Heinimäki instruerade inte fartyget att vända på en sådan plats, på ett sådant sätt eller i en sådan riktning att detta skulle leda till att fartyget gick på grund. Beslutet om att genomföra vändningen samt om dess tidpunkt, sätt och riktning fattades av fartygets besättning.

(184) 46. Heinimäki instruerade inte, och än mindre krävde, att fartyget skulle vända på en plats eller på ett sätt där detta inte skulle vara möjligt. Om vändningen hade utförts korrekt skulle det ha varit fullt möjligt att vända fartyget.

(185) 47. Heinimäki angav endast möjliga alternativa sätt att undvika att fartyget drev in på den trånga delen av farleden.

(186) 48. Beslutet att vända fartyget, valet av vändningsriktning samt sättet på vilket vändningen genomfördes fattades av fartygets besättning.

(187) 48. Fartygets besättning hade kunnat stoppa fartyget innan det gick in i rännan eller vända det på ett säkert sätt utan att äventyra fartygets säkerhet.

(188) 49. Fartygets besättning är skyldig att före en vändning säkerställa att manövern kan genomföras på ett säkert sätt utan att fartyget driver upp på grund. Fartyget borde inte ha vidtagit en åtgärd som leder till att det driver upp på grund. Beslutet fattades uteslutande av fartygets besättning, och endast besättningen kände till om fartyget med den avsedda hastigheten och på det avsedda sättet kunde vändas säkert via babordssidan.

(189) 50. Fartygets besättning bar det fulla ansvaret för sitt beslut att vända fartyget med en viss hastighet, på en viss plats och på ett visst sätt via babordssidan i stället för via styrbordssidan.

(190) 51. Heinimäki hade inte befogenhet att i den aktuella situationen ge Stadiongracht bindande order, och han gav inte heller några sådana order.

(191) 52. Det hade inte ens varit möjligt att påbörja lotsningen mot Raumo hamn från den plats dit Stadiongracht hade fört sig själv utan lots, utan fartyget hade varit tvunget att återvända till lotsplatsen innan lotsningen kunde inledas.

(192) 53. Staten är inte heller ersättningsskyldig enligt lotsningslagen för de åtgärder som Heinimäki vidtog.

(193) 54. Stadiongrachts grundstötning berodde uteslutande på omständigheter som hänför sig till fartygets besättnings eget förfarande och på åtgärder som låg inom dess eget ansvarsområde.

(194) 55. Samtliga kärandenas påståenden om att Heinimäki på något sätt skulle ha handlat felaktigt eller orsakat grundstötningen är felaktiga och strider mot de faktiska omständigheterna.

(195) 56. Heinimäki begränsade inte befälhavarens möjligheter att välja metoder för en säker navigation, eftersom befälhavaren kände sitt fartygs manöveregenskaper och utrustning. Lotsens meddelande var målinriktat och av rådgivande karaktär.

Påståendet om försummelse att lämna korrekt information om lotsens vistelseort

(196) 57. Lotsverket har inte lämnat felaktig information om lotsens läge.

(197) 58. Lotsverket har inte lämnat fartyget uppgifter om lotsens läge.

(198) 59. Stadiongrachts befälhavare hade inte efterfrågat uppgifter om lotsens läge från Lotsverket.

(199) 60. Stadiongrachts befälhavare hade inte rätt att fortsätta förbi lotsplatsen innan lotsen hade embarkerat, oberoende av om lotsen hade meddelat sin aktuella position till fartyget eller till någon annan part.

(200) 61. Det är inte tillåtet för Stadiongracht att fortsätta sin resa från lotsplatsen om inte lotsen har embarkerat eller särskilt avtalat med befälhavaren om embarkering på annan plats än lotsplatsen.

(201) 62. Stadiongrachts befälhavare har handlat på grundval av antaganden, något som en befälhavare inte får göra, särskilt inte när det gäller en farled som smalnar av i fartygets färdriktning.

(202) 63. De ovan nämnda bestämmelserna om lotsplatsen är tvingande och oberoende av när eller med vilket transportmedel lotsen anländer till lotsplatsen.

(203) 64. Fartygets befälhavare får inte lämna lotsplatsen även om han med säkerhet känner till lotsens läge, såvida han inte har avtalat med lotsen om embarkering på annan plats än lotsplatsen.

(204) 65. Lotsverket har haft rätt att utgå från att fartygets befälhavare iakttar de bestämmelser som är bindande för honom, såsom skyldigheten enligt lotsningslagen att invänta lotsen vid lotsplatsen.

(205) 66. Lotsen ska underrätta fartygstrafikservicen om han har avtalat om embarkering på annan plats än lotsplatsen. Någon sådan underrättelse lämnades inte av lotsen, eftersom han inte hade träffat någon sådan överenskommelse med Stadiongrachts befälhavare.

(206) 67. Stadiongrachts befälhavare fortsatte färden mot den avsmalnande farleden trots att han var medveten om att han inte hade avtalat med lotsen om embarkering på annan plats än lotsplatsen. Befälhavaren gjorde egna antaganden om omständigheter som han inte hade kännedom om. Han kunde inte heller veta när lotsen skulle embarkera. Stadiongrachts befälhavare hade inte anledning att utgå från att lotsen skulle embarkera utanför lotsplatsen. Han hade inte fog för några sådana antaganden i en situation där han inte hade träffat någon överenskommelse med lotsen om embarkering utanför lotsplatsen. Trots detta fortsatte fartyget med nära normal fart mot den muddrade delen av farleden.

(207) 68. Av det pilotweb-system som användes av Lotsverket framgick att samma lots skulle lotsa Stadiongracht som det fartyg som lotsades ut från hamnen.

(208) 69. I Raumo hamn var det vanligt att samma lots lotsade både ett utgående och ett inkommande fartyg. Detta berodde delvis på att avståndet mellan lotsplatsen och hamnen var långt. En tur- och returresa mellan hamnen och lotsplatsen med lotsbåt tog cirka två timmar.

(209) 70. Det ankommer inte på lotsen att informera det fartyg som står i tur att lotsas om huruvida han anländer till lotsplatsen med ett utgående fartyg eller med lotsbåt. Fartyget är under alla omständigheter skyldigt att invänta lotsen vid lotsplatsen. Om ett inkommande fartyg måste vänta en längre tid på lotsens ankomst, ska detta ske vid farledens mynning, det vill säga före lotsplatsen i farleden.

(210) 71. Eftersom lotsen skulle ha hunnit till lotsplatsen vid den meddelade tidpunkten eller mycket kort därefter, kunde Stadiongracht fortsätta längs farleden fram till lotsplatsen utan att behöva invänta lotsens ankomst till lotsplatsen vid farledens mynning.

(211) 72. Den underrättelse som den lots som lotsade det utgående fartyget lämnade till VTS var helt korrekt, eftersom fartyget annars skulle ha fortsatt in i den trånga «rännan» utan lots. Även om fartyget fortfarande hade kunnat undvika att komma in i denna «ränna», ledde befälhavarens och besättningens misstag till att fartyget gick på grund.

Eventuella brister i pilotweb och den påstådda skyldigheten för lotsförmedlingen att underrätta om att lotsen anländer till lotsplatsen med ett utgående fartyg

(212) 73. Den information som pilotweb tillhandahöll har inte varit bristfällig, och uppgifterna i pilotweb har inte heller föranlett fartygets befälhavare att fatta det beslut som stred mot lotsningslagen att passera lotsplatsen eller att genomföra den felaktiga vändning som var de enda orsakerna till fartygets grundstötning.

(213) 74. Även om det skulle anses att informationen i pilotweb varit bristfällig och/eller att lotsförmedlingen borde ha underrättat VTS per telefon om att lotsen anlände till lotsplatsen med ett utgående fartyg, står Stadiongrachts grundstötning inte i någon som helst adekvat kausalitet till de omständigheter som kärandena åberopar.

(214) 75. Ett inkommande fartyg ska alltid invänta lotsen vid lotsplatsen, oberoende av om lotsen anländer med ett fartyg som lämnar hamnen eller med lotsbåt. Beslutet att passera lotsplatsen fattades uteslutande av Stadiongrachts befälhavare. Därutöver orsakade Stadiongracht själv grundstötningen genom sin felaktigt genomförda vändning. Om Stadiongracht hade vänt på det sätt som situationen krävde, skulle grundstötningen aldrig ha inträffat. Beslutet om vändningen, dess riktning och sättet på vilket den genomfördes fattades uteslutande av fartygets befälhavare, som alltid ansvarar för fartygets manövrering och framförande samt för att känna till fartygets aktuella position på sjökortet och i förhållande till närbelägna grundområden.

Ansvaret för att utreda lotsens läge

(215) 76. Fartyget ska alltid invänta lotsen vid lotsplatsen. I detta fall hade lotsen inte avtalat med fartygets befälhavare om embarkering utanför lotsplatsen på det sätt som förutsätts i lotsningslagens 9 § 3 mom.

(216) 77. Fartyget passerade lotsplatsen och fortsatte mot den trånga «rännan» utan att befälhavaren hade träffat någon överenskommelse med lotsen om embarkering utanför lotsplatsen.

(217) 78. Det kan vidare konstateras att lotsplatsen på den södra farleden till Raumo ligger så nära början av den trånga «rännan» att det inte ens är möjligt för lotsen att embarkera utanför lotsplatsen, än mindre på den plats dit fartyget hade fört sig självt utan lots. Embarkeringen måste ske vid lotsplatsen för att lotsen ska ha tillräcklig tid att sätta sig in i fartygets styrsystem och dess framförande under rådande väderförhållanden.

(218) 79. Kärandenas påstående att det i Raumo skulle vara brukligt att lotsen embarkerar utanför lotsplatsen är felaktigt och dessutom utan betydelse för bedömningen av detta fall.

Förmedlingen mellan myndigheterna av korrekt information om lotsningen

(219) 80. Svaranden bestrider påståendet att den inte skulle ha uppfyllt de krav som skäligen kan ställas för att säkerställa att korrekt information om lotsningen förmedlas mellan myndigheterna. De omständigheter som kärandena åberopar har inte orsakat fartygets grundstötning, utan grundstötningen har, såsom tidigare beskrivits, varit en följd av fartygets befälhavares handlande.

(220) 81. Fartygstrafikservicens verksamhetshandbok innehåller inte några rättsligt bindande bestämmelser.

(221) 82. Av pilotweb framgick att lotsen var på väg till lotsplatsen, där Stadiongracht skulle ha inväntat lotsens ankomst om lotsen inte hade hunnit fram när fartyget anlände. Underlåtenhet att iaktta denna skyldighet utgör en lotsningsförsummelse enligt 19 § lotsningslagen och medför bötesstraff.

Statens ansvar för Lotsverkets åtgärder har övergått till Finnpilot Pilotage Oy från och med den 1 januari 2011

(222) 83. Det har varit fråga om en ombildning av Lotsverket till aktiebolag, varvid affärsverkets tillgångar samt skulder och ansvar överfördes till Finnpilot Pilotage Oy. Med stöd av 5 § i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag överfördes de förbindelser som hänförde sig till lotsningsverksamheten till Finnpilot Pilotage Oy.

(223) 84. I detaljmotiveringen till 5 § i regeringens proposition om ombildning av Lotsverket till aktiebolag konstateras följande:

(224) «Aktiebolaget ska dock ansvara endast för sådana förpliktelser som ingår i överlåtelsen och för vilka Lotsverket som affärsverk skulle ha ansvarat även efter tidpunkten för överlåtelsen.»

(225) 85. Samtliga Lotsverkets förpliktelser har till följd av bolagiseringen övergått till Finnpilot Pilotage Oy.

(226) 86. Kärandenas yrkanden grundar sig på Lotsverkets affärsverksamhet, vilken bolagiserades från och med den 1 januari 2011.

(227) 87. Om Lotsverket inte hade ombildats till aktiebolag, skulle Lotsverket ha varit den ansvariga parten i förhållande till kärandenas ersättningsanspråk.

(228) 88. Staten är fel svarandepart i målet, varför käromålet redan på denna grund ska ogillas.

(229) 89. Olli Mäenpääs påstående att Lotsverkets ansvar inte skulle ha kunnat överföras till Finnpilot Pilotage Oy är uppenbart felaktigt och saknar grund.

(230) 90. Det har varit fråga om en bolagisering av ett affärsverk, varvid verksamheten i det affärsverk som upplöstes, jämte dess tillgångar, förpliktelser och ansvar, överfördes till ett aktiebolag.

(231) 91. Lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag har antagits av riksdagen, och domstolen saknar möjlighet att i efterhand pröva förutsättningarna för lagens stiftande.

(232) 92. I den mån Stadiongrachts grundstötning skulle anses ha samband med skötseln av Lotsverkets offentliga förvaltningsuppgifter, ska utöver 5 § i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (26.11.2010/1008) även 6 § i samma lag tillämpas. Enligt den bestämmelsen har Finnpilot Pilotage Oy i förvaltningsärenden trätt i Lotsverkets ställe utan särskilt beslut.

(233) 93. Det skadeståndsansvar som uppkommit under affärsverkets verksamhetstid har till följd av bolagiseringen av Lotsverket övergått till Finnpilot Pilotage Oy, varför staten är fel svarandepart i målet.

(234) 94. I motsats till vad kärandena har anfört i sitt yttrande hänför sig den aktuella skadeståndsskulden (förpliktelsen) uttryckligen till Lotsverkets affärsverksamhet. De grunder som kärandena åberopar för sitt ersättningsanspråk hänför sig uttryckligen till den verksamhet vid Lotsverket som överfördes till Finnpilot Pilotage Oy.

(235) 95. Bolagiseringen av Lotsverket genomfördes genom lag, och något samtycke från borgenärerna krävdes inte för bolagiseringen av affärsverket.

(236) 96. I motsats till vad kärandena har anfört i sitt yttrande utgjorde lotsförmedlingen en del av Lotsverkets affärsverksamhet, vilken från och med den 1 januari 2011 bolagiserades i Finnpilot Pilotage Oy.

(237) 97. Den verksamhet som definieras i lotsningslagen och som bedrevs av Lotsverket överfördes i sin helhet till Finnpilot Pilotage Oy.

(238) 98. Om det påstådda felaktiga förfarandet skulle anses utgöra utövande av offentlig makt, skulle det vara fråga om skada som uppkommit vid handhavandet av en förvaltningsuppgift, och de rättigheter och skyldigheter som hänför sig därtill har med stöd av lagens 6 § övergått till Finnpilot Pilotage Oy utan särskilt beslut.

(239) 99. Det påstådda felet i Lotsverkets verksamhet hänför sig uttryckligen till verksamhet som regleras i lotsningslagen. Anvisningar om lotsning lämnades i enlighet med lotsningslagen (940/2003).

(240) 100. Med stöd av 5 § 1 mom. i lotsningslagen var Stadiongracht skyldigt att anlita lots på farledsavsnittet mellan lotsplatsen och Raumo hamn.

(241) 101. Stadiongrachts befälhavare gjorde sig skyldig till lotsningsförsummelse genom att fortsätta från lotsplatsen mot hamnen utan lots.

(242) 102. Med stöd av 9 § 3 mom. i lotsningslagen hade fartygets befälhavare haft rätt att fortsätta från lotsplatsen mot hamnen endast om han hade avtalat med lotsen om att denne skulle embarkera på någon annan del av farleden än vid lotsplatsen. Lotsen träffade emellertid aldrig någon sådan överenskommelse med fartygets befälhavare.

(243) 103. Även om skadan uppkom till följd av den felaktiga vändning som utfördes av fartygets befälhavare, ska det konstateras att fartyget har en entydig skyldighet att invänta lotsen vid lotsplatsen. Därtill ska det konstateras att fartygets befälhavare ensam fattade beslutet att passera lotsplatsen och fortsätta mot den «ränna» som finns i farleden.

(244) 104. Sedan den 1 januari 2011 har Finnpilot Pilotage Oy ansvarat för den informationsförmedling beträffande vilken kärandena påstår att det förekommit brister. Denna verksamhet utgör en del av Finnpilot Pilotage Oy:s affärsverksamhet.

(245) 105. Om lotsens ankomst till lotsplatsen med ett utgående fartyg och den därmed sammanhängande informationsförmedlingen inte skulle anses ha utgjort en del av Lotsverkets affärsverksamhet, skulle det i stället vara fråga om en sådan förvaltningsåtgärd som avses i 6 § 1 mom. i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag, och ansvaret för denna har likaledes övergått till Finnpilot Pilotage Oy från och med den 1 januari 2011.

Påståendet om försummelse vid ordnandet av lotsningen

(246) 106. Lotsverket har inte försummat ordnandet av lotsningen, och grundstötningen står inte i orsakssamband med de överträdelser som kärandena påstår.

Bevisning

(247) Kärandens skriftliga bevisning
Trafikledsverkets skriftliga bevisning
Lotsverkets skriftliga bevisning
Kärandenas personbevisning
Trafikledsverkets personbevisning
Lotsverkets personbevisning
Övrigt rättegångsmaterial

Meddelande av mellandom

(248) Sjödomstolen har på kärandenas begäran, vilken svaranden har anslutit sig till, beslutat att sjörättsdomstolen genom mellandom avgör frågan om grunden för käromålet samt därmed sammanhängande frågan om Finlands stat är rätt svarande och på vilken grund staten i så fall ansvarar.

Sjörättsdomstolens avgörande

Domskäl

Statens ansvar för eventuella fel som begåtts av Lotsverket

(249) 1. Enligt 1 § i lagen om Lotsverket (21.11.2003/938), som var i kraft vid tidpunkten för händelsen, var Lotsverket ett statligt affärsverk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Enligt 2 § 2 mom. i lagen var Lotsverkets uppgift vid den aktuella tidpunkten att svara för tillhandahållandet av lotsningstjänster enligt lotsningslagen (940/2003) samt för övriga uppgifter och skyldigheter i anslutning till lotsning som föreskrivs i lotsningslagen inom de vattenområden som definieras i lagen.

(250) 2. Enligt 4 § i lagen uppbär Lotsverket för att täcka kostnaderna för de lotsningstjänster som avses i lotsningslagen en avgift baserad på ett fast enhetspris av det lotsade fartyget. Avgiften bestäms utifrån det lotsade fartygets nettodräktighet och den verkliga lotsningssträckan. I Saima kanal och inom Saimens vattenområde uppbärs en avgift baserad på ett nedsatt enhetspris. De inkomstförluster som det nedsatta enhetspriset medför för Lotsverket ersätts ur ett anslag som reserverats för ändamålet i statsbudgeten. Närmare bestämmelser om enhetspriset och det nedsatta enhetspriset utfärdas genom förordning av statsrådet. Övriga prestationer prissätter Lotsverket enligt företagsekonomiska grunder.

(251) 3. Juha Ylä-Autio, som hörts som vittne och vid tidpunkten för händelsen var förvaltningsdirektör vid Lotsverket, har berättat att produktionen och förmedlingen av lotsningstjänster utgjorde affärsverksamhet.

(252) 4. Kari Kosonen, som hörts som vittne och som varit sjökapten samt lotsningschef och verkställande direktör för Finnpilot Pilotage Oy, har å sin sida berättat att Lotsverkets uppgift år 2010 var lotsning. Verksamheten var affärsverksamhet. Avgifter uppbars för lotsning och verksamheten finansierades genom dessa avgifter. Kostnaderna för lotsningen

av m/v Stadiongracht debiterades fartyget. Samtliga kostnader och investeringar finansierades genom verksamhetens intäkter. Lotsen hade även en skyldighet att anmäla miljöskador, vilket däremot utgjorde administrativ verksamhet.

(253) 5. Sjödomstolen anser att 2§ och 4 § i lagen om Lotsverket, vilket även stöds av Ylä-Autios och Kosonens berättelser om Lotsverkets verksamhet, visar att lotsförmedling och tillhandahållande av lotsningstjänster utgjorde Lotsverkets affärsverksamhet.

(254) 6. Lotsverket upplöstes den 31 december 2010 och dess verksamhet överfördes från och med den 1 januari 2011 till Finnpilot Pilotage Oy, ett bolag som ägs av staten.

(255) 7. Enligt 1 § 1 mom. i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010) ska Lotsverkets verksamhet överföras till ett aktiebolag som bildas för ändamålet. Staten tecknar samtliga aktier när bolaget bildas.

(256) 8. Enligt 1 § 3 mom. i lagen är bolagets uppgift att svara för tillhandahållandet av lotsningstjänster på de vattenområden som anges lotsningslagen (940/2003) samt för övriga uppgifter och skyldigheter i anslutning till lotsning som föreskrivs i lotsningslagen.

(257) 9. Enligt 5 § i lagen ansvarar aktiebolaget för låne-, borgens-, anskaffnings- och leveransavtal samt andra förbindelser som Lotsverket har åtagit sig under sin verksamhetstid och som gäller den egendom och affärsverksamhet som överlåts till aktiebolaget. Statens sekundära ansvar för de lån och förbindelser som Lotsverket har åtagit sig kvarstår.

(258) 10. Sjödomstolen anser att det enligt 5 § i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag är det nybildade bolaget Finnpilot Pilotage Oy som i första hand ansvarar för de förpliktelser som hänför sig till Lotsverkets affärsverksamhet.

(259) 11. I detta mål är frågan huruvida ett eventuellt skadeståndsansvar för skada som uppkommit vid bedrivandet av lotsningsverksamhet har övergått till Finnpilot Pilotage Oy. Sjödomstolen anser att när ansvaret för affärsverksamhetens avtalsförpliktelser, inklusive lotsförmedling och tillhandahållande av lotsningstjänster, har övergått till Finnpilot Pilotage Oy, ska även ansvaret för ersättning av skador som eventuellt orsakats vid tillhandahållandet av lotsningstjänster anses ha övergått till Finnpilot Pilotage Oy med stöd av 5 § i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag.

(260) 12. Ansvaret för ersättning av eventuella skador som orsakats genom lotsning eller lotsförmedling har således övergått till Finnpilot Pilotage Oy. Ersättning för den skada som påstås ha orsakats genom lotsningen ska därför krävas av Finnpilot Pilotage Oy, som inte har stämts som svarande i detta mål. På dessa grunder ska käromålet ogillas till den del det grundar sig på Lotsverkets verksamhet i den aktuella situationen.

Fartygstrafikledarens uppgifter och den information som lämnades

(261) 13. Enligt 2 § i lagen om fartygstrafikservice avses med fartygstrafikservice sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken reagera på föränderliga trafiksituationer. Enligt 4 § 1 mom. omfattar fartygstrafikservicen informationstjänster, navigationsassistans och organisering av fartygstrafik. Enligt 5 §

lämnas information till fartyg när de anmäler sig, med vissa intervaller, vid behov eller på begäran av fartyget. Genom informationstjänsten lämnas uppgifter till fartygen bland annat om 1) övriga fartyg inom VTS-området, 4) lotsars och isbrytares verksamhet, 6) kritiska lägen som hotar fartyget samt 7) andra omständigheter som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken. Enligt 6 § ges navigationsassistans till ett identifierat fartyg på dess begäran eller när VTS-myndigheten anser det nödvändigt i svåra sjöfartssituationer eller under svåra väder- och isförhållanden. Navigationsassistans är endast målinriktad och av rådgivande karaktär.

(262) 14. Ett meddelande från VTS-myndigheten till ett fartyg ska innehålla uppgift om fartygets namn, när navigationsassistansen börjar och upphör samt vilket observationsmedel navigationsassistansen grundar sig på. Därtill ska fartygstrafikledaren och fartygets befälhavare komma överens om formerna för kommunikationen samt om fartygets VTS-ruttplan inom VTS-området. Som navigationsassistans kan lämnas: 1) uppgifter om fartygets kurs och fart, 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till farledslinjen eller en vändningspunkt enligt VTS-ruttplanen, 3) uppgifter om position, identifierings-uppgifter och avsikter hos andra fartyg i fartygets närhet samt 4) varningar riktade till ett visst fartyg.

(263) 15. Av den som bevis K1 åberopade verksamhetshandboken för West Coast VTS framgår att West Coast VTS är beläget i Mäntyluoto i Björneborg. Dess uppgift är att förbättra sjöfartens säkerhet och effektivitet samt att skydda miljön mot skador till följd av fartygsolyckor. West Coast VTS tillhandahåller fartygstrafikservice åt fartyg som trafikerar dess område. Fartygstrafikservicen omfattar informationstjänster, navigationsassistans och trafikorganisation. West Coast VTS övervakar efterlevnaden av bestämmelser som gäller fartygstrafiken. Fartyg informeras om fartygstrafiken, väder- och isförhållanden, vattenståndet, lotsars och isbrytares verksamhet, farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet, risksituationer som hotar fartyget samt andra omständigheter som påverkar fartygens säkra framförande. Syftet med navigationsassistansen är att bistå befälhavaren vid navigationsbeslut. Användningen av tjänsten rekommenderas vid svåra sjöfarts- eller väderförhållanden eller på grund av brister som uppdagats ombord på fartyget. Tjänsten tillhandahålls på fartygets begäran eller när VTS anser den nödvändig. Syftet med trafikorganisationen är att främja säkerheten och effektiviteten i fartygstrafiken. Genom förhandsplanering eftersträvas att förhindra uppkomsten av trängsel och farliga situationer.

(264) 16. Avsnitt 2.1.2.4 i verksamhetshandboken innehåller anvisningar om fartygstrafikledarens uppgifter. Enligt avsnittet omfattar fartygstrafikledarens uppgifter:

- bevakning av VHF-kanalerna 9 och 16,
- tillhandahållande av fartygstrafikservice,
- registrering av fel i säkerhetsanordningar och information om sådana fel,
- övervakning av skyldigheten att anlita lots,
- anmälan om utrustningsfel,

- samarbete med intressentgrupper,
- rapportering,
- registrering av väderuppgifter med fyra timmars mellanrum,
- förande av dagbok,
- lagring av daglig säkerhetskopia
- agerande i enlighet med larm- och informationsschemat.

(265) 17. Avsnitt 3.1.3.1 i verksamhetshandboken innehåller närmare anvisningar om VTS verksamhet i förhållande till fartyg som anländer till området. Enligt avsnittet ska VTS förbereda sig inför ett fartygs trafikanmälan genom att bedöma vilken information fartyget behöver. Sådan information kan exempelvis avse om ett fartyg som använder lots får lots omedelbart och, om lots inte omedelbart finns tillgänglig, vid vilken tidpunkt fartyget kan förvänta sig att få lots. När fartyget anmäler sig till VTS lämnas endast den information som bedöms vara nödvändig.

(266) 18. Kimmo Latja, sjökapten och vid tidpunkten för händelsen verksam som VTS-operatör, har hörts som vittne. Han har berättat att han arbetat som fartygstrafikledare vid VTS i 14 år. Vid tidpunkten för händelsen tjänstgjorde Latja som VTS-operatör vid West Coast VTS, som ansvarade för ledningen av sjötrafiken inom området Björneborg-Tahkoluoto-Raumo. Vid tidpunkten för händelsen var Latja ensam i VTS-centralens övervakningsrum. Latja har berättat att VTS-operatörens uppgift är att organisera trafiken, ta emot uppgifter om avgående och ankommande fartyg, informera fartygen om när de får lots och, om annan trafik påverkar fartyget, lämna information om denna trafik till fartyget. Om trafiken är tät organiseras den genom att trafiken tidsmässigt sprids ut. Den primära uppgiften var att lämna information. Navigationsassistans gavs endast i undantagssituationer och då endast om fartyget uttryckligen begärde sådan assistans från VTS.

Fartygstrafikledarens anvisningar till m/v Stadiongracht

(267) 19. Sjödomstolen konstaterar att händelseförloppet framgår tydligt av de VTS-inspelningar som åberopats som bevis K3.

(268) 20. Av inspelningarna framgår att befälhavaren på m/v Stadiongracht, Noel Peters, första gången kontaktade West Coast VTS cirka två timmar innan fartyget beräknades anlända till Raumo. Peters meddelade att den beräknade ankomsttiden till lotsplatsen var kl. 00.00. VTS instruerade då m/v Stadiongracht att nästa gång ta kontakt när fartyget befann sig 12 nautiska mil från Raumo fyr.

(269) 21. I enlighet med instruktionerna tog m/v Stadiongracht nästa gång kontakt med VTS kl. 22.59.46. Därefter fördes följande samtal mellan m/v Stadiongracht och VTS-centralen (det engelskspråkiga samtalet har översatts till svenska):

(270) Kl. 23.00.00 Stadiongracht: Jag är på väg in i ert övervakningsområde och undrar om jag kan få information om vår lots. Kom.

(271) Kl. 23.00.18 VTS: Stadiongracht, fortsätt till södra farleden inåt, lotsen är på väg. Rigga lotsstegen på styrbordssidan, en och en halv meter över vattenytan.

(272) Kl. 23.00.24 Stadiongracht: Lotsstegen en och en halv meter över vattenytan, och ankomsttiden till lotsplatsen är fortfarande 00.00. Kom.

(273) Kl. 23.00.35 VTS: Stadiongracht, bekräftas, lotsen är på väg.

(274) Kl. 23.00.40 Stadiongracht: Uppfattat, lotsen är på väg. Kom.

(275) Kl. 23.34.49 Stadiongracht: VTS, Stadiongracht. Ännu tre mil kvar till lotsplatsen.

(276) Kl. 23.35.00 VTS: Stadiongracht, tre mil kvar. Följ situationen. Båten är på väg. Du borde kunna, du kan se den på din radar.

(277) Kl. 23.35.10 Stadiongracht: Uppfattat. Jag följer situationen.

(278) 22. Av VTS-inspelningen framgår att m/v Stadiongracht passerade lotsplatsen omkring kl. 23.51, det vill säga cirka nio minuter före den ankomsttid som hade meddelats VTS-centralen.

(279) 23. Därefter fortsatte m/v Stadiongracht mot början av den bojsatta farled med en fart om cirka åtta knop utan att själv ta kontakt med VTS-operatören eller efterfråga närmare uppgifter om hur embarkeringen av lotsen skulle ske. Inte heller VTS-operatören tog kontakt med m/v Stadiongracht förrän lots Heinimäki kl. 00.07.54 kontaktade VTS-operatören, varefter följande samtal fördes mellan VTS, lotsen och m/v Stadiongracht (översatt från finska och engelska till svenska):

(280) Kl. 00.07.54 Lots Heinimäki till VTS (mobiltelefon): Det är Heinimäki här, hej. Vet den där [Stadiongracht] vad den håller på med? Den är för fan redan där ute [vid märket] och vi är på väg att passera. Här finns en lotskutter, men jag har inte ens kommit ombord på kuttern ännu.

(281) Kl. 00.08.18 VTS till Heinimäki (mobiltelefon): Ja, jag säger åt dem att stoppa henne eller ...

(282) Kl. 00.08.20 Heinimäki till VTS (mobiltelefon): Ja, eller slänga fartyget om eller göra något.

(283) Kl. 00.08.23 VTS till Heinimäki (mobiltelefon): Jo okej.

(284) Kl. 00.08.25 Heinimäki till VTS (mobiltelefon): Japp, hej då.

(285) Kl. 00.08.32 VTS: Stadiongracht, West Coast VTS.

(286) Kl. 00.08.38 Stadiongracht: Ja, här är Stadiongracht.

(287) Kl. 00.08.42 VTS: Stadiongracht, lotsen har inte lämnat Vechtdiep. Du ska inte gå in i farleden, så jag rekommenderar att du vänder om.

(288) Kl. 00.08.49 Stadiongracht: Okej, jag går inte in i farleden.

Passerandet av lotsplatsen

(289) 24. Enligt 5 § 1 mom. i den lotsningslag som var i kraft vid tidpunkten för händelsen ska fartyg på sådana allmänna farleder som avses i 4 kap. 1 § vattenlagen (264/1961) och som definierats som lotspliktiga farleder inom Finlands territorialvatten och på den arrenderade delen av Saima kanal anlita lots, om lastens farlighet eller skadlighet eller fartygets storlek förutsätter detta. Det är ostridigt i målet att m/v Stadiongracht var skyldigt att anlita lots vid ankomsten till Raumo hamn.

(290) 25. Enligt 9 § i lotsningslagen börjar lotsningen när fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar och slutförd vid ankomsten till hamn när fartyget har ankrat eller förtöjts vid kaj. I övriga fall börjar lotsningen när lotsen har embarkerat och inlett lotsningen samt upphör när lotsen har överlämnat lotsningen till en annan lots eller avslutat lotsningen. Lotsen får, efter överenskommelse med befälhavaren på det fartyg som ska lotsas, embarkera eller debarkera på annan plats än lotsplatsen för den lotspliktiga farleden, om väder- eller isförhållandena kräver det. Fartygstrafikservicen ska underrättas om detta.

(291) 26. Lotsplatsen framgår av sjökortet, och av VTS-inspelningen framgår att m/v Stadiongracht anlände till lotsplatsen omkring kl. 23.52.

(292) 27. Den numera avlidne befälhavaren på m/v Stadiongracht, Noel Peters, har vid tingsrätten år 2019 berättat att det är ovanligt att lotsen embarkerar exakt på den plats som anges på sjökortet. Den faktiska embarkeringen sker alltid inom cirka 200 meter från lotsplatsen. I Raumo är det vanligt att fartyg fortsätter lika långt som i det aktuella fallet utan lots. I det aktuella fallet var avsikten att gå till den officiella lotsplatsen, och Peters anpassade fartygets fart för att anlända till lotsplatsen vid den överenskomna tidpunkten. När Peters fick veta att lotsen befann sig ombord på det utgående fartyget Vechtdiep minskade han farten, men då hade fartyget redan passerat lotsplatsen.

(293) 28. Vittnet Jussi Javanainen, sjökapten och verksam som lots i Raumo under cirka 20 år, har berättat att lotsplatsen på sjökortet utgör en mycket liten punkt. I praktiken omfattar lotsupptagningsområdet ungefär en mil runt denna punkt. Syftet med detta område är att ge fartyget möjlighet att anpassa sin fart till lotskutterns fart. Vid avlämning av lots är området större; i praktiken lämnades lotsen efter att fartyget passerat ut ur det trånga farledsavsnittet. I Raumo måste man alltid komma överens med lotsen och underrätta VTS om man avvek från lotsplatsen.

(294) 29. Latja har berättat att lotsen tas ombord i närheten av den lotsplats som markerats på sjökortet. Det är inte säkert att embarkera en lots när fartyget ligger stilla, varför lotsen tas ombord någonstans i närheten av lotsplatsen beroende på väder- och sjöförhållandena. I praktiken framförs fartygen något förbi lotsplatsen eftersom fartyget fortfarande är i rörelse

när lotsen embarkerar. Endast lotsen kan ge tillstånd till att lotsen tas ombord på annan plats än i närheten av lotsplatsen. Lotsupptagningen sker inom en radie om cirka 1-1,5 mil från lotsplatsen. Om lotsen beslutar att lotsplatsen ska ändras, underrättar lotsen VTS om detta, varefter VTS informerar fartyget. Lotsen kan också ta direkt kontakt med fartyget och meddela detta.

(295) 30. Erlund har berättat att lotsupptagningen sker i farleden och att lotsplatsen inte får passeras. Om lotsplatsen passeras bryter man mot gällande regler.

(296) 31. Kimmo Heinimäki, sjökapten och verksam som lots vid tidpunkten för händelsen, har berättat att lotsupptagningsområdet vid den aktuella tidpunkten inte var exakt definierat, men att det i praktiken omfattade ett område om två till tre fartygslängder från den lotsplats som markerats på sjökortet. Om ett fartyg fortsätter förbi lotsplatsen utan att veta var och när det får lots ombord uppstår en risk. Någon omedelbar fara uppkommer inte när lotsbåten redan ligger längs fartygssidan och lotsen håller på att embarkera, men fara uppkommer om fartyget har fortsatt en eller en och en halv mil. På en trång farled är det viktigt att lotsen kommer ombord i god tid före den bojsatta farleden för att hinna fastställa rätt driftvinkel, välja lämplig fart och ställa in radaranläggningarna. Från det att lotsbåten ligger längs fartygssidan tills lotsningen kan inledas tar det ungefär en mil, och därifrån återstår knappt två mil till början av den bojsatta farleden. Det förekommer under inga omständigheter någon praxis enligt vilken lotsen skulle embarkera på annan plats än vid lotsplatsen. Heinimäki har aldrig kommit överens med ett inkommande fartyg om att embarkera någon annanstans än vid lotsplatsen.

(297) 32. Vittnet Juha-Pekka Heikkilä, lotsälderman för Raumoområdet och sjökapten, har berättat att embarkeringen i Raumo sker vid lotsplatsen. I Raumoområdet förekom ingen praxis enligt vilken lotsen skulle embarkera på fartyg som anlöper Raumo på någon annan plats än lotsplatsen. Fartyget får passera lotsplatsen först när lotsen befinner sig på kommandobryggan. Endast om väder- eller isförhållandena kräver det kan lotsen och befälhavaren komma överens om att lotsen ska embarkera på annan plats. Heikkilä kunde inte erinra sig att han någonsin hade träffat en sådan överenskommelse om avvikande lotsplats. Heikkilä har vidare berättat att det från det att lotskuttern kommer intill fartygets sida tar minst tre minuter innan lotsen befinner sig på kommandobryggan, beroende på fartygets storlek, väderförhållandena och fartygets fart kan det till och med ta dubbla tid. Stadiongracht är ett stort fartyg, och för ett fartyg av denna typ uppskattade Heikkilä att det tar cirka fem minuter från det att lotskuttern kommer intill fartygssidan tills lotsningen kan inledas. Innan lotsningen påbörjas berättar befälhavaren till lotsen om fartyget. Lotsplatsen är belägen på tillräckligt avstånd från början av den bojsatta farleden för att lotsen ska hinna inleda lotsningen före denna. Lotsupptagningen planeras tillsammans med fartyget så att fartygets fart och kurs är lämpliga för embarkeringen.

(298) 33. Den sakkunnige Riku Anttila, sjökapten, har däremot berättat att lotsningspraxis varit oklar. Enligt honom har lotsen embarkerat och debarkerat inom ett större område än den egentliga lotsplatsen, och det har förekommit en praxis enligt vilken lotsen på den södra farleden till Raumo embarkerat någonstans mellan lotsplatsen och början av den bojsatta farleden.

(299) 34. Tingsrätten anser att berättelserna om lotsningspraxis från de lotsar som varit verksamma i Raumoområdet – Javanainen, Heikkilä och Heinimäki – ska tillmätas störst bevisvärde, eftersom deras uppgifter grundar sig på egna erfarenheter av lotsupptagning i Raumoområdet. Sjödomstolen anser att det genom Javanainens, Heikkiläs och Heinimäkis berättelser har visats att lotsupptagningen på den södra farleden till Raumo i praktiken har skett så att lotsen embarkerat på det lotspliktiga fartyget inom cirka 1-1,5 nautiska mil från den lotsplats som markerats på sjökortet, efter att detta dessförinnan överenskommits med lotsen. Sjödomstolen finner Heinimäkis och Heikkiläs uppgifter om hur långt ett fartyg hinner färdas mellan lotsens embarkering och inledandet av lotsningen trovärdiga och konstaterar att en praxis där lotsen skulle embarkera mer än 1,5 nautisk mil från lotsplatsen skulle kunna medföra risksituationer. Sjödomstolen anser att det inte har visats att det i Raumo skulle ha förekommit en praxis enligt vilken lotsen embarkerade först omedelbart före början av den bojsatta farleden.

Begreppet «Southern Entrance»

(300) 35. Av VTS-inspelningen framgår att VTS-operatören kl. 23.00.18 meddelade m/v Stadiongracht: «proceed to Southern Entrance ...», vilket på svenska kan översättas med «fortsätt mot den södra infarten ...».

(301) 36. Peters har vid tingsrätten år 2019 berättat att termen «Southern Entrance» avser början av den smala farled som markeras av gröna och röda bojar.

(302) 37. Javanainen har berättat att det är oklart vad termen avser. Själv använder han termen för den plats där den trånga delen av farleden börjar. Även den som sakkunnig hörde sjöfartsrådet Paavo Wihuri har uppgett att han uppfattar termen «Southern Entrance» som startpunkten för den smala bojsatta farleden.

(303) 38. Latja har berättat att termen «Southern Entrance» avser den södra farledens yttre del.

(304) 39. Vittnet Petteri Keuramo, sjökapten verksam inom VTS-uppgifter, har berättat att uttrycket «proceed to Southern Entrance» innebär att fartyget skulle anlöpa via den södra farleden.

(305) 40. Även vittnet Thomas Erlund, sjökapten verksam som VTS-operatör, har berättat att uttrycket «proceed to Southern Entrance» innebär att fartyget ska styra mot den södra farleden. Med «Southern Entrance» avses inte början av den bojsatta farleden, eftersom denna ligger först efter lotsplatsen.

(306) 41. Den sakkunnige Riku Anttila, sjökapten, har däremot berättat att det i Raumo finns två farleder, var och en med en egen lotsplats. Uttrycket «proceed to Southern Entrance» innebar enligt honom att Stadiongracht skulle fortsätta mot det vattenområde som leder fram till den bojsatta farleden.

(307) 42. Sjödomstolen konstaterar att det av sjökortet framgår att det till Rihtniemi hamn i Raumo leder två olika farleder, en södra och en norra farled, vilka båda har egna lotsplatser. Av vittnenas berättelser framgår att begreppet «Southern Entrance» har kunnat uppfattas på olika sätt. På grundval av vittnesutsagorna är det emellertid klart att VTS har avsett att

termen skulle förstås som att fartyget skulle styra mot den södra farleden till Raumo. Mot bakgrund av Javanainens och Wihuris berättelser har termen emellertid också kunnat uppfattas som avseende början av den smala, med bojar utmärkta delen av den södra farleden. Även befälhavaren på m/v Stadiongracht har uppgett att han uppfattade termen på detta sätt.

Bedömning av fartygstrafikledarens och befälhavarens agerande

(308) 43. M/v Stadiongracht meddelade omkring kl. 22.01 fartygstrafikledaren att den beräknade ankomsttiden till lotsplatsen var kl. 00.00. I enlighet med fartygstrafikledarens instruktioner meddelade m/v Stadiongracht omkring kl. 23.00 att fartyget höll på att anlända till övervakningsområdet och begärde information om lotsen. Med anledning av anmälan om ankomst upplyste fartygstrafikledaren m/v Stadiongracht om att fartyget skulle fortsätta mot «Southern Entrance». M/v Stadiongracht meddelade därefter fartygstrafikledaren att den beräknade ankomsttiden till lotsplatsen fortfarande var kl. 00.00. På grundval av denna uppgift meddelade fartygstrafikledaren att fartyget skulle få lots vid ankomsten («pilot on arrival»).

(309) 44. Peters har berättat att han uppfattade fartygstrafikledarens instruktion «proceed to Southern Entrance» så att fartyget kunde passera lotsplatsen och fortsätta mot början av den bojsatta farleden, vilken Peters uppfattade som platsen «Southern Entrance». Peters har vidare berättat att det är vanligt att ett fartyg vid ankomsten till lotsplatsen får instruktioner att fortsätta förbi lotsplatsen mot någon bestämd punkt.

(310) 45. Enligt lotsningslagen hade fartyget inte rätt att passera lotsplatsen utan att med lotsen ha kommit överens om en avvikande lotsplats. Enligt lotsningslagen var en sådan överenskommelse möjlig endast om väder- eller isförhållandena krävde det. Det har inte ens påståtts i målet att väder- eller isförhållandena skulle ha krävt att den ordinarie lotsplatsen frångicks. Genom vittnesmålen från Javanainen, Heikkilä och Heinimäki har det visats att det i Raumoområdet inte varit brukligt att avtala om avvikande lotsplats. Det har inte heller framlagts någon utredning om att m/v Stadiongracht i detta fall uttryckligen skulle ha kommit överens om en avvikande lotsplats.

(311) 46. Sjödomstolen anser att den information som fartygstrafikledaren lämnade till m/v Stadiongracht inte kan ha uppfattats på det sätt som Peters beskrivit. Sjödomstolen konstaterar att m/v Stadiongracht både kl. 22.01 och kl. 23.00 meddelade att fartyget skulle anlända till lotsplatsen kl. 00.00. Fartygstrafikledarens meddelande «pilot on arrival» måste förstås som avseende fartygets ankomst till lotsplatsen. Fartygstrafikledaren uppmanade m/v Stadiongracht att fortsätta mot «Southern Entrance» redan innan m/v Stadiongracht hade bekräftat när fartyget skulle anlända till lotsplatsen. Med meddelandet avsåg fartygstrafikledaren att fartyget vid ankomsten skulle använda den södra infartsleden till Raumo. Med beaktande av vad som ovan konstaterats om hur långt ett fartyg hinner färdas från det att lotsen embarkerar från lotskuttern tills lotsen är redo att inleda lotsningen, är det uppenbart att Peters inte kan ha varit av uppfattningen att lotsen skulle embarkera först vid början av den bojsatta farleden och att fartygstrafikledarens meddelande, som lämnades en timme före den beräknade ankomsten till lotsplatsen, skulle ha inneburit ett tillstånd att ta lots ombord först längs den lotspliktiga farleden och i strid med den officiella lotsplatsen, omedelbart före början av den smala bojsatta farleden.

(312) 47. M/v Stadiongracht anlände till lotsplatsen cirka nio minuter före den beräknade ankomsttiden. Peters har berättat att en ankomst tio minuter i förtid inte påverkar lotsupptagningen, utan att lotsen är på plats när fartyget anländer om det har överenskommits att lotsen ska vara där vid ankomsten. Sjödomstolen anser att Peters utsaga visar att han utgick från att lotsen skulle befinna sig vid lotsplatsen när fartyget anlände dit nio minuter i förtid. När lotsen emellertid ännu inte befann sig vid lotsplatsen fortsatte m/v Stadiongracht, utan att begära några instruktioner, förbi lotsplatsen mot den ankommande lotsen och stannade inte för att invänta denne. Peters har således, i egenskap av befälhavare, medvetet fortsatt längs den lotspliktiga farleden förbi lotsplatsen därför att fartyget hade anlänt dit tidigare än den meddelade tidpunkten.

(313) 48. Sjödomstolen konstaterar att fartygstrafikledaren borde ha observerat att m/v Stadiongracht hade passerat lotsplatsen utan lots och fortsatte utan lots mot den smala bojsatta farleden. Enligt VTS-verksamhetshandboken hör övervakningen av skyldigheten att anlita lots till fartygstrafikledarens uppgifter, och fartygstrafikledaren borde därför ha meddelat m/v Stadiongracht att fartyget framfördes utan lots på en farled där lotsplikt förelåg.

(314) 49. Sjödomstolen konstaterar vidare att det är befälhavaren som ansvarar för att lots anlitas på en farled där fartyget är lotspliktigt. Sjödomstolen anser att eftersom befälhavaren inte hade kommit överens med lotsen om en avvikande lotsplats och fartygstrafikledaren inte heller hade instruerat befälhavaren att fortsätta förbi lotsplatsen, är befälhavaren på m/v Stadiongracht ensam ansvarig för att fartyget fortsatte förbi lotsplatsen utan lots.

Grundstötningen och de anvisningar befälhavaren fick före grundstötningen

(315) 50. Heinimäki, som skulle tjänstgöra som lots för m/v Stadiongracht när fartyget anlände till Raumo, har berättat att Stadiongracht hade fortsatt minst två nautiska mil förbi lotsplatsen när han såg fartyget från däcket på Vechtdiep. När Heinimäki uppmärksammade situationen tog han kontakt med VTS och bad VTS-operatören meddela Stadiongracht att fartyget inte fick fortsätta in på den muddrade farleden.

(316) 51. Sjödomstolen konstaterar att fartygstrafikledaren i situationen lämnade m/v Stadiongracht den information som lotsen Heinimäki hade bett fartygstrafikledaren förmedla till fartyget.

(317) 52. Befälhavaren på m/v Stadiongracht och fartygstrafikledaren hade inte avtalat om att navigationsassistans skulle ges. Det var därför inte fråga om navigationsassistans, utan endast om att lämna information om att m/v Stadiongracht höll på att fortsätta in på den bojsatta farleden utan lots och att lotsen fortfarande befann sig på ett annat fartyg, samt om en rekommendation att vända fartyget tillbaka i den riktning från vilken det hade kommit.

(318) 53. Den anvisning som fartygstrafikledaren gav m/v *Stadiongracht* var följande: «Lotsen har inte lämnat Vechtdiep och du ska inte gå in i kanalen, så jag rekommenderar att du vänder.» Av VTS-inspelningen framgår att m/v Stadiongracht när anvisningen gavs befann sig cirka en halv nautisk mil från den så kallade bojsatta farleden. Sjödomstolen konstaterar att det var motiverat att ge anvisningen i den aktuella situationen. M/v *Stadiongracht*

befann sig mycket nära början av den smala bojsatta farleden, och ett fortsatt framförande dit skulle ha utsatt fartyget för fara.

(319) 54. Sjödomstolen konstaterar att varken Heinimäki eller fartygstrafikledaren gav m/v Stadiongracht anvisningar om hur fartyget skulle vända. Befälhavaren ansvarar alltid för fartygets manövrering. Befälhavaren var skyldig att känna till fartygets position, och endast befälhavaren kunde besluta på vilket sätt och åt vilket håll fartyget i den aktuella situationen och på den aktuella platsen skulle vändas. Sjödomstolen konstaterar vidare att, såsom bland annat Heinimäki och Heikkilä har berättat, påverkas fartygets vändcirkel av bland annat fartygets fart, maskinstyrka, rodervinkel och last. En utomstående person som inte befinner sig på kommandobryggan kan därför inte bedöma fartygets vändradie eller fatta beslut om hur fartyget bäst bör vändas i den aktuella situationen.

(320) 55. Peters har år 2019 berättat att fartygets vändradie åt babord är mindre än åt styrbord på grund av fartygets bogpropeller.

(321) 56. Heinimäki har berättat att det enligt hans uppfattning i den aktuella situationen inte fanns något hinder för Stadiongracht att vända åt styrbord. Enligt Heinimäki påverkade isen i farleden inte fartygets möjlighet att vända. Även Heikkilä har berättat att det enligt hans uppfattning inte fanns något hinder för att vända åt styrbord. Också Javanainen har berättat att det på den aktuella platsen var möjligt att säkert vända tillbaka till lotsplatsen via styrbord eller alternativt via babord genom att runda grundområdet.

(322) 57. Sjödomstolen anser således att det är visat att den anvisning som fartygstrafikledaren gav inte var felaktig i situationen och att den inte ledde till fartygets grundstötning.

(323) 58. Sjödomstolen konstaterar att de fotografier av de sjökort som m/v Stadiongracht använde och som åberopats som skriftlig bevisning visar att fartygets ruttplanering var bristfällig. Risto Kankare, som hörts som vittne, har berättat att han kom till olycksplatsen tillsammans med dykare för att kontrollera hur fartyget satt fast i bottnen. Kankare gick då ombord på m/v Stadiongracht och samtalade med fartygets befälhavare, Noel Peters. Kankare har berättat att Peters inte kände till fartygets exakta position. Peters hade uppfattat sin position fel med minst en halv nautisk mil. Peters hade trott att den boj som fanns under isen var den boj vid vars intilliggande sten de gick på grund.

(324) 59. Sjödomstolen anser att orsaken till grundstötningen var befälhavarens bristfälliga ruttplanering och den därav följande felaktiga uppfattningen om fartygets position. Till följd av detta kom befälhavaren att vända fartyget via babord, trots att det på styrbordssidan hade funnits mer utrymme för att vända fartyget.

Pilotweb och information om dubbel lotsning

(325) 60. I målet har gjorts gällande att Lotsverket skulle vara ansvarigt för skadan på den grunden att det i det av Lotsverket upprätthållna pilotweb-systemet inte fanns information om att den lots som tilldelats m/v Stadiongracht i den aktuella situationen även skulle lotsa det från Raumo utgående fartyget Vechtdiep, och att lotsen därför ännu inte befann sig ombord på lotskuttern när m/v Stadiongracht passerade lotsplatsen.

(326) 61. Sjödomstolen har ovan funnit att staten inte ansvarar för eventuella fel som Lotsverket kan ha orsakat i samband med lotsning eller lotsförmedling.

(327) 62. Sjödomstolen finner det emellertid motiverat att även uttala sig om huruvida Lotsverket i något avseende ansvarar för kärandenas skada på grund av att det inte informerat om dubbel lotsning eller på grund av att det pilotweb-system som verket upprätthöll i något avseende skulle ha visat felaktiga eller bristfälliga uppgifter om sådan dubbel lotsning, eller om fartygstrafikledaren med beaktande av de uppgifter som pilotweb tillhandahöll borde ha informerat m/v Stadiongracht om att lotsen anlände från ett annat fartyg.

(328) 63. Av den rekonstruerade lägesbilden från pilotweb, som åberopats som skriftligt bevis VV2, framgår att samma lots hade tilldelats det utgående fartyget Vechtdiep och det inkommande fartyget Stadiongracht. Av uppgifterna i systemet har det således varit möjligt att dra slutsatsen att den lots som tilldelats Stadiongracht först skulle lotsa Vechtdiep ut ur hamnen och därefter via lotskutter övergå till Stadiongracht. VTS-centralen hade tillgång till ett användargränssnitt för pilotweb-systemet, och fartygstrafikledarna hade därmed möjlighet att kontrollera om det var fråga om sådan dubbel lotsning eller inte.

(329) 64. Vittnet Latja har berättat att lotsförmedlingscentralen registrerar uppgifterna om lotsutnämningar i pilotweb. VTS hade endast läsbehörighet till systemet. Systemet kunde frysa eller helt sluta fungera, och därför brukade man vid skiftets början skriva ut en kopia för att i stora drag kunna se vilka lotsar som var på väg ut och vilka som var på väg in. Pilotweb var inte något huvudverktyg inom VTS och fanns på en skärm några meter från operatörens arbetsstation. För VTS hade det ingen betydelse vem som var lots, bara att det fanns en lots. Latja har berättat att så kallad dubbel lotsning eller tur- och returlotsning var ett undantag som lotsförmedlingscentralen borde ha meddelat VTS om per telefon. I detta fall inkom inget sådant telefonsamtal om dubbel lotsning.

(330) 65. Vittnet Keuramo har berättat att pilotweb var en av flera förteckningar. Där framgick lotsarnas arbetsschema och vilket fartyg en lots skulle tjänstgöra på. Pilotweb hade ingen central funktion inom VTS och utgjorde inte något huvudverktyg. VTS fick information om tur- och returlotsning genom telefonsamtal från lotsförmedlingen. När VTS fick sådan information följde man särskilt situationen beträffande det utgående fartyget.

(331) 66. Vittnet Erlund har berättat att dubbel lotsning alltid meddelades separat. Om endast lotsens initialer framgår av pilotweb kan man inte utgå från den uppgiften och anta att det är fråga om dubbel lotsning, eftersom initialerna kan vara felaktiga.

(332) 67. Vittnet Ted Jerner arbetade vid tidpunkten för händelsen med lotsförmedling och som skiftchef inom Lotsverket. Jerner har berättat att tur- och returlotsningar var vanliga i Raumo. Lotsningarna genomfördes som tur- och returlotsningar när detta var möjligt. VTS kontaktades per telefon om något avvek från det normala, till exempel om ett fartyg behövde sakta ned. Tur- och returlotsning var inte en sådan avvikelse som man brukade meddela VTS om.

(333) 68. Vittnet Kosonen har berättat att pilotweb i första hand var avsett för internt bruk, men att lägesbilden över lotsningsverksamheten även delades med bland annat hamnar, VTS,

isbrytare och bogserbåtar. Fartygens ankomst- och avgångstider i pilotweb var mycket tillförlitliga. År 2010 fanns ingen anvisning om att dubbel lotsning skulle meddelas VTS per telefon. Senare anvisningar har snarare haft karaktären av rekommendationer.

(334) 69. Sjödomstolen konstaterar att vittnenas berättelser om hur information om tur- och returlotsning förmedlades till VTS är motstridiga. Sjödomstolen anser att berättelserna visar att det år 2010 inte fanns någon enhetlig praxis beträffande huruvida VTS skulle underrättas om tur- och returlotsning. Sådan lotsning kunde utläsas ur uppgifterna i pilotweb, och ibland lämnades dessutom särskild information genom telefonsamtal från lotsförmedlingen till VTS.

(335) 70. Sjödomstolen anser att det inte har visats att lotsförmedlingen hade någon skyldighet att ringa VTS och informera om att den lots som tilldelats Stadiongracht även lotsade det utgående fartyget. Det har inte heller visats att det förekom någon störning eller något fel i pilotweb som skulle ha hindrat fartygstrafikledaren från att, om han så önskat, kontrollera om situationen sannolikt avsåg tur- och returlotsning.

(336) 71. Sjödomstolen konstaterar att fartygstrafikledaren uppenbarligen hade möjlighet att genom pilotweb konstatera att det var fråga om tur- och returlotsning. Fartygstrafikledaren hade emellertid ingen skyldighet att informera Stadiongracht om att den lots som skulle tjänstgöra på fartyget först lotsade ett utgående fartyg ut ur hamnen innan han övergick till Stadiongracht. Att lämna sådan information till Stadiongracht skulle sannolikt ha påverkat befälhavarens beslut att fortsätta längs den lotspliktiga farleden utan lots. Sjödomstolen anser emellertid att staten inte ådrar sig något skadeståndsansvar på grund av att denna information inte förmedlades till Stadiongracht, eftersom fartyget inte heller skulle ha haft rätt att passera lotsplatsen om lotsen redan hade befunnit sig ombord på lotskuttern när Stadiongracht passerade lotsplatsen.

(337) 72. Informationen om tur- och returlotsning medför således inte något skadeståndsansvar för finska staten.

Vad var orsaken till att m/v Stadiongracht gick på grund

(338) 73. Sjödomstolen har ovan funnit att grundstötningen förorsakades av befälhavarens beslut att fortsätta färden förbi lotsplatsen utan lots, befälhavarens bristfälliga ruttplanering och den därav följande felaktiga uppfattningen om fartygets position samt befälhavarens beslut att vända fartyget via babord.

(339) 74. Sjödomstolen har ovan konstaterat att befälhavaren ensam bär ansvaret för att fartyget fortsatte längs den lotspliktiga farleden förbi lotsplatsen utan lots.

(340) 75. Sjödomstolen konstaterar att grundstötningen inte till någon del kan anses ha orsakats av en anvisning som fartygstrafikledaren eller lotsen gav eller underlät att ge.

[Rättegångskostnader]

[Dröjsmål i rättegången]

Domslut

Käromålet ogillas.

[Förpliktande att ersätta rättegångskostnader]
[Ändringssökande]

ND-2025-8 Gulating lagmannsrett

Myndighet	Gulating lagmannsrett
Dato	2025-06-06
Doknr/publisert	ND-2025-8
Stikkord	(8) Avtalerett. Forsinket transport. Spørsmål om force majeure. Tvisteloven § 20-2 (1), jf. § 20-5 (1).
Sammendrag	I kontrakt mellom boreselskapet, Transocean, og oljeselskapet, Equinor, var det avtalt at Equinor skulle betale dagrater for Transoceans arbeid. Spørsmålet for lagmannsretten var om Transocean hadde krav på kompensasjon for økte personalkostnader ved forsinkelser i helikopter-transport som etter kontrakten var Equinors ansvar. Equinor påberopte seg force majeure og nektet å betale kompensasjon for forsinkelser utover seks timer. Lagmannsretten la – i motsetning til tingretten – etter en konkret tolkning av kontrakten til grunn at denne bestemmelsen var en bevisst vederlags-/risikofordelingsregel, ikke en misligholdsregel, og at det dermed ikke var krav til skyld eller at forsinkelsen lå innenfor Equinors kontrollsfære. Force majeure-klausulen i hovedkontrakten avskar derfor ikke kravet når Transocean sine boretjenester for øvrig løp som normalt.
Saksgang	Sør-Rogaland tingrett 6. juni 2025, TSRO-2023-100108 – Gulating lagmannsrett LG-2024-144277 (24-144277ASD-GULA/AVD1).
Parter	Transocean Norway Operations AS (advokat Erlend Wallevik Holstrøm) mot Equinor Energy AS (advokat Thomas Gjølberg Naalsund, rettslig medhjelper: advokatfullmektig Henrik Lindemann Andressen og rettslig medhjelper: advokatfullmektig Roar Frydenlund).
Forfatter	Retten: lagdommer Jarle Golten Smørdal, ekstraordinær lagdommer Vigdis Bygstad og lagdommer Knut Harald Braathen.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) Saken gjelder omfanget av avtalt dekning av boreoperatørs merkostnader ved helikopter-forsinkelser.

(2) Sør-Rogaland tingrett avsa 14.06.2024 dom med slik slutning:

1. Equinor Energy AS frifinnes.

2. Transocean Norway Operations AS betaler 2 226 127 kroner i sakskostnader til Equinor Energy AS innen 2 – to – uker fra forkynning av dommen.

(3) Transocean Norway Operations AS (heretter også omtalt som Transocean), har anket dommen. Ankeforhandling ble holdt i Gulating lagmannsrett i Bergen 14.-16.05.2025.

Saksfremstilling:

(4) Partene er enige om at tingrettens saksfremstilling er dekkende, og denne gjengis her:

> Transocean Norway Operations AS (heretter «Transocean») er et selskap i Transocean-konsernet, som er verdens største offshore boreselskap. Transocean-konsernet eier og opererer en rekke borerigger som, sammen med tilhørende personell, utfører ulike boretjenester for olje- og energiselskaper.
>
> Equinor Energy AS (heretter «Equinor») er et norsk aksjeselskap som driver med blant annet leting etter, samt utvinning og foredling av, petroleum. Selskapet er heleid av Equinor ASA, som er et norsk allmennaksjeselskap hvor den norske stat er hovedaksjonær.
>
> Partene inngikk en kontrakt for leie av riggen Transocean Spitsbergen den 21. desember 2017 og en kontrakt for leie av riggen Transocean Norge den 21. september 2018. Kontraktene er likelydende for de klausulene denne saken gjelder.
>
> Kontraktene ble tildelt etter en forutgående anbudskonkurranse og særskilte forhandlinger mellom partene. Invitasjonen til anbudskonkurranse ble sendt ut den 7. juli 2016.
>
> Transocean skulle stille til disposisjon og drifte borerigger for Equinor som oppdragsgiver. Equinor skulle betale dagrate for boretjenestene. Equinor pliktet også å levere helikoptertransport for at Transocean kunne utføre sitt kontraktarbeidet og opprettholde ordinær offshore-rotasjon for sitt personell, jf. Appendix G, punkt 2.3.3.
>
> For helikoptertransport offshore benyttet Equinor leverandørene Bristow Norway AS og CHC Helikopter Service AS. Equinors organisering av helikoptertransport foregikk gjennom en systematisk planprosess. Installasjonene/riggene ble tildelt turer i ruteprogram etter behovsinnmelding. Helikopterprogrammet er satt opp i «DaWinci», som er et felles dataverktøy og system for personallogistikk som benyttes av alle operatørene på norsk sokkel. Passasjerene ble booket inn på flyvninger av operatør eller leverandør av helikoptertjenester.

Transocean Spitsbergen var fra 11. oktober 2019 lokalisert på Snorre-feltet, som ligger i den nordlige delen av Nordsjøen. For helikopterflygninger til feltet er det to vanlige utreisesteder, Florø lufthavn og Bergen lufthavn. Flyvninger til Snorre-feltet har normalt skjedd fra Florø som følge av kortere flytid. I perioder med mange innretninger på feltet har flyvninger også skjedd fra Bergen, hvor heliporten og kapasiteten er større.

Transocean Norge var fra 9. november 2020 lokalisert på Bauge-feltet, som ligger i det sørlige Norskehavet. For helikopterflyvinger til feltet er det to mulige utreisesteder, Brønnøysund lufthavn og Kristiansund lufthavn.

I tillegg til Transocean Spitsbergen og Transocean Norge, hadde Equinor i den aktuelle perioden ansvar for helikoptertransport til og fra 54 andre installasjoner, borerigger og intervensjonsfartøy offshore.

Etter kontraktene er Equinor forpliktet til å betale Transocean for overtidskostnader som følge av forsinkelser i helikoptertransporten på mer enn seks timer, jf. Appendix B klausul 5.8. Denne bestemmelsen har vært gjenstand for forhandlinger.

Anbudsdokumentene inneholdt også kontraktbestemmelser som regulerer force majeure i hovedkontrakten (Conditions of Contract) klausul 14. De viktigste deler av bestemmelsene er uendret fra anbudet til endelig ordlyd i kontraktene.

Den 16. september 2020 ble cirka 800 vektere fra Securitas og Avarn Security organisert i Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF) og Parat tatt ut i streik.

Streikeuttaket og den reduserte bemanningen påvirket blant annet helikopterrutene fra Bergen lufthavn i oktober 2020. CHC varslet også forsinkelser i flyvningene fra Kristiansund lufthavn. Parat avblåste streiken for sine medlemmer 3. november 2020. NAF kom med et nytt streikeuttak i starten av november 2020.

Etter hvert som streiken ble trappet opp førte dette til betydelige reduksjoner i antall flyvninger til og fra installasjoner i Norskehavet og Nordsjøen. For å håndtere den krevende situasjonen, nedsatte Equinor flere arbeidsgrupper (task forces); en med overordnet ansvar for koordinering av alle aksjoner knyttet til håndtering av streiken innenfor forretningsområdet Development & Production Norway (DPN), og en egen med ansvar for å håndtere og sikre helikoptertransport under streiken. Sistnevnte arbeidsgruppe fordelte tilgjengelig helikopterkapasitet og prioriterte flyvninger etter fastsatte fordelingsprinsipper.

Vekterstreiken ble avsluttet 3. desember 2020, og antall helikopterflygninger ble trappet opp gjennom helgen 5.-6. desember 2020.

I en e-post 21. desember 2020 oversendte Transocean en faktura til Equinor med krav om betaling som følge av forsinkelser i helikoptertransporten til Transocean Spitsbergen i november 2020. Vedlagt fakturaen var timelister som redegjorde for forsinkelsene og beregning av kravet, jf. kontraktenes Appendix B, Punkt 5.8 og Appendix B, Annex 3, punkt 8.2.

Equinor hadde innsigelser på beregningen fordi Transocean ikke hadde gjort fradrag for de første seks timer forsinkelse. Transocean justerte fakturaen og utstedte ny faktura for Transocean Spitsbergen for forsinkelser i november 2020. Samtidig utstedte Transocean også nye fakturaer for forsinkelser i desember for begge riggene. Fakturaene ble oversendt Equinor 21. april 2021. Alle tre fakturaene er forfalt og ubetalt. Samlet krav er kr. 8 746 612. I tillegg kommer forsinkelsesrenter.

Kravene fra Transocean relaterer seg til perioden 23. november 2020 til 7. desember 2020. Equinor har avvist kravene og vist til at årsaken til forsinkelsene skyldtes force majeure som ga ansvarsfritak.

Transocean fremmet en stevning til Sør-Rogaland tingrett den 30. juni 2023 for betaling av fakturaene med tillegg for forsinkelsesrenter.

Equinor påsto frifinnelse i tilsvar av 11. oktober 2023.

(5) Lagmannsretten vil supplere tingrettens saksfremstillingen med følgende:

(6) Kontraktsforhandlinger og kontraktsinngåelse for Transocean Spitsbergen fant sted sommer/høst 2017, og tilsvarende bestemmelser ble i september 2018 avtalt i kontrakten for Transocean Norge, uten egne forhandlinger. I Equinors anbudsforespørsel av 21.06.2017 var det forutsatt at all ventetid på helikopter skulle være inkludert i dagratene. I sitt tilbud av 21.08.2017 tok Transocean forbehold mot denne betingelsen. Dette spørsmålet var tema i forhandlingsmøter og Equinor tilbød i disse møtene først at forsinkelser inntil 48 timer skulle være inkludert i dagratene. Dette tilbudet ble senere redusert til 24 timer og deretter 18 timer. Transocean fastholdt sin posisjon, og partene ble 13.12.2017 enige om seks timer. Kontrakten for Transocean Spitsbergen med vedlegg ble undertegnet 21.12.2017.

(7) Bestemmelsen i Appendix B punkt 5.8 lyder slik:

5.8 Compensations in Connection With Helicopter Transportation

For the avoidance of doubt, the following cost shall be included in the Daily Rates:

- Costs in connection with overtime/waiting time for the personnel on the Drilling Unit as a consequence of a helicopter delay up to 6 hours.
- Costs related to changes in flight / helicopter schedule when Company has notified Contractor more than 3 weeks prior to change.
- All expenses incurred if Contractor Group's personnel are required to spend the night at the place of departure in order to catch the scheduled helicopter flight

Personnel booked on helicopter which are more than 6 hours delayed, shall be compensated for after the sixth hour with the hourly rates specified in Appendix B, Annex 3 – pricing sheet rounded up to the nearest 30 minutes. Any position not

defined in section 8.2 shall be compensated with NOK 950 per hour. For invoicing purpose, the delay to be documented with DaWinci report(s) showing the planned and actual departure times, together with a list of personnel with positions for the delayed helicopter.

(8) Det er enighet om at det i løpet av avtaleperioden for de to riggene ble utbetalt 119 millioner for merkostnader etter denne bestemmelsen. Dette foregikk ved at Transocean sendte faktura, uten noen forutgående reklamasjon.

(9) I Appendix G ble det regulert hvilket utstyr og tjenester Equinor skulle levere, herunder helikoptertransport etter Appendix G Art 2.3.3:

2.2.3 Helicopter Transportation Services

Company shall provide at its cost the helicopter transportation services necessary for performance of the Work. In addition Company shall provide at its cost life jackets and survival suits for use during helicopter flights, helifuel and helifuel tanks on the Drilling Unit. Helicopter Transportation Service before Actual Commencement Date shall be approved in advance by Company.

However, Contractor shall pay for helicopter transportation services as stated in Appendix B, Item 5.3.

(10) I Conditions of Contract (CoC) var de overordnede avtalepunkter tatt inn, herunder et kapittel om force majeure, som i sin helhet lyder slik:

PART V FORCE MAJEURE

14. Force Majeure

14.1 The obligations of each of the Parties herein, shall be suspended during the period and to the extent that such Party is prevented or hindered from complying therewith by Force Majeure.

14.2 The Party invoking Force Majeure shall, as soon as possible, notify the other Party of the Force Majeure situation.

14.3 Each Party shall cover its own costs resulting from the Force Majeure situation.

14.4 When either Party invokes Force Majeure which prevents or hinder operations, the Force Majeure Rate set out in Appendix B. Compensation, item 3.9 shall be payable.

14.5 If a Force Majeure situation which prevents or hinder operations, lasts without interruption for 30 (thirty) Days or more, or it is evident that it will do so, then Company shall have the right to terminate the Contract.

(11) I avtaleverket var det også en regulering av virkninger ved force majeure i CoC Art 12.5 og 12.6 (forsinket ferdigstilling fra Transoceans side), Art 14.4 om at det skal betales force majeure rate etter Appendix B 3.9 i tilfeller hvor force majeure hindrer «operations». I så tilfelle skulle denne raten betales frem til brønn er sikret. Om slik hindring varer sammenhengende i 30 dager eller mer, hadde Equinor rett til å terminere kontrakten. For en rekke situasjoner hvor det ikke ble utført boretjenester, mellom annet som følge av vedlikehold eller feil, jf. Appendix B art. 3.10, skulle det dessuten ikke betales dagrate.

(12) Equinor sendte 20.11.2020 «Notification of Force Majeure» til Transocean med mellom annet følgende tekst:

> The Transocean Endurance, Transocean Spitsbergen and Transocean Equinox installations on the Norwegian continental shelf are impacted by strike from the ongoing conflict between the employer organization, NHO Service og Handel, and the trade union Norsk Arbeidsmandsforbund. The strike was effective from 15 September 2020.
>
> The scheduled helicopter program will be reduced as many flights will be cancelled from 16 November 2020. Information about new flight schedules will be given through the installation's operational teams and DaWinci. Please note that some flights might change location of departure/arrival.
>
> To the extent the strike prevents Company from meeting its contractual obligations in accordance to the Contract, you are hereby notified that Company considers this situation to be a Force Majeure situation according to the following contract(s):
>
> 4600016090, 4600023664 and 4600016089
>
> The duration of the Force Majeure situation is currently not known.

(13) Transocean bekreftet mottak av varsel samme dag, med følgende kommentar:

> We acknowledge receipt of your letter dated today's date notifying us of a potential Force Majeure situation as a result of the ongoing strike action between the employer organization NHO Service og Handel and the trade union Norsk Arbeidsmandsforbund which you believe has the potential to impact operations on the undernoted contracts:
>
> 1. SAP 4600016090 – Transocean Endurance
> 2. SAP 4600023664 – Transocean Spitsbergen
> 3. SAP 4600016089 – Transocean Equinox
>
> Under each of the above noted contracts, a Force Majeure occurrence will only arise where an event is «beyond the control of the Party affected, provided that such Party could not reasonably have foreseen such occurrence at the time of entering

into the Contract and could not reasonably have avoided or overcome it or its consequences» (our own emphasis added).

We trust Company has and will continue to take all necessary action to reasonably avoid and overcome the consequences of this potential Force Majeure situation in order to avoid and/or minimise the potential impact to operations under the above noted contracts.

We kindly ask that Company keeps us updated as matters develop in this regard.

(14) Transoceans ytelse, boretjenester, ble levert løpende i samsvar med kontrakt til de avtalte dagrater, også gjennom hele helikopterstreiken. Streiken førte dermed ikke til nedstengning av produksjon, iverksetting av de avtalte force majeure rater eller bortfall av krav på dagrater.

(15) Equinor gjorde etter alt å dømme Transocean først 20.04.2021 oppmerksom på at det på faktura av 21.12.2020 ikke var gjort fradrag for de første seks timene på faktura for Transocean Spitsbergen. Denne ble da redusert fra kr 4 000 043 til kr 3 627 899.

Transocean sitt påstandsgrunnlag kan sammenfattes slik:

(16) Force majeure fritar ikke Equinor fra plikten etter kontraktens Appendix B punkt 5.8 til å betale avtalte timerater for økte personalkostnader ved helikopterforsinkelser utover seks timer. Vederlaget for boretjenester var avtalt som dagrater som inkluderte alle operasjonskostnader. For personalkostnader var det likevel avtalt at Transoceans kostnader til offshorepersonellets overtidslønn skulle delvis kompenseres med timerater. Equinor forpliktet seg til å betale overtidsrater for personell som i påvente av helikoptertransport måtte arbeide overtid på riggene utover seks timer fra bestilt avreisetidspunkt. Plikten inntrådte ved faktisk helikopterforsinkelse utover seks timer, uansett årsak. Det er ikke holdepunkter for at partene har ment noen annet enn det som følger av en naturlig forståelse av ordlyden i Appendix B punkt 5.8. Den naturlige forståelsen er at «helicopter delay», foreligger også når transport er forhindret av force majeure. Tidsnære bevis knyttet til avtaleforhandlingen og kontraktens øvrige bestemmelser, viser at bestemmelsen er ment å plassere risikoen for faktiske helikopterforsinkelser gjennom vederlagsjustering. Verken Equinor eller Transocean ønsket å ta overtidskostnadene som påløp ved helikopterforsinkelser, og etter lengre forhandlinger ble det enighet om et kompromiss. Bestemmelsen er dermed ikke en erstatningsregulering ved mislighold, men en vederlagsregel.

(17) Unntak for forsinkelser som skyldes force majeure ble ikke diskutert, og det er ikke motstrid mellom Appendix B punkt 5.8 og reguleringen i CoC Artikkel 14 av force majeure. For det tilfelle det er motstrid må den spesielle bestemmelsen i Appendix B gå foran den generelle.

(18) For den faktura som ble sendt 21.12.2020, påløper det forsinkelsesrente fra 22.01.2021 for den del som skyldes forsinkelser over seks timer, selv om fakturaer ble justert 20.04.2021.

(19) Subsidiært anføres at force majeure ikke har forårsaket overtiden som ble fakturert for ukene 47-49 i 2020, idet også andre forhold har spilt inn. Equinor hadde plikt til å foreta

en proporsjonal fordeling av helikoptertjenestene. Equinor har, tross flere anmodninger, ikke dokumentert hvilke konkrete behov de enkelte installasjoner hadde. Det hefter usikkerhet ved om kapasiteten ble fordelt proporsjonalt, eller bare som en lik fordeling mellom resultatenheter. Siden Equinor ikke har godtgjort at forsinkelsene skyldes force majeure, må 100 % av fakturert krav betales. Atter subsidiært anmodes lagmannsretten om å foreta en konkret vederlagsutmåling.

(20) Transocean sin påstand:

1. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS 3 627 899 kroner med tillegg av forsinkelsesrenter fra 22. januar 2021 til betaling skjer

2. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS 1 711 530 kroner med tillegg av forsinkelsesrenter fra 21. mai 2021 til betaling skjer

3. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS NOK 3 407 183 kroner med tillegg av forsinkelsesrenter fra 21. mai 2021 til betaling skjer

4. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS erstatning for selskapets sakskostnader for tingretten og lagmannsretten.

Equinor sitt påstandsgrunnlag kan sammenfattes slik:

(21) Det bestrides at det er rettslig grunnlag for de fremsatte krav om betaling av ca. kr 8,7 millioner. Equinors leveranse av helikoptertjenester var en realforpliktelse etter avtalene. Denne forpliktelsen ble delvis suspendert som følge av force majeure under vekterstreiken høsten 2020. Det forelå da ikke en forpliktelse i avtalens forstand, og dermed heller ikke krav på kompensasjon etter avtalens Appendix B Art. 5.8. Appendix B Art. 5.8 må tolkes i sammenheng med avtalenes øvrige bestemmelser, herunder realforpliktelsen til å levere helikoptertjenester i Appendix G Art 2.2.2, og de alminnelige bestemmelsene om suspensjon av kontraktsforpliktelsene ved force majeure i CoC. Art 1y og 14.1 flg. Etter Equinors syn er Appendix B Art 5.8 en forpliktelse til å erstatte Transoceans personalkostnader dersom Equinor misligholder forpliktelsen til å levere helikoptertjenester. Avvikene som oppsto i perioden med vekterstreik, var ikke mislighold. Partene må dekke egne kostnader forårsaket av streiken, jf. CoC Art 14.3. Den avtaleforståelse som Transoceans krav bygger på, innebærer et uforklarlig avvik fra de alminnelige risikofordelingsprinsippene i avtalene. Et slikt avvik måtte ha kommet klarere til uttrykk for å kunne legges til grunn, jf. også motstridsbestemmelsen i CoC Art 2.2.

(22) Vekterstreiken og omfordelingen av tilgjengelig helikopterkapasitet, oppfyller vilkårene til force majeure i CoC. Hvorvidt Equinor har opptrådt i tråd med kravene til force majeure, beror på en totalvurdering av de tiltakene som ble gjennomført og den konkrete fordelingen av helikopterkapasitet. Det ligger i sakens natur og tjenestenes karakter at det ikke er praktisk mulig å oppnå en fullstendig identisk behandling av samtlige installasjoner. Equinor fordelte kapasitet i tråd med de gjeldende fordelingsprinsipper og det er ikke

holdepunkter for at Equinor fordelte helikopterressursene basert på egne økonomiske interesser. Under enhver omstendighet har det ikke blitt avdekket konkrete tilfeller hvor Transocean har blitt forfordelt. Det er heller ikke fremlagt et eneste tidsnært bevis for at Transocean var misfornøyd med fordelingen av helikopterkapasitet høsten 2020.

(23) Den opprinnelige feilaktige fakturaen gir uansett ikke grunnlag for forsinkelsesrente. Denne fakturen var ikke utformet i tråd med CoC Art 11.2 idet det var oppstilt feil timeantall sammenholdt med Appendix B art. 5.8. Den nye fakturaen må innebære at den gamle var kreditert.

(24) Equinor sin påstand:

1. Equinor Energy AS frifinnes.

2. Equinor Energy AS tilkjennes sakskostnader for lagmannsretten.

Lagmannsrettens vurdering:

(25) Lagmannsretten vil innledningsvis bemerke at en landsomfattende streik, med omfattende og langvarig påvirkning av driften av helikoptertrafikken, etter sin art vil kunne være en typisk force majeure hendelse. En slik force majeure hendelse vil kunne ha faktisk betydning for en rekke kontraktsforhold som direkte eller indirekte blir påvirket av streiken. I denne saken har virkningen vært færre helikopterflygninger til det to boreplattformene som ble driftet av Transocean. Dette utløste ekstra lønn til overtid, men selve leveransen av boretjenester ble ikke påvirket.

(26) Hvorvidt en force majeure hendelse får betydning for partenes plikter og rettigheter i et kontraktsforhold, varierer etter kontraktstype og hva som konkret er avtalt mellom partene, se mellom annet Hagstrøm, Obligasjonsrett, 3. utg. 2021 s. 293-295.

(27) Som det fremgår av saksfremstillingen foran, var partenes hovedforpliktelser i kontraktene å stille til rådighet og drifte to boreplattformer, mot at Equinor betalte dagrater. Denne del av kontrakten ble ikke hindret av streiken, men førte til økte kostnader til overtid.

(28) Hovedproblemstillingen i saken er hva som etter kontraktene er avtalt mellom partene om betaling av økte utgifter til lønn ved helikopterforsinkelser ved streik. Ved vurderingen av hva som er avtalt må hele kontrakten, samt tilblivelsen og etterlevelsen av denne, sees i sammenheng.

(29) Lagmannsretten har kommet til at det følger av en objektiv tolkning av avtalene, at de økte kostnadene til lønn ved forsinket helikoptertransport skal dekkes av Equinor, også de forsinkelsene som har sin årsak i streiken blant vektere høsten 2020.

(30) Equinors leveranse av helikoptertjenester, var sammen med leveranser av mellom annet boreutstyr, naturalforpliktelser som ble regulert i det samme kontraktsregelverk. Transocean skulle ikke betale noe for slike varer og tjenester, med unntak for eventuelle ekstratransporter som Transocean bestiller. Om Equinor ikke selv skulle levere disse

ytelsene, ville dagraten nødvendigvis måtte ha vært høyere for å dekke inn tilsvarende leveranse fra andre, herunder ta hensyn til eventuell risiko for kostnadsøkninger.

(31) For en virksomhet som er avhengig av helikoptertransport for å skifte ut personalet, vil eventuelle helikopterforsinkelser, korte eller lange, være omstendigheter som vil gi økte lønnskostnader. Ved slike forsinkelser vil det mannskapet som skulle ha vært avløst fortsette arbeidet, men med overtidstillegg, samtidig som det mannskapet som er forsinket har påbegynt sin turnusperiode og dermed mottar lønn. At operasjonen på denne måten fortsetter, selv om kostnader blir høyere, er åpenbart i begge parters interesse. Dette var en kostnadsrisiko som partene var seg bevisst, og som det ble forhandlet om over flere måneder fra august 2017. Enighet om kompensasjon for forsinkelser over seks timer, ble oppnådd i november 2017 og den første av de to kontraktene ble signert i desember 2017. Det var ikke en selvfølge at dette spørsmålet skulle bli regulert på denne måten, men spørsmålet var viktig for Transocean, og dette var synbart for Equinor. Alternativer kunne være en høyere dagrate for å ta høyde for mulige forsinkelser, eller at Transocean skulle ta all risiko for slike merkostnader.

(32) Etter lagmannsrettens syn kan ikke Appendix B punkt 5.8 forstås som en misligholdbestemmelse, slik Equinor har anført. Ordlyden i Appendix B Art 5.8 stiller ikke opp noe krav til årsak for at utgiftene skal dekkes av Equinor. Det er således ikke noe vilkår for utgiftsdekning at helikopterforsinkelse skyldes noe mislighold fra Equinors side, eller har sin årsak innen Equinors kontrollsfære. Selv om Equinor også har en plikt til å levere naturalytelser i form av helikoptertransport, må avtalen tolkes slik at partene i denne bestemmelsen foretok en risikofordeling av visse merkostnader. Bestemmelsen er ikke utformet som noen misligholdbestemmelse, og det kreves etter ordlyden verken reklamasjon eller uaktsomhet eller at hindringer ligger innenfor Equinors kontrollsfære. Tvert imot er partene enige om at de typiske årsaker til helikopterforsinkelser er værhindringer som tåke og vind. Dette er hindringer som typisk vil kunne bli ansett som force majeure i andre kontraktsforhold, men altså ikke i dette. For fakturering etter Appendix B punkt 5.8 var det tilstrekkelig å påvise forsinkelser over seks timer, noe som etter lagmannsrettens syn ytterligere trekker i retning av at det er tale om en vederlagsbestemmelse. Med unntak av de tre omstridte fakturaer, har dette også blitt etterlevd mellom partene.

(33) Lagmannsretten kan heller ikke se at eksistensen av en generell force majeure regulering etter hovedkontrakten artikkel 14, kan føre til at Appendix B punkt 5.8 skal tolkes til å ikke omfatte de forsinkelser som denne saken gjelder. Det ble her ikke fremmet noe krav om naturaloppfyllelse at selve helikoptertransporten, kun det avtalte vederlaget for visse merkostnader. Dette stiller seg dermed ikke annerledes enn der for eksempel tåke eller uvær fører til forsinkelsene. De konkrete forsinkelser er heller lenger enn det som Equinor omtaler som mer ordinære forsinkelser som skyldes for eksempel værhindringer. Forsinkelsene har eller ikke forrykket balanseforholdet mellom partene.

(34) Lagmannsretten slutter seg også til Transocean sitt syn om at forsinkelsesrenter påløper fra 22.01.2022 for den del av den første fakturaen som Equinor nå dømmes til å betale, selv om det ved en feil ikke var gjort fradrag for de første seks timene. Det fremgikk klart av de spesifiserte vedleggene hvilke personer, timesatser og lenge på forsinkelse så lå til grunn for faktureringen. Faktureringen er utført i tråd med CoC Art. 11.1, hvor det fremgår at

Equinor kunne gjøre fradrag for omstridt beløp. Et fradrag for de krav som knyttet til de førte seks timene, ville ha vært berettiget og utgjorde 377 144 kroner av et fakturert beløp 4 000 043 kroner. Selv om også resten av fakturaen var omstridt, fritar ikke dette for plikten til å betale forsinkelsesrenter om man tar feil.

(35) Transocean gis etter dette fullt ut medhold i sitt krav på det prinsipale grunnlaget.

(36) Lagmannsretten trenger etter dette ikke å drøfte det subsidiære grunnlaget, men under sakskostnadsavgjørelsen, vil lagmannsretten komme tilbake til spørsmålet.

(37) Sakskostnader:

(38) Ankende part har vunnet saken og har etter tvisteloven § 20-2 (1), jf. § 20-5 (1) krav på å få dekket alle sine nødvendige kostnader med saken. Ved vurderingen av om kostnadene har vært nødvendig, skal det legges vekt på om det ut fra betydningen av saken, har vært rimelig å pådra dem.

(39) Transocean krever dekket noe over 2,5 millioner kroner i sakskostnader for lagmannsretten og nesten 2,2 millioner kroner for tingretten, samlet ca. kr 4,7 millioner som all hovedsak utgjør salær. Advokat Holstrøm opplyste under ankeforhandlingen at tidsbruken fordeler seg ganske likt på kontraktspørsmålet og det subsidiære grunnlaget, som er omtalt slik under gjennomgangen av Transocean sitt påstandsgrunnlag ovenfor:

> Subsidiært anføres at force majeure ikke har forårsaket overtiden som ble fakturert for ukene 47-49 i 2020 idet også andre forhold har spilt inn. Equinor hadde plikt til å foreta en proporsjonal fordeling av helikoptertjenestene. Equinor har, tross flere anmodninger, ikke dokumenter hvilket konkrete behov de enkelte installasjoner hadde. Det hefter usikkerhet ved om kapasiteten ble fordelt proporsjonalt, eller bare som en lik fordeling mellom resultatenheter. Siden Equinor ikke har godtgjort at forsinkelsene skyldes force majeure, må 100 % av fakturert krav betales. Atter subsidiært anmodes lagmannsretten om å foreta en konkret vederlagsutmåling.

(40) Dette subsidiære grunnlaget vil kun ha betydning om Transocean tok feil med hensyn til at kompensasjonsbestemmelsen ved forsinkelse, var en vederlagsbestemmelse.

(41) Slik lagmannsretten vurderer det, er det subsidiære påstandsgrunnlag svakt fundert, og ville åpenbart ikke ha ført frem. Lagmannsrettens kan på dette punkt slutte seg til tingrettens vurdering på siden 16-19 i dommen. I en situasjon der halvparten av nedlagt arbeid knytter seg til arbeid med et subsidiært grunnlag som åpenbart ikke ville ha ført frem, bør dette få betydning for hvor mye sakskostnader som tilkjennes. Lagmannsretten reduserer skjønnsmessig salærkravet med kr 1 million for hver instans, men slik at samlet krav for hver instans rundes opp til nærmeste hele tusen kroner.

(42) For lagmannsretten har advokat Holstrøm fremmet krav om dekning av sakskostnader med kr 2 569 348, som i all hovedsak er salær for til sammen 539,5 timers arbeid. I tillegg kommer ankegebyr med kr 38 310. Etter reduksjon av salæret med kr 1 million og avrundet opp til nærmeste hele 1000, tilkjennes kr 1 608 000.

(43) For tingretten ble det fra Transocean daværende prosessfullmektig fremmet krav om dekning av sakskostnader med kr 2 195 045, 50, som i all hovedsak er salær for til sammen 776,75 timers arbeid. I tillegg kommer rettsgebyr med kr 13 673. Etter reduksjon av salæret med kr 1 million og avrundet opp til nærmeste hele 1000, tilkjennes kr ~~2 209 000~~.* 1 209 000.

(44) Totalt tilkjennes sakskostnader med kr ~~3 817 000~~* 2 817 000.

(45) Avgjørelsen er enstemmig.

Domsslutning

1. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS 3 627 899 -tremillionersekshundreogtjuesjutusenåttehundreognittini- kroner med tillegg av forsinkelsesrenter fra 22. 01.2021 til betaling skjer

2. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS 1 711 530 -enmillionsjuhundreogellevetusenfemhundreogtretti- kroner med tillegg av forsinkelsesrenter fra 21.05.2021 til betaling skjer

3. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS 3 407 183 -tremillionerfirehundreogsjutusenetthundreogåttitre- kroner med tillegg av forsinkelsesrenter fra 21.05.2021 til betaling skjer

4. Equinor Energy AS dømmes til å betale Transocean Operations Norway AS erstatning for selskapets sakskostnader for tingretten og lagmannsretten med ~~3 817 000 -tremillioneråttehundreogsyttentusen-~~* 2 817 000 -tomillioneråttehundreogsyttentusen- kroner. Oppfyllingsfristen er 2 -to uker- etter at dommen er forkynt.

*08.07.2025 Rettet i medhold av tvisteloven § 19-8 (1)
Jarle Golten Smørdal

ND-2025-9 Sø- og Handelsretten

Myndighet	Sø- og Handelsretten
Dato	2025-06-06
Doknr/publisert	ND-2025-9
Stikkord	(9) Lasteskade, vejtransport.
Sammendrag	Sagerne angik, om Atea Transport ApS (*«Atea»*) var ansvarlig over for Tryg Forsikring A/S (*«Tryg»*) som varerforsikringsselskab for BKI Foods A/S (*«BKI»*) for kontaminering med glasskår af to partier kaffebønner, som Atea forestod transporten af, samt visse friholdelseskrav mod Ateas ansvarsforsikringselskab, Alm. Brand Forsikring A/S (*«Alm. Brand»*), og Mega Wash A/S (*«Mega Wash»*), der havde vasket de anvendte trailere. Retten lagde til grund, at kontamineringen med glasskår for begge partier af kaffebønner var sket i Ateas varetægt, og Atea var ansvarlig for skaderne over for Tryg, jf. CMR-lovens § 24, stk. 1. Retten fandt, at Atea havde handlet groft uagtsomt ved leveringen af det andet parti kaffebønner, fordi det burde havde været klart for chaufføren, at traileren ikke var egnet til transport, at og dets friholdelseskrav mod Alm. Brand blev derfor kun taget til følge for det første parti kaffebønner. Retten fandt det ikke godtgjort, at Mega Wash havde udført mangelfuld rengøring af de to trailere, og frifandt derfor Mega Wash.
Saksgang	Sø- og Handelsretten 6. juni 2025.
Parter	Sag BS-53863/2023-SHR: Tryg Forsikring A/S (advokat Jesper Windahl) mod Atea Transport ApS (advokat Rasmus Alleslev Køie) Sag BS-53868/2023-SHR: Tryg Forsikring A/S (advokat Jesper Windahl) mod Atea Transport ApS (advokat Rasmus Alleslev Køie). Sag BS-54184/2023-SHR: Atea Transport ApS (advokat Rasmus Alleslev Køie) mod Alm. Brand Forsikring A/S(advokat Michael Rosenkilde-Hansen) og Mega Wash A/S (advokat Andreas Alexander Oxholm).
Forfatter	Retten: vicepræsident Harald Micklander og de sagkyndige medlemmer Johnny Holm Jensen og Morten Gerner Jacobsen.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Sagens baggrund

(1) Sagerne drejer sig navnlig om, hvorvidt Atea Transport ApS er ansvarlig over for Tryg Forsikring A/S som vareforsikrer for BKI Foods A/S for beskadigelse ved kontaminering med glasskår af to partier kaffebønner, som Atea Transport ApS forestod transporten af, og i givet fald om Alm. Brand Forsikring A/S som ansvarsforsikringsselskab for Atea Transport ApS er pligtig at friholde Atea Transport ApS for krav fra Tryg Forsikring A/S, og om Mega Wash A/S, der udførte vask af de til transporterne anvendte walking floor trailere, er pligtig at friholde Atea Transport ApS og/eller Alm. Brand Forsikring A/S.

(2) BS-53863/2023-SHR (Tryg Forsikring A/S mod Atea Transport ApS) og BS53868/2023-SHR (Tryg Forsikring A/S mod Atea Transport ApS), som sambehandles, er anlagt den 30. oktober 2023, mens BS-54184/2023-SHR (Atea Transport ApS mod Alm. Brand Forsikring A/S og Mega Wash A/S) er anlagt den 31. oktober 2023 som adcitationssag til de to førstnævnte sager.

Parternes påstande

(3) *Tryg Forsikring A/S* har nedlagt påstand om, at Atea Transport ApS tilpligtes at betale 893.479,23 kr. til Tryg Forsikring A/S med tillæg af rente i henhold til CMR-lovens § 35 fra den 19. september 2022, subsidiært et mindre beløb efter rettens skøn.

(4) *Atea Transport ApS* har nedlagt påstand om frifindelse over for Tryg Forsikring A/S' påstand.

(5) *Atea Transport ApS* har over for Alm. Brand Forsikring A/S nedlagt påstand om, at Alm. Brand Forsikring A/S tilpligtes at friholde Atea Transport ApS for ethvert beløb, herunder sagsomkostninger og renter, som Atea Transport ApS måtte blive tilpligtet at betale til Tryg Forsikring A/S med fradrag af 16.756 kr.

(6) *Alm. Brand Forsikring A/S* har nedlagt påstand om frifindelse over for Atea Transport ApS' påstand.

(7) *Atea Transport ApS* har over for Mega Wash A/S nedlagt påstand om, at Mega Wash A/S tilpligtes at friholde Atea Transport ApS for ethvert beløb, herunder sagsomkostninger og renter, som Atea Transport ApS måtte blive tilpligtet at betale til Tryg Forsikring A/S.

(8) *Mega Wash A/S* har nedlagt påstand om frifindelse over for Atea Transport ApS' påstand.

(9) *Alm. Brand Forsikring A/S* har over for Mega Wash A/S nedlagt påstand om, at Mega Wash A/S tilpligtes at friholde Alm. Brand Forsikring A/S for ethvert beløb, som Alm. Brand Forsikring A/S måtte blive pålagt at betale til Atea Transport ApS, herunder renter og sagsomkostninger.

(10) *Mega Wash A/S* har nedlagt endelig påstand om frifindelse over for Alm. Brand Forsikring A/S' påstand.

Oplysningerne i sagen

Sagens parter

(11) Sagsøger, Tryg Forsikring A/S (herefter Tryg), er vareskadeforsikrer for BKI Foods A/S (herefter BKI).

(12) Sagsøgte/adcitanten, Atea Transport ApS (herefter Atea), er en transport- og vognmandsvirksomhed, der transporterede de af sagen omhandlede to partier kaffebønner for BKI fra Tyskland til Danmark.

(13) Trygs krav mod Atea i henhold til påstandsdokumentet på i alt 893.479,23 kr. består af et krav på 396.990,93 kr. vedrørende transport af råkaffebønner af typen Uganda Arabica Coffee fra Bremen til Højbjerg med trailer BZ 3958 og et krav på 496.488,33 kr. vedrørende transport af råkaffebønner af typen semiwashed BRAZIL Arabica Coffee fra Hamborg til Højbjerg med trailer AE 6278.

(14) Adciterede, Alm. Brand Forsikring A/S (herefter Alm. Brand), er ansvarsforsikringsselskab for Atea.

(15) Adciterede, Mega Wash A/S (herefter Mega Wash), er en virksomhed, der blandt andet vasker lastvogne og containere, og de havde vasket de to trailere, som Atea anvendte til at transportere de to omhandlede partier kaffe.

Sagens forløb

(16) I henhold til faktura af 29. marts 2022 fra Hamborg Coffee Company Hacofco mbH til BKI købte BKI 113.682 kg semi-washed Brazil Arabica Coffee, der skulle afhentes i Hamborg.

(17) BKI købte i henhold til faktura af 22. april 2022 fra J. Wolff & Company B.V. 21.600 kg Uganda Arabica Coffee, der skulle afhentes i Bremen.

(18) Det fremgår af logbogsskema fra Atea vedrørende transporter foretaget med trailer med reg. nr. BZ 3958 i april 2022 blandt andet, at der forud for transport med traileren af kaffe fra Bremen til BKI i Højbjerg den 26. april 2022 var blevet transporteret flis fra Tarm til Novopan den 19. april 2022, paller fra Årslev til Sønderborg den 20. april 2022, kaffe fra Hamborg til Højbjerg den 20. april 2022, flis fra Viborg til Novopan den 21. april 2022, foder fra DLG Mindet til Lemvig den 21. april 2022, flis fra Lemvig til Novopan den 22. april 2022, plader fra Novopan til Holstebro den 25. april 2022, flis fra Holstebro til Novopan den 25. april 2022 samt flis fra Novopan til Haderslev den 25. april 2022.

(19) Af vaskekvittering af 25. april 2022 fra Mega Wash's afdeling i Padborg fremgår blandt andet, at der den 25. april 2022 blev udført en indvendig vask af walking floor traileren med reg.nr. BZ 3958, og at den pågældende trailer senest havde kørt med træflis.

(20) Det fremgår af logbogsskema fra Atea vedrørende transporter foretaget med trailer med reg. nr. AE 6278 i perioden april 2022 blandt andet, at der forud for transport med

traileren af kaffe fra Hamborg til BKI i Højbjerg, var blevet transporteret træ fra Viborg til Pindstrup, to læs affald fra «TC» til Odense samt et læs af pap fra «TC» til Kolding. Det fremgår videre af logbogsskemaet, at der forud for transporten af kaffe fra Hamborg til Højberg blev foretaget en indvendig vask af traileren.

(21) Af vaskekvittering udstedt den 27. april 2022 fra Mega Wash's afdeling i Padborg fremgår blandt andet, at der den 27. april 2022 blev udført en indvendig vask af walking floor traileren med reg.nr. AE6278.

(22) Ved e-mail af 28. april 2022 skrev Casper Rasmussen fra BKI til Anders Herman Køpke fra Atea blandt andet:

«...

Vi har konstateret glas i råkaffen på følgende partier:

BKI ref. 22-048	Uganda USD	94.810,–
BKI ref. 21-173H3	Brasil USD	114.948,–
Ialt	USD	209.758,–
USD vs DKK 707	DKK	1.482.989,–

Efter inspektion af trailer kan vi konstatere at glasset stammer fra jeres materiel og derfor holder vi jer ansvarlig for skadens omfang og ser frem til at modtage kompensation for vores tab.

...»

(23) Af e-mail af 29. april 2022 fra Casper Rasmussen til EuroBaltic A/S og Esbjerg Besigt ApS fremgår blandt andet:

«...

Ved rensning af BKI ref. 22-048 Uganda fra Vollers i Bremen konstateres glas i forbindelse med første renseproces (de-stoner), rensning stoppes og der konstateres mange stykker glas i råkaffen. Ved modtagelse af BKI ref. 21-173 dagen efter konstatere vi da bilen kører af vores ud loading facilitet mange stykker glas på brovægten hvor bilen har holdt under tømning. Denne bil kaldes tilbage til BKI facilitet og der konstateres glasstykker ved kofanger og da «walking floor» tændes ses det endnu flere stykker glas komme til syne i gulvet. Som I kan se af tidligere fremsendte materiale er der tale om 2 forskellige typer råkaffe, fra 2 forskellige lagre (Bremen og Hamburg) og fra 2 forskellige råkaffeleverandører.

...»

(24) Til Casper Rasmussens ovennævnte e-mail af 29. april 2022 var vedhæftet følgende tre fotos:

[Billederne er udeladt.]

(25) Af besigtigelsesrapport af 2. maj 2022 udarbejdet af Jens B. Andersen, EuroBaltic A/S, fremgår blandt andet:

«I denne sag har undertegnede den 29. April 2022 – på foranledning af:

Tryg Forsikring A/S, DK-2750 Ballerup

som forsikring for BKI Foods A/S, foretaget besigtigelse af nedenstående sendinger kaffe, som efter det oplyste skulle være kontamineret under lastbiltransport mellem henholdsvis Bremen og Hamburg til BKI Foods A/S, Højbjerg.

Rå Uganda Arabica kaffe 21.290,00 kg ex trailer Reg. Nr.: BC 3958.

&

Rå Brazil Arabica kaffe ca. 24.000,00 trailer Reg. Nr. AE 6278.

(vægten på Brazil kaffen fremgår ikke af det fremsendte)

Tirsdag den 26. april 2022 leveres Uganda kaffen fra Bremen. Sendingen ankommer om aftenen, og tømmes til karantæne/stop silo, som er normal procedure ved levering.

Oprensning af sendingen påbegyndes onsdag – hvor sendingen køres gennem en «De-Stoner» der har til opgave at sortere sten og evt. andre fremmedlegemer fra. Som yderligere sikkerhed overvåges processen manuelt, og her konstateres der glasskår i kaffen.

Da vognmanden Atea Transport ApS kan dokumentere, at traileren er vasket inden afhentning af kaffen, rettes mistanken mod selve kaffen og opbevaring af denne hos firma Volleres i Tyskland.

Onsdag den 27. april 2022 leveres Brazil kaffen fra Hamborg. Sendingen tømmes om morgenen den 28. april 2022. Levering/tømning til karantæne/stop silo gennemføres uden anmærkninger.

Under den efterfølgende rengøring ved rampen/brovægt hvor bilen har holdt under aflæsning, findes der en del mindre glasskår illustreret ved billeder 5+6. Lastbilen kaldes tilbage, og en grundig gennemgang af traileren afslører glas og andre fremmedlegemer i lad og under traileren.

Vi har modtaget nedenstående billeder fra BKI som dokumentation.

...

Firma Berthold Vollers GmbH, der er ansvarlig for opbevaring af kaffen i henholdsvis Bremen & Hamburg, afviser kategorisk, at der skulle være mulighed for kontaminering med glas fra deres lager, og understreger, at kaffen endvidere kommer fra 2 forskellige lagre, 2 forskellige leverandører og er 2 forskellige typer råkaffe.

...

Vi får endvidere oplyst, at bilerne/trailerne før afhentning af kaffen i Bremen og Hamborg, har kørt med husholdningsaffald og pap. Dette bekræftes af Atea Transport., og er i overensstemmelse med nedenstående kopi af logboksskema fra trailer AE6278

...

Vi har noteret, at trailerne er specialiserede trailere med Cargo Flooring (walking floor), der ved individuel bevægelse af gulvprofilerne kan aflæsse horisontalt uden at skulle tippe ladet. Endvidere kan ladets forsmæk bevæges bagud, og således være med til at tømme bilen.

Per Kristensen og undertegnede kørte efterfølgende til Brødstedlundvej, 8960 Randers hvor vi inspicerede trailer Nr. AE 6278.

Som illustreret ved billederne 9-18, så inspicerede vi traileren på adressen inden den læssede industriaffald. Chaufføren, Hr. Samim demonstrerede gulvet, som tydeligvis ikke blot kan rengøres ved en vask primært pga profilernes tilstand. Under traileren på en læsserampe fandt vi glasskår, som iflg. Samim stammede fra en efterfølgende transport. Han fortalte endvidere, at forud for kaffen havde han kørt husholdnings-affald fra firma Torben Clausen i Haderslev til Forbrændingen i Odense samt noget pap. Efterfølgende havde han vasket traileren grundigt i Padborg.

Baseret på ovenstående, så finder vi det sandsynligt, at de fremmedlegemer der er fundet i kaffen, stammer fra trailerne – hvilket skyldes mangelfuld rengøring.

Iflg. Casper Rasmusen, så vil BKI ikke kunne bruge kaffen, da det ikke kan sorteres i en grad hvor man kan garantere, at der ikke er glas i produktet.

...»

(26) Det fremgår af besigtigelsesrapport af 26. august 2022 udarbejdet af Per Kristensen, Esbjerg Besigt ApS, blandt andet:

«...

Efter anmodning fra Alm. Brand Forsikring A/S, København som Fragtfører-ansvarsforsikring for Atea Transport Aps, Randers har undertegnede den 29. april 2022 foretaget besigtigelse af et parti

RÅ UGANDA KAFFE BØNNER

21.290 kg netto

efter disse var blevet losset fra walking floor trailer nr. BZ 39 58 hos BKI Foods A/S, Søren Nymarks Vej 7, DK-8270 Højbjerg.

Formålet med besigtelsen var at konstatere art, årsag og omfang af en påstået kontamineringsskade af ovennævnte parti rå kaffe bønner anført opstået under transporten fra Bremen, Tyskland til Højbjerg, Danmark.

...

Med hensyn til transporten fra Bremen, Tyskland til Højbjerg, Danmark havde BKI Foods A/S entreret med Atea Transport, Syvager 8, Randers.

Den 26. april 2022 læsses/afhentes partiet af rå kaffe bønner i Bremen og transporteres til BKI Foods A/S, Højbjerg trækker reg. nr. CA 97 217 og «walking floor» trailer reg. nr. BZ 39 58. Ved ankomsten til BKI Foods A/S den 26. april 2022 i løbet af aftenen blev partiet aflæsses til en karantæne silo, som er en normal procedure ved alle leveringer hos BKI Foods A/S.

Den 27. april 2022 gennemgik kaffe bønnerne den normale procedurer i forbindelse med, at BKI Foods A/S modtager rå kaffe bønner, d.v.s

1. De rå kaffe bønner ristes.

2. Prøvesmagning af de ristede bønner.

3. Rensning af bønner for eventuelle fremmedlegemer.

I forbindelse med ovennævnte procedure konstateredes det, at kaffe bønnerne var kontamineret med knust glas i et større omfang.

Efterfølgende afviste BKI Foods A/S at kunne bruge partiet og holdt som følge heraf Atea Transport ApS ansvarlig for kontamineringen i mail dateret 28. april 2022, bilag 3.

Den 9. april 2022 blev der, på grund af ovenstående hændelse afholdt et møde hos Atea Transport Aps, Randers med deltagelse af følgende personer:

...

På mødet oplyste Anders Køpke, at Atea Transport Aps havde kørt kaffe for BKI Foods A/S i ca. 5 år. Der foreligger ikke nogen kontrakt mellem BKI Foods A/S og Atea Transport Aps, medens kontakten med BKI Foods A/S bliver varetaget af direktør Anders Køpke, og når han ikke er tilstede, af disponent Malthe Nielsen, Atea Transport Aps.

Ifølge Anders Køpke var det BKI Foods A/S, der i sin tid havde anmodet om, at det var walking floor trailere, som skulle anvendes til transporterne på grund af, at der i modtager området hos BKI Foods A/S ikke var højde nok til at aflæsse kaffe bønnerne i bulk med en trailer med tip lad.

...

Samtidig var det blevet aftalt mellem BKI Foods A/S og Atea Transport Aps, at trailerne før transporterne med kaffe bønner, skulle vaskes og rengøres med desinfektionsmiddel og højtryksrensning.

Udover omhandlende trailer nr. BZ 39 58 havde Atea Transport Aps yderligere leveret et læs rå kaffe bønner fra Berthold Vollers GmbH, Hamburg, Tyskland den 27. april 2022 med walking floor trailer nr. AE 62 78.

Også dette læs konstateredes kontamineret med glas.

Christian Køpke informerede i den forbindelse om, at begge trailere, umiddelbart ingen transporten med kaffe bønner, havde foretaget transporter med industriaffald fra Haderslev til forbrændingen i Odense.

Baseret pa dette anmodede undertegnede om at fa udleveret en kopi af Logbogsskemaet, bilag 4, for trailer BZ 39 58.

Af denne fremgik det, at traileren i perioden før den omhandlende transport med kaffe bønner havde foretaget følgende transporter:

Den 19. april 2022: Flis.

Den 20. april 2022: Paller.

Den 20. april 2022: Kaffe.

Den 21. april 2022: Flis.

Den 21. april 2022: Dyre foder.

Den 22. april 2022: Flis.

Den 25. april 2022: Plader.

Den 25. april 2022: Flis.

Den 26. april 2022: Kaffe.

Den 26. april 2022: Flis.

Som det fremgår af Logbogsskemaet er der ikke nævnt noget om, at traileren har foretaget den nævnte transport med industriaffald.

Undertegnede kontaktede derfor den 23. august 2022 Anders Køpke, Atea Transport Aps, som ville undersøge hvad der var rigtig og hvad der var forkert.

Den 24. august 2022 informerede Ander Køpke om, at Logbogsskemaet var rigtig, d.v.s. at traileren ikke havde kørt industriaffald umiddelbart inden transporten med kaffe bønner den 26. april 2022.

Dog oplyste Anders Køpke, at trailer BZ 39 58 i perioden før den 19. april 2022 flere gange havde kørt med industriaffald fra Haderslev til forbrænding i Odense.

På vor forespørgsel om, hvordan proceduren havde været i forbindelse med omhandlende transport af rå kaffe bønner i bulk oplyste Anders Køpke, at traileren havde gennemgået en vask/rengøring hos Megawash A/S, Thorsvej 3, 6330 Padborg umiddelbart for man kørte til Bremen.

Før kaffe bønnerne var blevet læsset på traileren havde en repræsentant fra Berthold Vollers GmbH gennemgået traileren for dens egnethed for transport af kaffe bønner i bulk, – uden anmærkninger.

Yderligere oplyste Ander Køpke, at man i de 5 år man havde transporteret rå kaffe bønner i walking floor trailere for BKI Foods A/S, aldrig før havde haft nogle sager/krav.

Endvidere fik vi oplyst, at man i adskillige ar havde kørt dyrefoder for DLG til diverse landmænd i samme walking floor trailer uden at have haft sager/krav.

...

Den 6. maj 2022 afholdte undertegnede et møde med direktør og indehaver af Megawash, Hr. Christian Christensen hos Megawash, Padborg, ligeledes på grund af omhandlende sag.

Christian Christensen oplyste, at trailer BZ 39 58 den 25. April 2022 kl. 14:39 var blevet vasket indvendig med Notra Alka vaskemiddel og højtryks renset, jfr. vedlagte kopi af vaske certifikat, bilag 5.

...

Den normale procedure i forbindelse med en vask er, at Megawash A/S, efter endt vask, udsteder en vaskecertifikat, som, ifølge Christian Christensen, ikke skal opfattes som en garanti for, at ladet er «klinisk» ren, men blot en bekræftelse på, at ladet er vasket med en desinfektionsmiddel samt højtryksrenset.

Såfremt Atea Transport's chauffør ønsker det bliver det oplyst på certifikatet hvad den foregående transport har bestået af, – d.v.s. at Megawash A/S ikke nødvendigvis ved hvad der sidst har været på ladet for man påbegynder en vask/rengøring.

I forbindelse med vor inspektion i vaskehallen oplyste en af de ansatte hos Megawash A/S, at det efter hans formening var umuligt at rengøre en walking floor trailer, så den efterfølgende var 100% ren for som han sagde:

Citat start

> «man kan stå med en højtryksrenser og spule i 100 timer, og der vil blive ved med at komme snavs op mellem lamellerne i en walking floor trailer». Citat slut.

...

Ved besigtigelsen hos BKI Foods A/S den 29. april 2022 kunne følgende konstateres:

På besigtigelsestidspunktet havde trailer BZ 39 58 forladt BKI Foods A/S, Højbjerg og modtager området var blevet rengjort.

SKADENS ART:

Det var ikke muligt at inspicere hele partiet af rå kaffe bønner, da dette befandt sig i en karantæne silo.

I forbindelse med den tidligere nævnte procedure hos BKI Foods A/S havde man ved modtagelsen af de rå kaffe bønner konstateret, at bønnerne var kraftigt kontamineret med diverse former for glas, se fotos 9-19.

Fotos nr. 20-23 viser de forskellige former for glas, som var blevet frasorteret bønnerne.

...

SKADENS ÅRSAG:

Det er efter vor formening mest sandsynligt, at kaffe bønnerne er blevet kontamineret med det omhandlende glas som følge af, at man ikke har kunnet gøre walking floor traileren ordentligt ren efter denne har været anvendt til transport af eksempelvis industriaffald, som sandsynligvis blandt andet har indeholdt forskellige typer af glas.

For at få belyst problematikken omkring transporter af industriaffald, flis m.m. og fødevarer i samme trailer, har undertegnede indhentet synspunkter/kommentarer fra forskellige parter som følger:

Fødevarestyrelsen:

Ifølge Fødevarestyrelsen er der ikke en paragraf, som man kan henvise til og som forbyder at anvende samme transportmiddel til eksempelvis industriaffald, almindeligt affald, flis m.m. og fødevarer.

Dog er det Fødevarestyrelsens helt klare holdning, at man ikke anvender samme transportmiddel til diverse former for affald, flis m.m. og fødevarer.

...

IM Stiholt A/S, – producent af lastbiler og med stor erfaring i blandt andet walking floor trailere:

Værkstedschef Carsten Rasmussen oplyste, at han ikke vidste om det var lovligt eller ej at transportere eksempelvis affald i samme trailer den ene dag og fødevarer den næste dag, men han havde efter 22 år i branchen aldrig hørt om, at nogen gjorde det.

Samtidig oplyste han, at det efter hans formening ville være næsten umuligt at rengøre en walking floor trailer med højtryksrenser, så den efterfølgende ville være egnet til transport af fødevarer, uanset hvad den havde været læsset med forinden.

Baseret på det under besigtigelsen konstaterede og oplyste, samt under hensyntagen til ovennævnte synspunkter og kommentarer, er det efter vor formening både yderst uhensigtsmæssigt og uansvarligt, at transportere industriaffald, flis m.m. og fødevarer i samme trailer.

Dette på trods af, at traileren bliver vasket/rengjort med desinfektionsmiddel og højtryks rensning, da det, baseret pa ovennævnte kommentarer, er næsten umuligt at fjerne eksempelvis glas når det først er faldet ned mellem lamellerne i bunden af traileren.

...»

(27) Af besigtigelsesrapport af 8. september 2022 også udarbejdet af Per Kristensen, Esbjerg Besigt ApS, fremgår blandt andet:

«...

Efter anmodning fra Alm. Brand Forsikring A/S, København Ø som Fragtfører-ansvarsforsikring for Atea Transport Aps, Randers har undertegnede den 29. april 2022 foretaget besigtelse af et parti

RÅ BRASILIEN KAFFE BØNNER

24.000 kg netto

efter disse var blevet losset fra walking floor trailer nr. AE 62 78 hos BKI Foods A/S, Søren Nymarks Vej 7, DK-8270 Højbjerg.

Formålet med besigtelsen var at konstatere art, årsag og omfang af en påstået kontamineringsskade af ovennævnte parti rå kaffe bønner anført opstået under transporten fra Hamburg, Tyskland til Højbjerg, Danmark.

...

Med hensyn til transporten fra Hamburg, Tyskland til Højbjerg, Danmark havde BKI Foods A/S entreret med Atea Transport Aps, Syvager 8, Randers.

...

Den 27. april 2022 aflæsses/afhentes partiet af rå kaffe bønner i Hamburg og transporteres til BKI Foods A/S, Højbjerg med trækker reg. nr. DC 30 370 og «walking floor» trailer reg. nr. AE 62 78. Partiet ankom til BKI Foods A/S den 27. april 2022 i løbet af aftenen, og blev først om morgenen den 28. april 2022 aflæsset til en karantæne silo, som er en normal procedure ved alle leveringer hos BKI Foods A/S.

Den 28. april 2022 gennemgik kaffe bønnerne den normale procedurer i forbindelse med, at BKI Foods A/S modtager rå kaffe bønner, d.v.s

1. De rå kaffe bønner ristes.

2. Prøvesmagning af de ristede bønner.

3. Rensning af bønner for eventuelle fremmedlegemer.

I forbindelse med ovennævnte procedure konstateredes det, at kaffe bønnerne var kontamineret med knust glas i et større omfang.

Samtidig havde BKI Foods A/S i forbindelse med rengøringen af modtager området samt brovægten konstateret en del glas.

På grund af ovennævnte anmodede BKI Foods A/S Atea Transport Aps om at komme retur med walking floor trailer nr. AE 62 78 for en nærmere undersøgelse.

I forbindelse med denne undersøgelse konstateredes det, at der var glas på både trailerens lad samt diverse steder på chassiset, jfr. vedlagte fotos taget af BKI Foods A/S, bilag 4.

...

Umiddelbart efter besigtigelsen hos BKI Foods A/S den 29. april 2022 kørte havariekspert Jens Bjørn Andersen og undertegnede videre til Randers Beton, Brødstedlundvej 1, DK-8960 Randers SØ, hvor walking floor trailer AE 62 78 var i færd med at læsse flis, fotos nr. 1-4, for at inspicere traileren nærmere.

Udover Jens Bjørn Andersen og undertegnede var chauffør fra Atea Transport Aps hr. Samim Osmani også til stede ved inspektionen.

Ved inspektionen så det umiddelbart ud til, at trailerens lad var ren og fin, fotos nr. 5-6.

Ved en nærmere inspektion kunne det dog konstateres, at der i hjørnerne fandtes blandt andet gamle kaffe bønner, rester af flis m.m., fotos nr. 7-8. Da Samim Osmani på vores opfordring aktiverede walking floor systemet hvirvlede forskellige former for affald op mellem lamellerne samt under lamellerne i gulvet og enkelte glasstykker blev fundet under lamellerne, fotos nr. 9-19.

Under chassiset konstateredes flere steder gammelt og indtørret affald og snavs, fotos nr. 20-26.

Ifølge Samim Osmani var walking floor traileren lukket i toppen med en presenning når han kørte med blandt andet kaffe bønner, fotos nr. 27-28.

Den 9. maj 2022 blev der, på grund af ovennævnte hændelse, afholdt et møde hos Atea Transport Aps, Rander med deltagelse af følgende personer:

...

Ifølge Anders Køpke var det BKI Foods A/S, der i sin tid havde anmodet om, at det var walking floor trailere, som skulle anvendes til transporterne på grund af, at der i modtager området hos BKI Foods A/S ikke var højde nok til at aflæsse kaffe bønnerne i bulk med en trailer med tip lad.

For ovennævnte henvises til fotos nr. 29-32, som viser det modtager område hos BKI Foods A/S, hvor de rå kaffe bønner bliver losset ned i nogle riste før de ved hjælp af transportbånd, bliver transporteret til de føromtalte karantæne siloer.

Samtidig var det blevet aftalt mellem BKI Foods A/S og Atea Transport Aps, at trailerne før transporterne med kaffe bønner, skulle vaskes rengøres med desinfektionsmiddel og højtryksregning.

Udover omhandlede trailer nr. AE 62 78 havde Atea Transport Aps yderligere leveret et læs med rå kaffe bønner fra Berthold Vollers GmbH, Bremen, Tyskland den 26. april 2022 med walking floor trailer nr. BZ 39 58.

Også dette læs konstateredes kontamineret med glas.

Christian Køpke informerede i den forbindelse om, at begge trailere, umiddelbart inden transporten med kaffe bønner, havde foretaget transporter med industriaffald fra Haderslev til forbrændingen i Odense.

Baseret på dette anmodede undertegnede om at få udleveret en kopi af Logbogsskemaet, bilag 6, for trailer AE 62 78.

Af denne fremgik det, at traileren umiddelbart før den omhandlede transport med kaffebønne havde foretaget følgende transporter:

Træ fra Viborg til Pinstrup.

Affald fra Haderslev til Odense.

Affald fra Haderslev til Odense.

Pap fra Haderslev til Kolding.

Kaffe bønner fra Hamburg til Højbjerg (omhandlende transport)

På vor forespørgsel om, hvordan proceduren havde været i forbindelse med omhandlende transport af rå kaffe bønner i bulk oplyste Anders Køpke, at traileren havde gennemgået en vask/rengøring hos Megawash A/S, Thorsvej 3, 6330 Padborg umiddelbart før man kørte til Hamburg.

Før kaffe bønnerne var blevet læsset på traileren havde en repræsentant fra Vollers GmbH, Hamburg gennemgået traileren for dens egnethed for transport af kaffe bønner i bulk, – uden anmærkninger.

...

Den 6. maj 2022 afholdt undertegnede et møde med direktør og indehaver af Megawash, Hr. Christian Christensen hos Megawash Padborg, ligeledes på grund af omhandlende sag.

Christian Christensen oplyste, at trailer AE 62 78 den 27. april 2022 kl. 12:13 var blevet vasket indvendig med Notra Alka vaskemiddel og højtryks renset, jfr. vedlagte kopi afvaske certifikat, bilag 7.

...

Ved besigtigelsen hos BKI Foods A/S den 29. april 2022 kunne følgende konstateres:

På besigtigelsestidspunktet havde trailer AE 62 78 forladt BKI Foods A/S, Højbjerg og modtager området var blevet rengjort.

SKADENS ART:

Det var ikke muligt at inspicere hele partiet af rå kaffe bønner, da dette befandt sig i en karantænesilo.

I forbindelse med tidligere nævnte procedure hos BKI Foods A/S i havde man ved modtagelsen af de rå kaffe bønner konstateret, at bønnerne var kraftigt kontaminerede med diverse former for glas, fotos nr. 37-47.

Fotos nr. 48-51 viser de forskellige former for glas, som var blevet frasorteret bønnerne.

...

SKADENS ÅRSAG

Det er efter vor formening mest sandsynligt, at kaffe bønnerne er blevet kontamineret med det omhandlende glas som følge af, at man ikke har kunnet gøre walking floor traileren ordentligt ren efter denne har været anvendt til transport af eksempelvis industriaffald, som sandsynligvis blandt andet har indeholdt forskellige typer af glas.

...

Baseret på det under besigtigelsen konstaterede og oplyste, samt under hensyntagen til ovennævnte synspunkter og kommentarer, er det efter vor formening både yderst uhensigtsmæssigt og uansvarligt, at transportere industriaffald, flis m.m. og fødevarer i samme trailer.

Dette på trods af, at traileren bliver vasket/rengjort med desinfektionsmiddel og højtryks rensning, da det, baseret pa ovennævnte kommentarer, er næsten umuligt at fjerne eksempelvis glas når det først er faldet ned mellem lamellerne i bunden af traileren.

...»

(28) I ovennævnte besigtigelsesrapporter udarbejdet af Per Kristensen, Esbjerg Besigt ApS, henvises til en række nummererede fotografier. Nedenfor ses nogle af disse fotografier:

[Billederne er udeladt.]

(29) Af forsikringsvilkårene i Ateas ansvarsforsikringspolice af 5. juli 2022 tegnet hos Alm. Brand fremgår blandt andet:

«...

Selvrisiko

Den generelle selvrisiko er på 8.378 kr.

...

250 Fragtføreransvar

For Fragtføreransvarsdækning gælder de generelle bestemmelser under afsnit 10, fællesbestemmelser under afsnit 20 og indholdet i dette afsnit.

...

(30) *5 Hvad omfatter dækningen ikke?*

Dækningen omfatter ikke følgende:

5.7 Ansvar for skade eller tab forvoldt med forsæt, grov uagtsomhed, under beruselse man selv er skyld i eller under påvirkning af narkotiske stoffer eller medicin. Dette gælder, uanset om den ansvarspådragende handling eller undladelse er forvoldt af sikrede eller dennes ansatte, medmindre sikrede ikke selv havde eller burde have haft kendskab til forholdet.

...

5.9 Ansvar for skade der skyldes, at køretøj/materiel ikke er egnet til at gennemføre den pågældende transport.

...»

(31) Det fremgår af udateret prisliste over lastbilvaske fra Mega Wash blandt andet, at varenummer 222, der er en vask betegnet «Walking floor trailer indvendig», koster 476,21 kr. ekskl. moms. Af prislisten fremgår yderligere blandt andet: «Bruger vi ekstra tid og sæbe, vil vi fakturerer for dette forbrug.»

Forklaringer

(32) Der er under sagen afgivet forklaring af Ib Hauberg, Anders Herman Køpke, Casper Rasmussen, Jan Krogh, Troels Nielsen, Michael Deniuel, Jens B. Andersen, Morten Tang, Nils Christensen, Samim Osmani, Jimmi Schmücker, Christian Christiansen, Søren Outzen og Per Kristensen.

(33) *Ib Hauberg* har forklaret blandt andet, at han er tidligere fabrikschef ved BKIs risteri i Højbjerg. Han er nu pensioneret.

(34) Som fabrikschef var han ansvarlig for produktion, logistik og alt det, der skete i risteriet.

(35) BKI modtog i almindelighed råkaffe i løs bulk. På grund af højden i modtageområdet ved risteriet i Højbjerg kunne man ikke tippe store trailere med råkaffe, når råkaffen skulle aflæsses, og det var derfor nødvendigt at anvende selvtømmende trailere.

(36) Der var altid medarbejdere fra BKI til stede, når der skulle aflæsses råkaffe, og medarbejderne havde til opgave at tjekke, om der var noget galt med råkaffen i forbindelse med aflæsningen. Når råkaffen blev aflæsset, faldt råkaffen gennem et gitter, hvor der nedenunder var et elevatorsystem, som trak råkaffen ind i en karantænesilo. Gitteret ved modtageområdet skulle sikre, at der ikke røg større genstande med ned i elevatoren og videre til karantænesiloen. Man anvendte karantænesiloer for at gøre det muligt at tjekke kvaliteten af råkaffen, før råkaffen skulle indgå i produktionen. Hvis man fandt ud af, at der var noget galt med råkaffen, når den var i karantænesiloen, kunne man køre råkaffen tilbage. Hvis man derimod fandt, at kvaliteten på råkaffen levede op til BKIs krav, blev råkaffen frigivet fra karantænesiloen, hvorefter råkaffen gennemgik en renseproces.

(37) Det var en del af renseprocessen, at råkaffen kom gennem en de-stoner, og destoneren sorterede ved hjælp af blandt andet infrarødt lys de elementer fra, som man ikke ville have med videre i renseprocessen såsom småsten eller lign. Renseprocessen kunne sikre en rensning på 99,9 %.

(38) Den 26. april 2022 ankom der råkaffe fra Bremen i trailer BZ 3958. Råkaffen blev aflastet på risteriet samme dag. I forbindelse med, at råkaffen den 27. april 2022 var i gang med renseprocessen, opdagede de hos BKI, at der var en hel del glasskår i de-stoneren.

(39) Casper Rasmussen, der var ansvarlig for råkaffe indkøb mv., rettede derfor henvendelse til leverandøren af råkaffen, der iværksatte undersøgelser af, om glasskårene i råkaffen kunne hidrøre fra leverandøren.

(40) Den 28. april 2022 ankom trailer AE 6278 med råkaffe fra Hamborg til risteriet. Efter råkaffen var blevet aflæsset, og traileren var kørt væk fra modtageområdet, konstaterede medarbejderne fra BKI, at der lå glas på jorden. Medarbejderne stoppede derfor traileren, inden traileren forlod BKIs matrikel. Han blev herefter selv tilkaldt, og han besigtigede traileren sammen med chaufføren. Ved undersøgelsen af traileren, kunne de se, at der lå råkaffebønner, glasskår og knust glas inde under aluminiumsprofilerne i traileren, og bunden under aluminiumsprofilerne var meget snavset. Han kravlede også ind i traileren og kunne se, at den var meget snavset. Chaufføren fortalte ham, at traileren havde været anvendt til affald, før chaufføren hentede råkaffen i Hamborg.

(41) Det var ham, der tog de fotografier af AE 6278 traileren, som Casper Rasmussen sendte med den fremlagte e-mail af 29. april 2022 til EuroBaltic A/S og Esbjerg Besigt ApS. Fotografierne blev taget, da han besigtigede traileren sammen med chaufføren den 28. april 2022.

(42) Leverancen med råkaffe, som de modtog fra Hamborg med trailer AE 6278, var en del af et større parti råkaffe, der skulle leveres successivt i forskellige delleverancer. Der var ikke nogen problemer med de to delleverancer, som de havde modtaget forud for leverancen af 28. april 2022, og der var heller ingen problemer med de delleverancer, de modtog fra Hamborg efterfølgende.

(43) BKI kunne ikke bruge råkaffen, som var blevet leveret med trailerne BZ 3958 og AE 6278, da råkaffen var blevet kontamineret med glas.

(44) Han var ansat ved BKI i 20 år, og han havde aldrig tidligere oplevet, at der var glasskår i råkaffen. Han havde oplevet, at der var andre fremmedlegemer i råkaffen, hvorefter de havde været nødt til at afvise råkaffen.

(45) Han ved ikke, hvor de prøver, som fremgår af fotografi nr. 37-51, der er vedlagt som bilag til de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS, stammer fra.

(46) *Anders Herman Køpke* har forklaret blandt andet, at han er ejer af og administrerende direktør i Atea.

(47) En walking floor trailer er en trailertype, der er konstrueret til at kunne transportere løsgods, herunder i bulk og på paller eller lign. Trailernes gulv består af nogle langsgående aluminiumsprofiler, som ved hjælp af hydraulik kan skubbes frem og tilbage.

(48) Atea anvender walking floor trailere til at transportere forskellige former for løsgods, herunder blandt andet kaffe, havre, malt, foder mv. Man kan godt anvende walking floor trailere til transport af fødevarer.

(49) Atea har omkring 15-20 walking floor trailere, som løbende bliver serviceret på Ateas eget værksted. Der sidder en kontormedarbejder hos Atea og holder øje med, hvornår de enkelte trailere kommer tilbage til pladsen og gør mekanikeren opmærksom på, når trailerne skal efterses. Trailerne bliver i almindelighed inspiceret hver 14. dag, og det er Ateas egen mekaniker, der vurderer, om noget skal serviceres eller repareres. Hvis en chauffør kommer og fortæller værkstedet, at en walking floor trailer mangler f.eks. en endeklods, så bliver trailerne serviceret og repareret. Hvis der er problemer med en trailer, bliver den taget ud af drift. Atea fører ikke en logbog eller lign. over, hvad der bliver udført af reparationer og service på Ateas trailere, og det er derfor ikke muligt at slå op, hvornår en trailer er blevet inspiceret og serviceret. Hvis der sker akutte skader eller nedbrud, kan service af trailerne ske hos andre end Atea selv.

(50) Atea ejer selv walking floor trailerne BZ 3958 og AE 6278, som blev anvendt til leverance af råkaffe til BKI den 26. og 28. april 2022.

(51) Atea har kørt kaffe for BKI i omkring 5 år og har i den periode foretaget omkring 321 transporter af råkaffe for BKI. Atea har anvendt walking floor trailere til alle transporterne, herunder walking floor trailere, som tidligere havde kørt med affald mv. Det var aftalt mellem Atea og BKI, at der skulle anvendes walking floor trailere, hvilket var noget, som BKI havde krævet.

(52) Han har ikke tidligere i al den tid, Atea havde transporteret råkaffe for BKI, været ude for, at der blev fundet glasskår i råkaffen.

(53) På foto nr. 12 i bilag til den fremlagte besigtigelsesrapport af 2. maj 2022 fra EuroBaltic A/S og foto nr. 17 i bilag til besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS, som er fotografier af trailer AE 6278, kan man se, at den fasttømrede aluminiumsprofil i højre side af traileren mangler en endeklods. Det kan medføre, at der kan komme skidt ca. 10 cm ind under aluminiumsprofilen. Skaden ville dog nemt kunne udbedres af en mekaniker ved, at der blev banket en ny endeklods ind, som man svejsede fast. Endeklodser er noget, som man løbende udskifter i en walking floor trailer.

(54) Foto nr. 13 i besigtigelsesrapporten af 2. maj 2022 fra EuroBaltic A/S, er et foto af AE 6278 traileren, hvor man kan se, at der også var en skade på den fasttømrede aluminiums-profil ude i venstre side af traileren. Han kan ikke sige med sikkerhed, hvornår skaden skulle være opstået, og hvor gammel skaden er, men skaden kan ikke være f.eks. to måneder gammel, da Atea ville have opdaget det i forbindelse med service på traileren. Måske var skaden en uge gammel.

(55) På foto nr. 19 i besigtigelsesrapporterne fra Esbjerg Besigt ApS, som er et foto af AE 6278 traileren, kan man se et mellemrum mellem den fasttømrede aluminiumsprofil ude i højre side og den aluminiumsprofil, som kan bevæge sig. Mellemrummet er ikke et par cm bredt, men derimod måske omkring 2-3 mm bredt. Der er en gummipakning mellem hver af aluminiumsprofilerne, og det er som følge af almindelig slitage, at der kan være et lille mellemrum mellem aluminiumsprofilerne. Fotografiet viser ikke, at der skulle være sket skade på gummipakningen mellem aluminiumsprofilerne.

(56) Foto nr. 7 og 8 i besigtigelsesrapporterne fra Esbjerg Besigt ApS viser også skader på AE 6278 traileren. Hvis Atea var blevet opmærksom på skaderne, ville man have repareret dem.

(57) Atea bruger ikke duge eller presenninger i sine walking floor trailere. Presenninger og duge skal alene anvendes i en walking floor trailer, hvis der skal transporteres noget fint malet, som f.eks. malt eller lign., da dugens formål blandt andet er at beskytte gulvet eller gøre det nemmere at skubbe fint malet materiale ud af traileren. Det er ikke relevant at anvende presenninger i forbindelse med transport af kaffebønner, og han har ikke kendskab til, at andre anvender presenninger i forbindelse med transport af kaffebønner.

(58) Gods kan godt slibe på aluminiumsprofilerne i walking floor trailere, så der kan falde ting ned mellem aluminiumsprofilerne. Man forhindrer det ved at lade være med at køre med gods, der sliber på aluminiumsprofilerne. Det var ude i enderne af AE 6278 traileren, at der blev konstateret skader, og det var ikke noget, som en dug eller presenning ville kunne have forhindret.

(59) Atea inspicerede, efter at der blev reklameret, traileren BZ 3958, og der var ikke nogen fejl eller skader på traileren.

(60) Atea er registreret hos Fødevarestyrelsen og er godkendt til at foretage transport af fødevarer.

(61) Det er en del af Ateas egenkontrol, at chaufførerne ved hver eneste transport udfylder en af Atea udarbejdet tjekliste til transport af fødevarer, ligesom chaufførerne skal udfylde en logbog over, hvilke transporter der er udført. Formålet med tjeklisten er at sikre, at chaufføren laster gods op i en ren trailer. Chaufførerne skal aflevere både logbøger og tjeklister til Atea.

(62) Det har ikke været muligt at fremskaffe den tjekliste, der vedrørte den transport, som chauffør Samim Osmani udførte med trailer AE 6278 den 28. april 2022, og den transport, som chauffør Nils Christensen udførte med trailer BZ 3958 den 26. april 2022. Egenkontrolskemaerne må været blevet væk i forbindelse med, at Atea flyttede kontor fra Randers til Mariager. Han er helt sikker på, at han har set begge tjeklister.

(63) Når det fremgår af logbogsskemaet for AE 6278 traileren, at den havde kørt med affald, før den transporterede råkaffe for BKI, så var det industriaffald, der skulle køres til forbrænding. Industriaffaldet læsses normalt i traileren ved hjælp af en gummiged.

(64) Atea får ikke specifikationer på, hvad industriaffaldet indeholder, når Atea skal transportere det.

(65) Atea kører stadigvæk med industriaffald og fødevarer i walking floor trailere på samme måde som før, og walking floor trailerne bliver stadig vasket mellem hver transport. De bruger hovedsageligt Fiskebæk Lastvognsservice til rengøring af walking flor trailerne, men de anvender også stadig Mega Wash.

(66) Man kan godt vaske en walking floor trailer ren, så den kan anvendes til transport af fødevarer. Han har ikke hørt om, at det ikke skulle være muligt at rense en walking floor

trailer ren med en højtryksrenser, eller at der efter en vask er en risiko for, at der kan være affald under aluminiumsprofilerne, som kan falde ud under den efterfølgende transport.

(67) Det er Mega Wash, der har vasket walking floor trailerne AE 6278 og BZ 3958, som har transporteret råkaffe for BKI.

(68) Han har ikke selv været nede ved Mega Wash, men han har fået oplyst fra sine medarbejdere, hvordan vasken af walking floor trailerne foregik. En vask ved Mega Wash foregik sådan, at chaufførerne kørte forbi Mega Wash, når walking floor traileren skulle vaskes. Når traileren blev vasket, kørte chaufføren traileren ind, hvorefter chaufføren startede walking floor gulvet, så gulvet kørte mens der blev vasket med sæbe, og efterfølgende ladet blev spulet rent. Man skubbede også bagvæggen frem under vasken, så man kunne få vasket under den. Hans medarbejdere har fortalt ham, at Mega Wash plomberer trailerne efter rengøring.

(69) Han mener, at chaufførerne gør Mega Wash opmærksom på, hvis der f.eks. skal køres med kaffe eller lign. Hver gang Atea fik vasket walking floor trailere ved Mega Wash i Padborg, var det fordi, at der skulle transporteres kaffe.

(70) Det var chaufførens opgave at tjekke, at walking floor trailerne var pæne og rene, efter at trailerne var blevet vasket ved Mega Wash. Han er ikke klar over, om der kunne falde affald ud fra under aluminiumsprofilerne, og det var ikke noget, som Atea havde bedt Mega Wash om at tage højde for.

(71) Der er ham bekendt ikke nogen fra Mega Wash, som er kommet med indsigelse eller lignende over for Atea i forhold til standen på Ateas walking floor trailere, herunder i forhold til muligheden for at få vasket trailerne rene.

(72) Mega Wash har aldrig tilbudt Atea at udføre en anden type vask end den, der fremgår af Mega Wash's prisliste vedrørende walking floor trailere, og han er ikke bekendt med, at der skulle være en bedre eller anden vaskeløsning af walking floor trailere, end den der fremgår som varenummer 222 på den fremlagte prisliste fra Mega Wash.

(73) Atea er aldrig blevet opkrævet ekstra af Mega Wash for indvendig rengøring af en walking floor trailer, også selvom det fremgår af Mega Wash's prisliste, at Mega Wash vil opkræve ekstra, hvis de bruger ekstra tid og sæbe.

(74) Det er ikke væsentligt for Atea, hvor meget Atea skal betale for vasken af walking floor trailere, da Atea fakturerer prisen videre til kunden. Det vigtigste for Atea er, at walking floor trailerne bliver rene, og at rengøringen bliver udført af professionelle.

(75) Atea har ikke på noget tidspunkt taget aluminiumsprofilerne ud af walking floor trailerne og vasket under dem. Det ville være et kæmpe stykke arbejde.

(76) Alm. Brand vidste godt, at Atea anvendte walking floor trailere til transport, og at Atea transporterede fødevarer i trailerne.

(77) *Casper Rasmussen* har forklaret blandt andet, at han er indkøbschef hos BKI, og at han har været ansvarlig for indkøb af råkaffe siden 2005, herunder indgåelse af aftaler om transport af råkaffen.

(78) Det er ham, der har indgået den fremlagte transportaftale «Amendment to Transport Agreement – Green Coffee/Instant» med Atea i 2020. Punkt 6 om kontaminering kom med i aftalen, da det er en standardkontrakt, som BKI sender ud til alle, der transporterer gods for BKI. Det er væsentligt for BKI, at kaffen ikke kontamineres af hensyn til fødevaresikkerheden og råkaffens kvalitet.

(79) Det er en del af transportaftalen, hvilken type trailer der skal anvende til transporten. Der kan blandt andet anvendes walking floor trailere til transport af råkaffe, så råkaffen kan losses af ved BKIs risteri i Højbjerg. Der kan også kan anvendes andre former for selvtømmende trailere.

(80) BKI skal ikke godkende eller vurdere den enkelte trailer fra gang til gang, men den enkelte transportør skal sikre, at traileren er tilstrækkelig ren til at transportere kaffe. BKI har ikke dikteret, hvordan trailere skal rengøres. BKI kræver alene, at traileren er rengjort.

(81) Risteriet i Højbjerg har et aflæsningsområde, hvor der altid står en medarbejder fra BKI og monitorerer aflæsningen af råkaffen. Under aflæsningen bliver der taget prøver af råkaffen, som ender med en samlet prøve på ca. 20 kg, hvoraf han får ca. 1,5 kg ind til godkendelse i forhold til kvalitet og smag. Råkaffen kommer straks efter aflæsningen over i en karantænesilo. Hvis råkaffen bliver godkendt, bliver råkaffen transporteret fra karantænesiloen over til de forskellige rensesystemer, hvorefter råkaffen til sidst ender i arbejdssiloerne og indgår i produktionen på risteriet.

(82) De modtog den 26. april 2022 den omhandlede leverance fra Bremen, som var transporteret med trailer BZ 3958. De opdagede ikke, at der var glasskår i råkaffen, da den blev leveret. Det var først under rensningsprocessen i en de-stoner, at de konstaterede, at der var glasskår i råkaffen. Han kan ikke huske, om de opdagede glasskårene den 26. eller 27. april 2022. Kaffen lå på daværende tidspunkt i karantænesiloen.

(83) Da han blev adviseret om, at der var glasskår i den råkaffe, som de havde modtaget fra Bremen, tog han kontakt til deres leverandør for at undersøge, om glasskårene kunne stamme fra leverandøren eller varelageret i Bremen. Leverandøren meldte tilbage, at det var usandsynligt, at glasset skulle stamme fra leverandøren. Leverandøren fortsatte med at undersøge forholdene nærmere for at udelukke, at glasskårene skulle komme fra lageret.

(84) Han mener, at den omhandlede leverance fra Hamborg, der blev transporteret med trailer AE 6278, ankom til risteriet i Højbjerg den 28. april 2022. Det var en medarbejder, der konstaterede, at der også var glasskår i råkaffen fra Hamborg, og han blev straks adviseret herom og kom til stede.

(85) De stoppede AE 6278 traileren, mens den stadig var på BKIs matrikel. Han var ikke selv inde i traileren, man han konstaterede, at der lå glasskår på gulvet i traileren og på jorden rundt om traileren. Hans kollega Ib Hauberg var inde bag bagvæggen på traileren. Han tog

ikke selv nogen fotos af glasskårene eller traileren, men han modtog de fotos, som Ib Hauberg havde taget.

(86) Den råkaffe, der blev transporteret med BZ 3958 og AE 6278 trailerne, var købt hos to forskellige leverandører og var fra to forskellige producenter, ligesom råkaffen kom fra forskellige oprindelseslande og skulle afhentes ved to forskellige lagre.

(87) Råkaffen, som AE 6278 traileren skulle hente ved lageret i Hamborg, var en del af et større parti råkaffe på 113 tons, der skulle afhentes successivt fordelt på fem leverancer af ca. 20 tons per leverance. Atea forestod transporten af alle fem leverancer af de i alt 113 tons kaffe. Den leverance, der blev transporteret med trailer AE 6278 den 28. april 2022, var den tredje af de fem leverancer, BKI modtog fra lageret i Hamborg. Hverken de to forudgående eller de to efterfølgende leverancer, som BKI modtog fra lageret i Hamborg, var kontamineret med glas.

(88) Inden råkaffen i almindelighed ankommer til lagrene i Hamborg og Bremen, er den blevet sejlet med skib i 20 fods containere enten som bulk eller i traditionelle kaffesække. Han ved ikke præcist, hvordan råkaffen, der er genstand for nærværende sag, var blevet transporteret til lagrene i Hamborg og Bremen.

(89) Leverandørernes undersøgelser endte med, at de kunne afvise, at råkaffen var blevet kontamineret hos leverandørerne, da leverandørerne ikke havde noget glas i deres proces, som kunne medføre kontamineringen.

(90) Det hænder, at den råkaffe, som BKI modtager indeholder fremmedlegemer, der stammer fra det sted, hvor råkaffen er dyrket. Det er derfor, at man anvender en de-stoner under rensningsprocessen, der frasorterer små sten og pinde, som er det, de typisk ser af fremmedlegemer. Råkaffe er et landbrugsprodukt, så det er helt naturligt, at der er sten, kviste og blade med i prøverne. Det er ikke normalt, at der er glasskår i råkaffen.

(91) Han kan ikke huske, hvem der har taget foto nr. 37-51, der er med som bilag til besigtigelsesrapporterne fra Esbjerg Besigt ApS. Fotografierne viser de glasskår, som BKI fandt i råkaffen. Han vil mene, at de pågældende fotos er af materiale, der er sorteret fra under rensningsprocessen. Hvis det var noget, der var fejet op ved modtageområdet, vil han mene, at de havde smidt det ud.

(92) *Jan Krogh* har forklaret blandt andet, at han har været ansat ved BKI i 10,5 år, og at han er ansvarlig for råkaffemodtagelsen ved BKI.

(93) Når der ankommer en trailer, der skal aflæsse råkaffe ved risteriet i Højbjerg, tjekker de først papirerne fra bilen, så de kan sikre, at det er den rigtige råkaffe, som de modtager. Herefter guider de bilen hen til aflæsningsstedet.

(94) Der er altid en plombe på trailerne med råkaffe, som de starter med at bryde, hvorefter de åbner ladet på traileren, så der ryger lidt kaffe ud. Inden de starter walking floor gulvet i traileren, tjekker medarbejderen fra BKI, om råkaffen ser OK ud, og om den dufter godt. Herefter starter chaufføren walking floor gulvet, hvorefter råkaffen ryger ned i en elefantrist og bliver transporteret til en karantænesilo. Der bliver først taget prøver af råkaffen, når

den er blevet aflæsset og er på vej til karantænesiloen. Der sidder en automatisk prøveudtager, som tager prøver af råkaffen. Prøverne tages med et bestemt tidsinterval, så man får prøver fra forskellige dele af sendingen. Prøverne tages senest 1 time, efter at råkaffen er ankommet. Chaufføren er i almindelighed kørt, når prøverne tages.

(95) Råkaffen bliver altid kontrolleret, inden den transporteres videre fra karantænesiloen til renseprocessen.

(96) Han var ikke selv til stede, da den omhandlede råkaffe fra Bremen ankom med trailer BZ 3958 den 26. april 2022.

(97) Det var ham, der tog imod råkaffen, som ankom i trailer AE 6278 fra Hamborg den 28. april 2022. Da chaufføren havde bakket ind til aflæsningsstedet, åbnede chaufføren lågerne på traileren, så råkaffen kunne løbe ned i risten. Han konstaterede umiddelbart ikke nogen uregelmæssigheder, da chaufføren åbnede traileren, og råkaffen løb ned i risten.

(98) Da de omkring kl. 14.00 var færdig med at tømme traileren, konstaterede han, at der var glasskår på brovægten og andre steder i aflæsningsområdet. Han stoppede derfor chaufføren, og adviserede de andre ved risteriet, der kom til stede. Han talte lidt med chaufføren, men han kunne ikke rigtig bruge det til noget. Da de kiggede ind i traileren, kunne de se, at der lå glasskår under aluminiumsprofilerne i højre side. De startede ikke walking floor gulvet. Han deltog ikke i hele forløbet bagefter, idet han kort efter fik fri og tog hjem.

(99) Han var ikke involveret i at samle de prøver, der fremgår af foto nr. 37-40 i bilag til de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS. Han vil gætte på, at foto nr. 37 viser noget, som er blevet fejet op ude på brovægten. Foto nr. 38-40 ligner prøver, der stammer fra de-stoneren.

(100) BKI har aldrig før haft problemer med glasskår i råkaffe.

(101) *Troels Nielsen* har forklaret blandt andet, at han er leder af BKIs risteri i Højbjerg.

(102) Når de modtager en råkaffe leverance til risteriet i Højbjerg, aflæsses råkaffen fra traileren og ned i en rist. Der bliver altid foretaget en modtageinspektion af en medarbejder fra BKI. Det er først, når kaffen kommer ud af traileren, at man tager prøver. Der kommer i almindelighed en stråle af kaffe ud, og der står altid en medarbejder fra BKI, der foretager en visuel inspektion og en duftinspektion af råkaffen, ligesom der tjekkes for fugt og lign. Der bliver taget en masse prøver, men den vigtigste er den generelle prøve. Først når den generelle prøve er godkendt, bliver kaffen frigivet fra en karantænesilo.

(103) Han var ikke til stede, da den omhandlede leverance af råkaffe fra Bremen ankom den 26. april 2022 med trailer BZ 3958, og der var ham bekendt ikke nogen uregelmæssigheder i forbindelse med leveringen og aflæsningen. Det var først, da man gik i gang med at rense råkaffen fra Bremen den 27. april 2022, at de under de-stoning processen fandt glasskår i råkaffen.

(104) Han blev hidkaldt i forbindelse med, at de modtog den omhandlede leverance med trailer AE 6278 fra Hamborg den 28. april 2022, da man opdagede, at der var fragmenter af glas i modtageområdet, og man derfor stoppede traileren, inden den forlod pladsen.

(105) Det var ham selv og Ib Haubjerg, der kiggede på traileren, og som han husker det, så var Ib Haubjerg også inde bag det stempel i traileren, der presser kaffen frem. Der var flere fragmenter af glas i traileren. Han kan ikke huske, om de satte gulvet i bevægelse, da de kiggede på traileren.

(106) Han mener, at foto nr. 37 i bilag til de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS viser noget, som er fejet op fra jorden, da trailer AE 6278 kørte ud fra modtageområdet. På daværende tidspunkt, vidste de ikke, hvor glasskårene stammede fra.

(107) Foto nr. 41-43 viser ikke materiale fra renseprocessen. Han mener, at det muligvis kan være materiale, som de har fejet op ved brovægten, men han kan ikke huske, om materialet kom fra traileren. Det materiale, som kan ses på foto nr. 45-48, kommer fra de-stoneren.

(108) De fotos, som Ib Hauberg tog af trailer AE 6278, og som Casper Rasmussen sendte i den fremlagte e-mail af 29. april 2022 til EuroBaltic A/S og Esbjerg Besigt ApS, viser meget godt den beskaffenhed, bunden i traileren havde, og at der lå råkaffebønner og små glasfragmenter i traileren.

(109) Han har ikke før oplevet at finde glasskår i råkaffe.

(110) *Michel Deniuel* har forklaret blandt andet, at han er daglig leder af BKIs risteri i Højbjerg. Han står for planlægning af produktion og bemanding, ligesom han skal sikre, at der er råkaffe til rådighed, så de kan producere det, som de skal.

(111) Han var ikke til stede, da den omhandlede trailer BZ 3958 ankom med råkaffe fra Bremen den 26. april 2022. De opdagede først, at der var noget galt med råkaffen, da de rensede råkaffen den 27. april 2022. De stoppede rensningen, da de fandt glasskår i de-stoneren, og han blev informeret om problemet.

(112) Foto nr. 37 i bilag til de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS viser noget materiale, som er fejet op fra gulvet i modtageområdet.

(113) Det materiale, der kan ses på foto nr. 38-40, ligner affald fra de-stoneren, og det materiale, der er på foto nr. 41-43, ligner ikke materiale fra de-stoneren.

(114) Den omhandlede leverance af råkaffe fra Hamborg, ankom om formiddagen den 28. april 2022 med trailer AE 6278. De stoppede traileren, inden den forlod pladsen, da de konstaterede glasskår på brovægten. De konstaterede efterfølgende, at der også var glasskår inde i traileren. De fik chaufføren af AE 6278 traileren til at starte walking floor gulvet, hvorefter der kom flere glasskår ud af traileren. Han talte ikke selv med chaufføren.

(115) De fotos, som Ib Hauberg tog, og som Casper Rasmussen sendte i den fremlagte e-mail af 29. april 2022 til EuroBaltic A/S og Esbjerg Besigt ApS, ligner det, som han så den dag, hvor der lå små råkaffebønner og glasskår under aluminiumsprofilerne.

(116) Det er i almindelighed ikke muligt at konstatere under aflæsningen, om der er glasskår i råkaffen, da råkaffen kommer ud af traileren med et meget stort flow og ryger direkte ned i risten i modtageområdet.

(117) *Jens B. Andersen* har forklaret blandt andet, at han er ejer af og direktør for Euro Inspections A/S og EuroBaltic A/S.

(118) Det er ham, der er udarbejdet den fremlagte besigtigelsesrapport af 2. maj 2022 på baggrund af besigtigelse foretaget den 29. april 2022. Han kan vedstå sig rapportens indhold.

(119) Han var på en fælles besigtigelse hos BKI den 29. april 2022 sammen med Per Kristensen fra Esbjerg Besigt ApS, der skulle forestå besigtigelsen for Alm. Brand. Han baserede sin vurdering i sin besigtigelsesrapport af 2. maj 2022 på det materiale, de blev præsenteret for hos BKI, de skader, der var på AE 6278 traileren, og det glas de fandt forskellige steder i og på AE 6278 traileren.

(120) Da han ankom til BKIs risteri i Højbjerg den 29. april 2022, blev han præsenteret for noget materiale, som var fejet op ude fra brovægten, samt noget materiale fra BKIs sorteringsanlæg, dvs. de-stoneren, hvor man kunne se flere fremmedlegemer.

(121) Samme dag, som de foretog besigtigelsen på risteriet i Højbjerg, kørte han sammen med Per Kristensen til Randers for at besigtige trailer AE 6278. De konstaterede, at traileren var i dårlig stand, og at der var tydeligt slid på aluminiumsprofilerne i form af gab mellem profilerne. Skaderne, som de konstaterede på AE 6278 traileren, havde karakter af skader, der var opstået som følge af manglende vedligeholdelse og slitage over en længere periode.

(122) AE 6278 trailerens chauffør demonstrerede walking floor teknikken i traileren. Teknikken fungerede ved, at aluminiumsprofilerne kørte frem og herefter individuelt tilbage, ligesom bagenden kørte frem. Da chaufføren startede walking floor systemet i AE 6278 traileren, begyndte hele traileren at vibrere, og der kom kaffebønner og andet frem fra under aluminiumsprofilerne, hvilket primært skyldtes, at traileren var meget slidt. Efter hans vurdering kan vibrationerne også medføre, at der falder andet af traileren, som ikke stammer inde fra selve lastrummet.

(123) Når han skrev i sin besigtigelsesrapport af 2. maj 2022, at chaufføren demonstrerede gulvet, og at gulvet tydeligvis ikke blot kan rengøres ved en vask primært på grund af aluminiumsprofilernes tilstand, så var det både fordi, at skaderne på aluminiumsprofilerne gjorde det sværere at rengøre traileren, men også fordi det generelt er svært at rengøre walking floor trailere på en sådan måde, at der ikke er rester af andet gods og affald i traileren.

(124) Foto 2-4 i bilag til de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS er taget på det deponi med industriaffald, hvor de besigtigede trailer AE 6278.

(125) På foto nr. 7 og 8 kan man se de skader, som de konstaterede på AE 6278 traileren i forbindelse med besigtigelsen den 29. april 2022. Chaufføren fortalte dem, at det træ, man kan se på foto nr. 7 og 8, stammede fra en læsning, som chaufføren havde kørt med, efter at chaufføren havde kørt med kaffen for BKI. Man kan tydeligt se, at der på både foto nr.

7 og nr. 8 ligger små kaffebønner og glasskår inde i traileren under aluminiumsprofilerne, men traileren var heller ikke blevet rengjort, efter at den havde kørt med kaffen for BKI.

(126) Foto nr. 15 og 16 er taget neden under traileren. Han mener, at de pågældende fotos viser en kørerampe, som man kan trække ud, men han er ikke helt sikker.

(127) På foto nr. 18 kan man se, hvad der ligner en skrue, men chaufføren havde angiveligt kørt med et andet læs efter at have kørt med kaffe, hvorfra skruen kan stamme.

(128) Foto nr. 19 viser, at der var et lille mellemrum mellem aluminiumsprofilerne, hvilket der normalt ikke er på en walking floor trailer. Mellemrummet må være udtryk for, at trailer AE 6278 var meget slidt. Han ved ikke, hvor bredt mellemrummet var. Man kan også se på foto nr. 20, at der var flere skader på aluminiumsprofilerne. Han mener ikke, at der var gummipakninger mellem aluminiumsprofilerne i walking floor traileren, men han er ikke sikker.

(129) På foto nr. 45-48 kan man se materiale, som var kommet ud af de-stoneren hos BKI. Det stammer fra den leverance af kaffe fra Bremen, som blev leveret til BKI med trailer BZ 3958 den 26. april 2022.

(130) Da der var nogle små mellemrum mellem aluminiumsprofilerne i walking floor trailer AE 6278, kan glasskårene være kommet ned under aluminiumsprofilerne, og det er hans vurdering, at glasskårene i kaffen, der blev transporteret med trailer BZ 3958, også kan stamme fra mellemrum mellem aluminiumsprofilerne.

(131) Det kræver en særlig procedure at rense en walking floor trailer helt ren, da walking floor gulvet er bevægeligt, og der kan komme rester ned mellem aluminiumsprofilerne, blandt andet hvis der er skader på aluminiumsprofilerne, eller som følge af at det gods, som transporteres, er blevet kværnet mellem aluminiumsprofilerne.

(132) En walking floor trailer kan godt anvendes til transport af fødevarer, men der skal tages højde for, hvilken type gods man transporterer. Han mener ikke, at det er hensigtsmæssigt at bruge en walking floor trailer til transport af fødevarer, da der kan ligge rester nede mellem aluminiumsprofilerne. Det er mere generelt, at det ikke er hensigtsmæssigt at bruge walking floor trailere til fødevaretransport, og en rens kan umiddelbart ikke gøre det mere hensigtsmæssigt.

(133) Selvom man anvender en dug under transporten, kan man ikke være sikker på, at eventuelt affald ikke også kan komme med ud, når traileren bliver tømt. Selv hvis man konsekvent havde brugt en underlægningsdug, ville man ikke have kunnet undgå de skader, der var på AE 6278 traileren.

(134) Han har læst den ene af besigtigelsesrapporterne fra Esbjerg Besigt ApS, og han er enig i Per Kristensens konklusion om, at det er yderst uhensigtsmæssigt og uansvarligt at transportere industriaffald, flis m.m. i en walking floor trailer den ene dag og fødevarer i samme trailer dagen efter.

(135) Det er hans fotografier, som Krone Fleet har anvendt i den fremlagte udtalelse af 11. oktober 2024 fra Krone Fleet. Han er helt enig med Krone Fleet i, at der kan samle sig store stykker affald under gulvet i en walking floor trailer, herunder glasskår, som potentielt kan ryge ud ved senere losninger. Det er ikke muligt at vaske inde under gulvet i en walking floor trailer uden at tage hele bunden og aluminiumsprofilerne ud af traileren.

(136) *Morten Tang* har forklaret blandt andet, at han er administrerende direktør i MTDK A/S, som er et selskab, der designer, producerer og sælger forskellige køretøjer, herunder walking floor trailere.

(137) MTDK A/S har solgt 12 walking floor trailere til Atea. Det er MTDK A/S, der har solgt den omhandlede AE 6278 trailer til Atea. Han ved ikke, om MTDK A/S også har solgt den omhandlede trailer BZ 3958 til Atea.

(138) En walking floor trailer kan godt anvendes til transport af fødevarer i bulk, og MTDK A/S har flere kunder, der anvender walking floor trailere til transport af fødevarer, herunder blandt andet DLG der anvender walking floor trailere til transport af landbrugsvarer.

(139) Cargo Floor er producent af walking floor til trailere, og det er det eneste walking floor mærke, som MTDK A/S anvender i sine trailere.

(140) Det fremgår af Cargo Floors brochurer, at walking floor gulv er egnet til blandt andet transport af kaffebønner, og en walking floor trailer er også egnet til at transportere kaffe i bulk.

(141) Det forhold, at man anvender en walking floor trailer til transport af fødevarer, udelukker ikke, at man kan anvende samme walking floor trailer til transport af affald. Man kan godt anvende en walking floor trailer til at transportere træflis den ene dag, industriaffald den næste dag og fødevarer dagen efter. Det sker rigtig ofte, at man kører affald den ene vej og fødevarer den anden vej. Det vigtigste i denne sammenhæng er, at man sørger for at få en godkendt vask mellem transporterne.

(142) Det er muligt at rengøre en walking floor trailer, så den er egnet til at transportere fødevarer. Man kan få et vaskecertifikat, som beviser, at traileren er ordentlig ren. Det er også et krav, at chaufføren tjekker, om walking floor traileren er tilstrækkelig ren, efter at traileren er blevet vasket.

(143) Der er omkring 12-14 selskaber, der har specielle vaskeanlæg, som kan udfærdige et vaskecertifikat til dem, der transporterer fødevarer i walking floor trailere. Certifikatet viser, at traileren er tilstrækkelig ren og godkendt til at køre med fødevarer.

(144) Når man vasker gulvet i en walking floor trailer, vasker man fra forenden hen mod bagenden, hvor man skyller det skidt ud, som måtte ligge på gummipakningerne i de små mellemrum mellem aluminiumsprofilerne. Hvis traileren ikke er vasket ud, kan der sidde skidt i bagenden og forenden af traileren.

(145) Han ved ikke, hvordan et vaskefirma ville gøre rent under aluminiumsprofilerne, men han vil gætte på, at det ville være ved at spule mellem dem. Aluminiumsprofilerne kan køre

200 mm frem og tilbage og vil derfor kunne forskydes i forhold til hinanden, herunder i forbindelse med en vask. Det afgørende vil være, om den, der har gjort rent, har kørt med gulvet, mens traileren blev vasket.

(146) Hvis man ville fjerne aluminiumsprofilerne for at gøre rent under dem, ville det tage én dag. Det eneste tidspunkt, man vil tage aluminiumsprofilerne ud, er hvis man skal reparere på aluminiumsprofilerne.

(147) Der er ca. 1 mm mellemrum mellem hver aluminiumsprofil, og i det mellemrum sidder der en gummipakning ca. 5 mm nede. Gummipakningerne, der sidder mellem aluminiumsprofilerne, medvirker til, at der ikke kan komme materiale ned mellem eller under aluminiumsprofilerne, ligesom der ikke kan komme vand eller skidt op nedefra under aluminiumsprofilrene.

(148) Det er ikke muligt for en glassplint på 3 mm enten at arbejde sig ned mellem aluminiumsprofilerne eller op fra under aluminiumsprofilerne, da mellemrummet mellem aluminiumsprofilerne er på 1 mm, da glassplinten vil blive stoppet af gummipakningerne mellem aluminiumsprofilerne.

(149) Det er ikke korrekt, når det fremgår af den fremlagte besigtigelsesrapport af 8. september 2022 fra Esbjerg Besigt ApS, at der kan komme skidt op fra neden under aluminiumsprofilerne, da sådant skidt eller lign. vil blive stoppet af gummipakningerne mellem aluminiumsprofilerne. Når det fremgår af besigtigelsesrapporten, at der hvirvlede forskellige former for affald op mellem lamellerne mv., da Samim Osmani startede walking floor systemet, må det være fordi, traileren ikke havde været vasket, da man foretog besigtigelsen.

(150) Det træ og snavs, som kan ses i AE 6278 traileren på foto nr. 5-8 i de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS, må være kommet ind i AE 6278 traileren, efter at traileren er blevet vasket.

(151) På foto nr. 7 kan man se, at der en skade på den fastmonterede aluminiumsprofil i højre side af AE 6278 traileren, idet aluminiumsprofilen mangler et endestykke, og på foto nr. 8 kan man se, at der også er en skade på den fastmonterede aluminiumsprofil i venstre side af AE 6278 traileren, samt at der ligger noget snavs under aluminiumsprofilen. De yderste aluminiumsprofiler i en walking floor trailer er altid fastmonteret, så der ikke kan komme noget ned under profilen. Han ved ikke, hvordan det snavs, som kan ses på foto nr. 8, er kommet ind under den fastmonterede aluminiumsprofil, men det kan måske skyldes den skade, der er på aluminiumsprofilen. Gummipakningerne kan også godt være så slidte, at der kan falde noget ned mellem aluminiumsprofilerne. Gummipakningerne mellem aluminiumsprofilerne kan holde omkring 5-6 år.

(152) Foto nr. 15 og nr. 16 viser ikke ladet i walking floor traileren, men de pågældende fotos viser derimod det mellemrum på omkring 10 cm, der er mellem walking floor gulvet og chassiset.

(153) På foto nr. 19 kan man se et mellemrum mellem den fastmonterede aluminiumsprofil og den første bevægelige aluminiumsprofil i højre side af AE 6278 traileren. Mellemrummet

er større end normalt, men han kan ikke se, om der mangler en gummipakning mellem profilerne. Der var ikke et mellemrum mellem aluminiumsprofilerne i traileren, da MTDK A/S solgte den til Atea. Den yderste aluminiumsprofil er fastmonteret, og normalt er der en grå gummifuge mellem den fastmonterede aluminiumsprofil og kanten på traileren. Den fastmonterede aluminiumsprofil kan skubbes ind, så de bevægelige aluminiumsprofiler kan trykkes sammen.

(154) Han kan ikke huske, hvornår MTDK A/S solgte AE 6278 traileren til Atea, men traileren var helt ny, da den blev solgt, og traileren havde ikke de skader, som kan ses på de fotos, der fremgår af besigtigelsesrapporterne. Han kan ikke sige, om de skader, der ses på de pågældende fotos af AE 6278 traileren, er nye eller gamle skader.

(155) Det er ikke et krav, at man anvender en dug i en walking floor trailer i forbindelse med transport af fødevarer. Dugens formål er at hjælpe i forbindelse med læsning af klæbrige varer som f.eks. ler, kalk eller fint malet gods. Der er 22 bevægelige aluminiumsprofiler i en walking floor trailer, hvor hver tredje kører forskudt af hinanden. Når man skal aflæsse en walking floor trailer, kører man alle aluminiumsprofilerne frem, og herefter er det kun hver tredje aluminiumsprofil, som bliver fremme, mens resten af aluminiumsprofilerne kører tilbage. En dug kan hjælpe med at gøre det lettere at læsse af og på traileren. En dug kan også godt medvirke til at beskytte aluminiumsprofilerne og de gummipakninger, der sidder mellem aluminiumsprofilerne, mod slid, som kan opstå, hvis man kører med meget fint malet materiale eller med meget hårdt materiale som glas eller lign. Formålet med dugen er ikke at sikre, at traileren er mere ren.

(156) Han kender til Krone Fleet. Krone Fleet anvender ikke Cargo Floor i sine walking floor trailere.

(157) *Nils Christensen* har forklaret blandt andet, at han er chauffør hos Atea. Det var ham, der udførte den omhandlede transport med trailer BZ 3958 fra Bremen til BKI i Højbjerg den 26. april 2022.

(158) Han har kørt 20-25 transporter med kaffebønner for BKI over en periode på omkring halvandet år.

(159) Atea brugte samme walking floor trailere til at køre kaffe i som til at køre andet gods for andre kunder, herunder blandt andet industriaffald, foder og andre landbrugsprodukter. Alle, som Atea transporterer gods for, går op i, at vasken af traileren er i orden, og Atea får altid vasket sine walking floor trailere rene, inden de skal køre med fødevarer. Hvis der f.eks. er et lille stykke træ eller lignende tilbage i trailerne efter en vask, og inden man læsser foder i traileren, så kan det slå en hel besætning ihjel. Atea er aldrig gået på kompromis med vask og sikkerhed, da det er en del af Ateas forretning, at man skal være sikker på, at trailerne er rene, så man kan køre med dem.

(160) Før han skulle køre kaffen fra Bremen til BKI i Højbjerg, havde han læsset flis af i Haderslev. Han kørte herefter til Mega Wash i Padborg for at få sin walking floor trailer rengjort til transporten af kaffebønner fra Bremen til Højbjerg.

(161) Atea havde en fast aftale med Mega Wash, så han lagde ikke ud for vasken, da han kom ud til Mega Wash for at få traileren vasket. Når man ankom til Mega Wash for at få vasket sin trailer vasket, holdt man i kø, indtil det blev ens tur. Han var altid til stede, når Mega Wash vaskede traileren, og aluminiumsprofilerne kørte altid under vasken, ligesom man skubbede døre og skillevægge tilbage. En vask ved Mega Wash tog typisk en til halvanden time.

(162) Han inspicerede altid traileren indvendigt, efter Mega Wash var færdige med at vaske, og han tjekkede efter, at der ikke var snavs og skidt, herunder glasskår, i traileren. Hvis der var noget snavs eller lign. tilbage, fik Mega Wash lov til at gøre det om. Først når han var tilfreds, blev traileren plomberet, og han fik udstedt et vaskecertifikat. Både forenden af traileren og bagenden blev plomberet efter vask ved Mega Wash.

(163) Han har fået vasket sin walking floor trailere ved Mega Wash flere gange, og Mega Wash er aldrig kommet med indsigelser i forhold til muligheden for at få vasket traileren ren. Mega Wash kunne godt skælde ud over, at det ville tage for lang tid at få traileren vasket ren til den pris, som Atea betalte for vasken. Han har haft en dialog med en medarbejder ved Mega Wash om, at han ikke vil have skæld ud over, at traileren er for beskidt, når han kom for at få den vasket, og at det ville tage for lang tid at rengøre trailerne i overensstemmelse med det, som han krævede. Nogle gange tog det længere end en time at gøre traileren ren, og det førte nogle gange til meningsudvekslinger. Han har aldrig været ude for, at der skulle betales flere penge for en grundigere vask, da en vask af en walking floor trailer skal være grundig hver gang.

(164) Når han sagde til medarbejderne ved Mega Wash, at han skulle have en vask med certifikat, vidste medarbejderne ved Mega Wash godt, at det var kaffe, der skulle transporteres, og så forventede han, at der var tale om en grundig rengøring, der levede op til det certifikat, som han fik udstedt. Han mener, at den fremlagte vaskekvittering, som han fik udstedt fra Mega Wash den 25. april 2022, er det vaskecertifikat, som han fik dengang.

(165) Man kan godt vaske en walking floor trailer helt ren, efter at den har kørt industriaffald. Industriaffald og foder har en særlig lugt, og hvis walking floor traileren ikke er blevet vasket tilstrækkelig ren, vil man straks kunne lugte det. Lageret nede i Bremen, ville derfor have opdaget med det samme, hvis traileren ikke var tilstrækkelig ren, da han skulle læsse kaffe.

(166) Det var ham, der accepterede vasken ved Mega Wash, inden han kørte til Bremen for at hente kaffen den 26. april 2022. Hvis der havde været glasskår i traileren, havde han ikke godkendt vasken, og han havde ikke fået lov til at læsse kaffe i traileren i Bremen.

(167) I almindelighed, når han ankom til lageret i Bremen, brød lagerfolkene plomberingen fra Mega Wash og tjekkede, om traileren var ren. Lagerfolkene i Bremen tjekkede blandt andet traileren med en lommelygte, og hvis der var den mindste fugt, eller traileren var det mindste beskidt, ville lagermedarbejderne ikke fylde traileren op. Han er aldrig blevet afvist ved lageret i Bremen. Godset er vejet af, inden han ankommer til lageret i Bremen, så lagerfolkene har styr på, hvad der skal over i hans trailer. Inden han kørte fra Bremen, plomberede lagerfolkene traileren.

(168) Foto nr. 29-32 i de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS viser BKIs aflæsningssted i Højbjerg. I almindelighed, når han ankom til Højbjerg med sin trailer, bakkede han traileren over på brovægten, så bagenden af traileren var ved risten. Det er brovægten, som man kan se på foto nr. 29 i besigtigelsesrapporterne. Når trailerne holdt på brovægten, åbnede han bagenden, så en medarbejder fra BKI kunne tage en håndfuld kaffebønner ud, som medarbejderen tjekkede. Hvis medarbejderen fra BKI sagde OK, startede han walking floor gulvet, og kaffebønnerne løb ned i risten. Det var minimalt, hvad der kunne falde ned på brovægten, når der blev aflæsset. Han kontrollerede hastigheden af walking floor gulvet, så hastigheden var passende i forhold til aflæsningen af kaffebønnerne.

(169) Han har kørt fast med walking floor trailer BZ 3958 fra omkring 2021 og frem, og der har ikke været foretaget reparationer på gulvet, efter han begyndte at køre med den.

(170) Der kan godt opstå slitage på en walking floor trailer, hvis man kører med materiale, der ridser eller slider på aluminiumsprofilerne, men det er ikke noget, han har set. Han har på et tidspunkt kørt med glassten, som godt kunne medføre slitage på walking floor gulvet.

(171) Den trailer, som man kan se på foto nr. 5-8, er ikke den trailer, som han kører med. Hvis traileren var vasket, ville den ikke se sådan ud. Der var ikke nogen skader på walking floor trailer BZ 3958, som han kørte med. Foto nr. 5-8 er fuldstændig misvisende i forhold til, hvordan en ren walking floor trailer skal se ud.

(172) AE 6278 traileren, som man kan se på foto nr. 7-8 ser ikke ud som trailer BZ 3958, da BZ 3958 er ren og ikke er gået i stykker ude i siderne. Han vil ikke tro, at den trailer, som man kan se på foto nr. 5-8, må køre med fødevarer. Han synes skaderne ser voldsomme ud.

(173) Atea har en egenkontrol bestående af et logbogsskema og en tjekliste, som skal udfyldes efter hver transport.

(174) Det er ham, der har udfyldt det fremlagte logbogsskema for trailer BZ 3958, hvor man kan se de transporter, der blev foretaget med traileren i uge 16 og uge 17 2022. Den 25. april 2022 havde han kørt med flis fra Holstebro til Novopan. Han mener ikke, at han noterede på logbogsskemaet, når walking floor traileren var blevet vasket, da han havde vaskecertifikatet som bevis for vasken.

(175) Udover at udfylde logbogen udfyldte han også en tjekliste, som Atea selv har udarbejdet. Der blev udfyldt en tjekliste for alle de transporter, han udførte, og én gang om ugen afleverede han alle tjeklisterne og logbogsskemaet til Atea. Han udfyldte også en tjekliste for transporten fra Bremen til BKI i Højbjerg. Når det fremgår af Ateas tjekliste, at tjeklisten skal suppleres med et sporbarhedsskema, er det logbogsskemaet, der henvises til.

(176) Han har aldrig hørt om, at der skulle anvendes en dug i forbindelse med transport af fødevarer i walking floor trailere, og han er aldrig blevet pålagt det af hverken modtager eller afsender. Der er intet problem med at få kaffen læsset af, selvom der ikke er en dug på gulvet.

(177) Bremser og dæk på Ateas vogne bliver vedligeholdt og serviceret på Ateas eget værksted. Han har aldrig haft problemer med sit gulv i sin walking floor trailer. Han ved ikke, om skaderne på gulvet i AE 6278 traileren også blev udbedret på Ateas eget værksted. Atea kører ikke med trailere, som ikke fungerer.

(178) *Samim Osmani* har forklaret blandt andet, at han er tidligere chauffør ved Atea. Han er ikke ansat hos Atea i dag.

(179) Det var ham, der udførte den omhandlede transport af kaffe fra Hamborg til BKI i Højbjerg med trailer AE 6278 den 28. april 2022. AE 6278 var hans faste trailer, og han mener, at han kørte med traileren i en periode på mellem 6 måneder til 1 år. Traileren var ikke fabriksny, da han startede med at køre med den, men den var velholdt og ikke gammel og slidt.

(180) Inden afhentningen af kaffe i Hamborg kørte han først med industriaffald fra Århus til Vojens, hvorefter han kørte til Padborg og fik vasket traileren ved Mega Wash. Inden han kørte traileren til vask, fejede han selv ladet.

(181) Han fortalte altid Mega Wash, at han skulle transportere fødevarer, hvorfor vasken skulle være grundig og udføres ordentligt. Mega Wash spurgte ikke til, hvad der var blevet transporteret tidligere. Han var selv til stede under vasken, hvor han fik lov til at vaske lidt af traileren udvendig. Det var to medarbejdere fra Mega Wash, der vaskede traileren indvendigt, og han tændte gulvet under vasken, så der kunne blive spulet. Han inspicerede traileren efter vasken for at godkende den. Han ville ikke acceptere at få plombering på traileren, før han så, at traileren var i god stand.

(182) Da vasken ved Mega Wash var færdig, fik han udstedt et vaskecertifikat, og trailerne blev plomberet. Det er den fremlagte vaskekvittering, som er dateret den 27. april 2022, der er vaskecertifikatet fra Mega Wash. Efter traileren var blevet plomberet, kunne han ikke længere tjekke den indvendigt.

(183) Det var hans første tur til Hamborg. Da han ankom til Hamborg, udleverede han vaske-certifikatet til lagerfolkene, som tog en kopi af certifikatet. Afsenderens folk kontrollerede traileren inden læsningen, og de gik rundt inde i trailerne for at tjekke, om alt var, som det skulle være, og lagerfolkene fandt ikke nogen glasskår. De blev nødt til at vente lidt med at læsse kaffen i traileren, da den var lidt for fugtig. Han har aldrig fået anmærkninger fra lagerfolkene om, at traileren ikke var ren. Tværtimod er han blevet rost for, at traileren var pæn og ren.

(184) På lageret i Hamborg blev kaffen læsset ned i traileren fra toppen ved hjælp af en snegl. Han kravlede selv op og så ned i traileren oppefra, da kaffen var blevet læsset i traileren. Traileren blev plomberet af medarbejderne på lageret i Hamborg. Det krævede en boltsaks at få plomberingen af igen.

(185) Da han ankom til BKI i Højbjerg dagen efter, kunne han ikke finde nogen inde på kontoret hos BKI. Han bakkede ind på brovægten og fandt en boltsaks til at bryde plomberingen, så han kunne begynde aflæsningen. Han åbnede herefter traileren, og startede walking floor gulvet, så kaffen kunne blive læsset ned i risten. Da bagvæggen var

kørt helt frem og al kaffen var ude, tog han en kost og fejede efter, så al kaffen kunne komme ned i risten.

(186) Efter at have afleveret kaffen, mener han, at han skulle ned og hente foder på havnen i Aarhus. Han mener, at han var nået ned til havnen, da han blev ringet op af Atea og bedt om at køre tilbage til BKI igen. Det var første gang, at han var blevet anmodet om at komme retur. Da han kom retur til BKI, stod der 5-10 mennesker og ventede på ham. De fortalte ham, at de havde fundet noget glasskår på brovægten. Medarbejderne fra BKI besigtigede hans trailer og fandt lidt glasskår på chassiset under walking floor gulvet. Han var ikke selv med rundt og besigtige traileren, da han valgte at blive i bilen, så han ved ikke, om der var nogen fra BKI, der var inde i traileren, ligesom han ikke så det glas, som fremgår af de fremlagte fotografier af AE 6278 traileren, som Casper Rasmussen sendte med den fremlagte e-mail af 29. april 2022 til EuroBaltic A/S og Esbjerg Besigt ApS.

(187) Han ved ikke, hvor glasskårene i kaffen skulle være kommet fra. Muligvis var det fra det industriaffald, som han havde læsset sidst, men han ved ikke, hvordan glasset skulle være kommet ind under chassisrammen.

(188) Han har aldrig haft problemer med transport af kaffe i walking floor traileren, og han har kørt med kaffe rigtig mange gange fra blandt andet Hannover. Han har alene oplevet, at der var små stofstykker i kaffen, som han mener, må stamme fra lagrene i Hamborg eller Hannover.

(189) Da der den 29. april 2022 blev taget de i bilag til besigtigelsesrapporterne fra Esbjerg Besigt ApS fremlagte fotografier af trailer AE 6278, var han i gang med at køre med træ og industriaffald, hvilket han havde gjort fra morgenstunden af, og traileren var ikke blevet vasket. Han ved ikke, om der var glasskår blandt det affald, som han kørte med den 29. april 2022, da han sad inde i bilen, når affaldet blev læsset i traileren.

(190) De kørte ofte rundt med deres trailere på gruspladser, som dem man kan se på foto nr. 1-4, så der kunne nemt hvirvle ting op under chassiset. Foto nr. 15 og 16 er taget under walking floor gulvet, hvor der ligger en stige, som man kan tage ud, så man kan komme op på gulvet.

(191) Da han kørte med trailer AE 6278 i april 2022, var der ikke noget, der skulle repareres på traileren. Hvis der var noget galt med traileren, ringede han bare til Ateas direktør Anders Herman Køpke og stillede traileren på værkstedet.

(192) Det er korrekt, at der den 29. april 2022 manglede et endestykke på den fastmonterede aluminiumsprofil i højre side af traileren, som man kan se på foto nr. 7. Han ved ikke, om den fastmonterede aluminiumsprofil manglende et endestykke, da han startede med at køre med traileren, og han ved ikke, hvordan skaden er opstået. Glas og andre hårde ting kan godt forårsage slid i en trailer, men man er forsigtig med ikke at skade gulvet, da en walking floor trailer ikke er billig.

(193) AE 6278 traileren så ud som på foto nr. 5-6, da han indleverede traileren til vask ved Mega Wash den 27. april 2022, og da afsenderen i Hamborg inspicerede traileren, inden der blev læsset kaffe i den. Hverken Mega Wash eller afsenderen i Hamborg kommenterede på trailerens stand.

(194) Han ville have kontrolleret, at der ikke var snavs under den fastmonterede aluminiumsprofil, som det man kan se på foto nr. 7-8, før han kørte ned og hentede kaffe, og han ville ikke have godkendt en vask eller forvente at få et vaskecertifikat ved Mega Wash, hvis ikke alt snavset var blevet fjernet.

(195) Han ved ikke, om der var walking floor trailere ved Atea, der alene kørte med fødevarer. De kørte flere forskellige typer af gods i walking floor trailere ved Atea, herunder landbrugsvarer, foder og fødevarer. Det var vigtigt for Atea, at tingene var i orden, når der skulle køres med fødevarer, og at trailerne var rene.

(196) Han har fået vasket sin trailer mange gange ved Mega Wash og nogle gange flere gange om dagen. Han havde fået banket ind med syvtommersøm fra Atea, at det var meget vigtigt, at traileren altid var ren i forbindelse med transport af fødevarer. Der er aldrig nogen fra Mega Wash, der på noget tidspunkt har sagt til ham, at hans trailers stand var i vejen for en ordentlig og grundig vask. Man kan godt vaske en walking floor trailer ren, så den er egnet til fødevaretransport, og det var vigtigt for ham, at den vask, han fik ved Mega Wash, var grundig. Han har nogle gange anmodet om at få traileren vasket igen, hvis han ikke mente, at traileren var vasket ordentligt, og Mega Wash har brokket sig over, at han var for emsig, men det var vigtigt for ham, at traileren var ren.

(197) Det er ham, der har udfyldt det fremlagte logbogsskema for AE 6278 traileren. Som det fremgår af logbogsskemaet, kørte han med pap, før han kørte med kaffen den 27. – 28. april 2022. Som det også fremgår af logbogsskemaet, blev der foretaget en indvendig vask af traileren, før han kørte med kaffen. Han har også udfyldt en tjekliste vedrørende transporten af kaffe fra Hamborg til BKI og afleveret den til Ateas kontor. Det gjorde han hver uge sammen med dagssedler, logbøger mv.

(198) Ateas walking floor trailere blev serviceret på Ateas eget værksted.

(199) Han har aldrig hørt om, at der skulle anvendes dug ved transport af fødevarer.

(200) *Jimmi Schmücker* har forklaret blandt andet, at han er ansat ved Fiskbæk Lastvognsservice, hvor han er leder af vaskehallen.

(201) Det er ham, der har skrevet under på den fremlagte udtalelse af 8. maj 2023 fra Fiskbæk Lastvognsservice. Udtalelsen har han udarbejdet sammen med John Hansen. Han kan vedstå sig indholdet af udtalelsen. Udtalelsen er givet på grundlag af det fremlagte bilag til udtalelsen med fotos af glas, som BKI havde fundet i en kaffeleverance. Han har ikke set fotos af den omhandlede trailer AE 6278 i forbindelse med afgivelsen af udtalelsen.

(202) I almindelighed mener han ikke, at de store glasstykker, som BKI havde fundet, kan komme fra mellemrummet mellem aluminiumsprofilerne i en walking floor trailer, da mellemrummet sædvanligvis kun er 0,7 mm. De glasstykker, der er på fotografierne, er for store til at kunne ligge mellem aluminiumsprofilerne, medmindre aluminiumsprofilerne er i stykker.

(203) Man kan godt vaske en walking floor trailer helt ren mellem forskellige transporter, hvor man f.eks. den ene dag har kørt med industriaffald, og den anden dag råkaffebønner. Det

er væsentligt at vide, om walking floor traileren skal køre med fødevarer, efter den er rengjort.

(204) Det er ikke rigtigt, når det fremgår af de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS, at det ikke er muligt at rengøre en walking floor trailer, så den er 100 % ren. Det er ikke nok at spule en walking floor trailer for at gøre den ren. Der kræves også noget kemi og desinfektion, før en walking floor trailer er tilstrækkelig ren til at kunne køre med fødevarer.

(205) Det tager omkring et døgns tid at vaske en walking floor trailer helt ren, og det er ikke muligt at desinficere en walking floor trailer på en til halvanden time, hvis den har kørt med bioaffald eller lignende.

(206) Ved Fiskbæk Lastvognsservice udsteder de vaskecertifikater, når de har rengjort en walking floor trailer og kan indestå for vasken. Vaskecertifikatet indeholder datoen for vasken, oplysninger om hvad walking floor traileren er vasket med, og hvordan den er vasket. En vask af en walking floor trailer koster omkring 1.000 kr. ved Fiskbæk Lastvognsservice. Det er ofte, at chaufføren inspicerer traileren, før chaufføren vil godkende vasken.

(207) Fiskbæk Lastvognsservice kan ikke udstede et certifikat, hvis traileren er så beskadiget, at det ikke er muligt at vaske den ren, og de ville påtale det overfor kunden, hvis walking floor traileren var for beskadiget til at kunne renses. Hvis der er revner i gulvet, kan han ikke garantere, at traileren er fuldstændig ren, og der kan derfor ikke udstedes et vaske-certifikat. Man kan godt få en kvittering på, at traileren er rengjort, men man kan ikke få et certifikat, som viser, at traileren er egnet til at køre med fødevarer.

(208) Hvis en walking floor trailer så ud som traileren på foto nr. 7 og 8 i bilaget til besigtigelses-rapporterne fra Esbjerg Besigt ApS, ville han ikke kunne gøre den så ren, at der kunne udstedes et certifikat. Man ville først kunne få et certifikat, når skaderne på traileren var udbedret.

(209) Han ved ikke, om Atea er faste kunder ved Fiskbæk Lastvognsservice. Det er ikke tit, at Atea får vasket ved Fiskbæk Lastvognsservice.

(210) *Christian Christiansen* har forklaret blandt andet, at han er direktør for og ejer af Mega Wash.

(211) Mega Wash har fire afdelinger i Jylland, og de udfører i omegnen af 4.500 vaske om året. Mega Wash's primære forretningsområde er rengøring af køletrailere og dyretransporter.

(212) Det er meget individuelt, hvilken vask der skal udføres, og det er chaufføren, der siger til medarbejderne ved Mega Wash, hvilken type vask chaufføren ønsker udført.

(213) Mega Wash får ikke særlige instruktioner fra chaufføren, når det er en walking floor trailer, der skal vaskes. Mega Wash får i almindelighed heller ikke oplysninger fra chaufføren om, hvad walking floor traileren skal bruges til.

(214) En vask af en walking floor trailer foregår ved, at traileren bliver sæbet ind, hvorefter man spuler sæben af med en højtryksspuler, efter at sæben har fået lov til at stå og trække. Når traileren er vasket, sætter Mega Wash en plombering på traileren.

(215) Det er forholdsvist nemt at spule bunden ren i en walking floor trailer. Det tager ikke 24 timer at rengøre en walking floor trailer.

(216) Han er enig i det, som en medarbejder ved Mega Wash har udtalt til brug for de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS, om, at man kan stå med en højtryksrenser og spule i 100 timer, og der vil blive ved med at komme snavs op mellem aluminiumsprofilerne i en walking floor trailer.

(217) Mega Wash har et samarbejde med nogle værksteder, som kommer med walking floor trailere i forbindelse renovering og reparation, hvor værkstedet har taget aluminiums-profilerne ud, og hvor Mega Wash rengør under aluminiumsprofilerne. Der kan være utrolig meget skidt under aluminiumsprofilerne, og det tager ca. halvanden time mere end en normal vask at gøre rent under aluminiumsprofilerne. Han ved ikke, hvordan der kommer skidt ned under aluminiumsprofilerne.

(218) Når Mega Wash er færdig med at vaske, får chaufførerne udleveret en kvittering, hvoraf fremgår, hvilken type vask der er blevet udført. Kvitteringen er ikke en garanti for, at traileren er egnet til en bestemt type transport, og det fremgår ikke af kvitteringen, om den pågældende trailer er blevet desinficeret. Mega Wash udsteder ikke vaskecertifikater. De fremlagte vaskekvitteringer fra Mega Wash udleveret til chaufførerne fra Atea i forbindelse med de omtvistede vaske af trailer BZ 3958 den 25. april 2022 og trailer AE 6278 den 27. april 2022 er alene kvitteringer for, at der er udført en vask. Der bliver altid udfærdiget to kvitteringer – én som Mega Wash selv beholder, og én som chaufføren får med sig. Chaufføren modtager ikke en faktura. Fakturaen sendes direkte til Atea.

(219) Mega Wash er IFS-certificeret, hvilket primært vedrører køletrailere. Det er ikke ham bekendt et krav, at man skal have en certificering til rengøring af walking floor trailere.

(220) Mega Wash har en prisaftale med Atea vedrørende betalingsvilkår. Aftalen mellem Mega Wash og Atea indeholder ikke noget særligt i forhold til, hvordan trailerne skal vaskes.

(221) Varenummer 222 på Mega Wash's prisliste er en standardvask af en walking floor trailer, og Atea faktureres efter prislisten. Når det fremgår nederst af Mega Wash's prisliste, at Mega Wash fakturerer for ekstra tid og sæbe, hvis Mega Wash bruger ekstra tid og sæbe, er det fordi, at Mega Wash bruger den ekstra tid og den ekstra sæbe, som skal til for, at rengøringen er udført korrekt.

(222) Det er korrekt, at det fremgår af Mega Wash's hjemmeside, at der en garanti for kvalitet, ligesom køretøjet vil være rent efter en vask ved Mega Wash.

(223) Mega Wash har aldrig haft en sag, hvor der er blevet fundet glasskår eller lignende i en walking floor trailer, efter at den er blevet rengjort ved Mega Wash.

(224) Han kender ikke til transportaftalen mellem Atea og BKI, herunder de eventuelle krav som BKI har mod Atea.

(225) De siegelnumre, der fremgår af den fremlagte følgeseddel af 27. april 2024 fra Vollers Hamburg GmbH angående transport af råkaffe i trailer AE 6278 fra Hamborg til BKI i Højbjerg, er ikke numrene på de plomberinger, der blev sat på AE 6278 traileren ved Mega Wash.

(226) *Søren Outzen* har forklaret blandt andet, at han er administrerende direktør hos Krone Fleet A/S i Danmark. Han er uddannet lastvognsmekaniker.

(227) Krone Fleet A/S er et fabriksejet udlejningsselskab, der udlejer materiel. Krone Fleet A/S producerer alt, hvad de udlejer, herunder blandt andet walking floor trailere. Krone Fleet A/S har omkring 120 walking floor trailere, som de udlejer til vognmænd.

(228) Det er ham, der har udarbejdet den fremlagte udtalelse af 11. oktober 2024 om vask og stand af walking floor trailere. Han kan vedstå sig udtalelsen.

(229) Som han har skrevet i udtalelsen, vil det ikke være muligt at finde rester af glasskår i den størrelse, som ses på fotografierne i udtalelsen fra BKI, hvis walking floor traileren havde været vasket med højtryksrenser og i øvrigt vedligeholdt forskriftsmæssigt.

(230) Aluminiumsprofilerne i en walking floor trailer kører forskudt mellem hinanden, og der er gummepakninger mellem profilerne, hvorfor der ikke kan falde noget ned under aluminiumsprofilerne. Hvis man kører med meget fint malet gods i en walking floor trailer, kan der godt falde små korn ned mellem aluminiumsprofilerne, som kan ligge og slide på gummipakningerne, som til sidst kan gå i stykker. Det er derfor vigtigt, at man anvender en dug hvis man kører med fint malet materiale eller glas, så man ikke får små stykker glas eller lignende med mellem aluminiumsprofilerne.

(231) Når dugen er rullet ud, kan man læsse gods oven på dugen, og når man læsser af traileren, ruller dugen med ud. Formålet med dugen er at undgå slitage på aluminiumsprofilerne. En bund i en walking floor trailer holder i ca. 5 år, og det koster omkring 100.000 kr. at udskifte en bund. Alle aluminiumsprofilerne bliver slidte over tid, og hvis man ikke anvender en dug, bliver bunden i walking floor traileren meget hurtigt slidt. Krone Fleet A/S kræver derfor, at alle deres kunder anvender dug i walking floor trailerne, hvis de skal køre med blandt andet glas, grus eller andet slibende materiale.

(232) Han vil mene, at den walking floor trailer, som man kan se på foto nr. 5-8 i bilag til de fremlagte besigtigelsesrapporter fra Esbjerg Besigt ApS, er meget slidt. De aluminiums-profiler, som er yderst til højre på foto nr. 7 og yderst til venstre på foto nr. 8, er fastmonteret. Når endestykket mangler på aluminiumsprofilen på foto nr. 7, kan der komme skidt ind under aluminiumsprofilen. Endestykkerne kan skiftes. Det er ofte endestykkerne, der bliver mest beskadiget, når man læsser af. Det ser ikke ud til, at traileren på de pågældende fotos har været serviceret for nyligt. Skaderne på foto nr. 7 og nr. 8 ligner gammelt slid. Man kan ikke se på foto nr. 7 og nr. 8, om gummipakningerne mellem aluminiumsprofilerne mangler. Hvis gummipakningerne er intakte, kan der ikke falde noget ned mellem aluminiumsprofilerne. De stykker glas, som er på foto 37-46, er

for store til at komme ned mellem aluminiumsprofilerne. Det er dog klart, at hvis endestykket mangler, som det fremgår af foto nr. 7, kan der ligge meget glas under. Han er ikke sikker på, at det vil være muligt at vaske den pågældende walking floor trailer ren, og han vil mene, at bunden i den pågældende walking floor trailer skulle ud, hvis man skulle gøre den helt ren og reparere den.

(233) Ved Krone Fleet A/S tager de en gang imellem aluminiumsprofilerne ud og reparerer dem. Som udgangspunkt reparerer Krone Fleet A/S walking floor gulvet og vender det om efter 3-4 år. Derefter udskifter man regelmæssigt aluminiumsprofilerne i takt med, at de bliver slidte.

(234) *Per Kristensen* har forklaret blandt andet, at han er havariekspert ved Esbjerg Besigt ApS. Han har udarbejdet de fremlagte besigtigelsesrapporter af henholdsvis 26. august og 8. september 2022 efter anmodning fra Gitte Degn ved Alm. Brand. Han kan vedstå sig begge rapporter. Han er ikke ekspert i walking floor trailere, men han har beskæftiget sig med vareskader mv. de sidste 20 år.

(235) Hans besigtigelsesrapporter af 26. august og 8. september 2022 er bygget op om skadens art, årsag og omfang, og rapporterne er udarbejdet på baggrund af blandt andet en besigtigelse af trailer AE 6278, som han foretog den 29. april 2022 sammen med Jens B. Andersen fra Euro Inspections. Jens B. Andersen var ikke med til møde af 9. maj 2022 ved Atea, som omtales i besigtigelsesrapporterne.

(236) Det er samme besigtigelse af 29. april 2022 og materiale, der ligger til grund for rapporten af 26. august 2022, som vedrører den omhandlede transport med trailer BZ 3958, og rapporten af 8. september 2022, der vedrører den omhandlede transport med trailer AE 6278. Konklusionerne er de samme i begge rapporter. Det var hans opfattelse, at Jens B. Andersen var enig med ham.

(237) Den eneste forskel på de to rapporter er, at han ikke har haft mulighed for at besigtige BZ 3958 traileren, hvorfor han heller ikke har kunnet tage fotografier af den. Han spurgte Gitte Degn fra Alm. Brand, om han skulle få fat i BZ 3958 traileren, og han fik at vide af Gitte Degn fra Alm. Brand, at han ikke skulle gøre yderligere i forhold til at besigtige BZ 3958 traileren.

(238) De startede besigtigelsen den 29. april 2022 ude ved BKI, hvor de fik forevist de glaspartikler og stumper af glas, som BKI havde fundet. Det var ikke muligt for dem at besigtige hele partiet af råkaffe, da partiet lå i karantænesiloer.

(239) De prøver, som fremgår af foto 37-51 i bilag til besigtigelsesrapporterne, var dem, som de fik forevist ude ved BKI. Det fremgik af prøverne, som de fik fra BKI, at der var fundet en del større glas i råkaffen. Han kan ikke huske, om de hældte indholdet af de poser, som de fik forevist ved BKI, ud på bordet. Alle de pågældende fotos i besigtigelsesrapporten er taget samme dag.

(240) Efter at han havde været ved BKI, tog han sammen med Jens B. Andersen ud for at besigtige trailer AE 6278, som var i området. Foto nr. 2-4 i besigtigelsesrapporterne er ikke af AE 6278 traileren. De viser blot det sted, hvor AE 6278 traileren havde læsset flis.

(241) De talte med chaufføren, da de kom ud til AE 6278 traileren. Chaufføren oplyste, at trailer AE 6278 havde kørt med noget andet gods, efter at traileren havde kørt med kaffebønner. De bad chaufføren om at sætte walking floor gulvet i gang. Der hvirvlede en masse affald og snavs op, da chaufføren startede walking floor gulvet. Det, der hvirvlede op, var nok fra det gods, som chaufføren lige havde kørt med.

(242) På foto nr. 5-8 kan man se trailer AE 6278. Han vil mene, at foto nr. 7 og nr. 8 i besigtigelsesrapporterne viser skader på traileren, men han ved ikke, om der er tale om nye skader eller gammel slitage. Han mener, at kontamineringen af kaffen, der blev leveret til BKI, kan skyldes, at der har ligget glas under aluminiumsprofilerne, og at dette er hvirvlet op i forbindelse med aflæsningen. Som man kan se på foto nr. 7 og nr. 8 i besigtigelsesrapporterne, lå der små rester af glas og andet forskelligt materiale i walking floor traileren, som måtte være fra det, som chaufføren havde kørt med. På foto nr. 15-16 i besigtigelsesrapporterne kan man også se små stykker med glas, som de fandt i AE 6278 traileren. Han foretog også en inspektion af chassiset, hvor han også fandt en masse glas.

(243) Efter besigtigelsen den 29. april 2022 talte han med en række aktører, herunder blandt andet Fødevarestyrelsen, for at få belyst den problemstilling, der var ved i samme trailer at transportere industriaffald den ene dag og fødevarer den næste dag. Alle aktørerne konkluderede, at det ikke var hensigtsmæssigt at transportere industriaffald den ene dag og fødevarer den næste dag i samme trailer. Der var ikke noget lovgivning, som forbød det, men det var ikke hensigtsmæssigt.

(244) Han indhentede, som det fremgår af rapporterne, blandt andet udtalelser fra Peter van den Einden, Knappen Trailers, og Carsten Rasmussen, IM Stiholt A/S, der begge udtalte sig generelt om hensigtsmæssigheden af at transportere fødevarer og industriaffald i samme walking floor trailer. Han fik oplyst, at det var noget, som man gjorde, men at der ikke var nogen, der mente, at det var hensigtsmæssigt at transportere industriaffald den ene dag og fødevarer den næste dag.

(245) De konklusioner, som han drog i sin besigtigelsesrapport af 26. august 2022 vedrørende BZ 3958 traileren er baseret på hele sammenhængen i sagen, herunder besigtigelsen af AE 6278 traileren. Trailerne havde transporteret kaffe fra to forskellige steder i Tyskland, og kaffen var importeret fra to forskellige lande, hvorfor det var mest sandsynligt, at det var trailerne, der var problemet. Det er ikke de skader på AE 6278 traileren, som kan ses på foto nr. 7 og 8 i besigtigelsesrapporterne, som var afgørende for hans konklusion om, at glasset i kaffepartierne var kommet fra trailerne. Det afgørende var derimod, at det ikke efter hans vurdering er muligt at gøre en walking floor trailer tilstrækkeligt ren, når man den ene dag kører med industriaffald og fødevarer den næste dag. Derfor er det også samme konklusion i begge rapporter.

Parternes synspunkter

(246) *Tryg* har i det væsentligste procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 11. marts 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

«...

1. Anbringender:

Denne sag vedrører sagsøgtes, Atea Transport ApS («Atea»), ansvar for og forpligtelse til at betale erstatning som CMR-fragtfører for to transportskader, som sagsøgte har forvoldt på to separate forsendelser med kaffebønner, som sagsøgte transporterede for sagsøgers forsikringstager, BKI Foods A/S («BKI») fra Hamborg med trailer AE 6278 og fra Bremen med trailer BC 3958 til Højbjerg.

***

BKI købte i henhold til faktura, udstedt den 29. marts 2022, et parti kaffe «semi-washed Brazil Arabica Coffe» af Hamburg Coffe Company Hacofco mbH i Tyskland. Kaffepartiet havde en nettovægt på 113.682,00 kilo og blev købt for en samlet pris på USD 544.474,63.

Atea Transport ApS («Atea») påtog sig at udføre transport af en del af denne forsendelse fra Hamburg i Tyskland til BKI's adresse i Højbjerg i Danmark. Den omhandlede del af forsendelsen med kaffe havde en bruttovægt på 24.000 kilo, og transporten blev udført med sagsøgtes trailer med reg. nr.: AE 6278.

BKI købte i henhold til faktura, udstedt den 13. april 2022, et parti kaffe «Uganda Arabica Coffe» af J. Wolff & Company B.V. i Tyskland. Nettovægten af forsendelsen var 21.600 kilo og blev købt for en samlet pris på USD 96.191,10.

Atea påtog sig også at udføre transport af denne forsendelse, der blev overtaget til transport fra Bremen i Tyskland til BKI's adresse i Højbjerg. Denne transport blev udført med sagsøgtes trailer med reg.nr. BC 3958.

I forbindelse med BKI's behandling af de to partier med kaffebønder efter modtagelsen, blev det konstateret, at begge partier var blevet kontamineret med knust glas.

BKI ansvarligholdte ved e-mail af 28. april 2022 Atea for de indtrådte transportskader.

BKI's vareskadesforsikring, Tryg Forsikring A/S («Tryg»), foranledigede på denne baggrund en besigtigelse af godset den 29. april 2022. Besigtigelsen blev foretaget sammen med Ateas fragtføreransvarsforsikrer, Alm. Brand Forsikring A/S.

I forbindelse med besigtigelsen blev følgende konkluderet:

> «Vi har noteret, at trailerne er specialiserede trailere med Cargo Flooring (walking floor), der ved individuel bevægelse af gulvprofilerne kan aflæsse horisontalt uden at skulle tippe ladet. Endvidere kan ladets forsmæk bevæges bagud, og således være med til at tømme bilen.
>
> Per Kristensen og undertegnede kørte efterfølgende til Brødstedlundvej, 8960 Randers hvor vi inspicerede trailer Nr. AE 6278.

> Som illustreret ved billederne 9-18, så inspicerede vi traileren på adressen inden den læssede industriaffald. Chaufføren, Hr. Samim demonstrerede gulvet, som tydeligvis ikke blot kan rengøres ved en vask primært pga profilernes tilstand. Under traileren på en læsserampe fandt vi glasskår, som iflg. Samim stammede fra en efterfølgende transport. Han fortalte endvidere, at forud for kaffen havde han kørt husholdningsaffald fra firma Torben Clausen i Haderslev til Forbrændingen i Odense samt noget pap. Efterfølgende havde han vasket traileren grundigt i Padborg.
>
> Baseret på ovenstående, så finder vi det sandsynligt, at de fremmedlegemer der er fundet i kaffen, stammer fra trailerne – hvilket skyldes mangelfuld rengøring.»

2. Kaffen blev kontamineret med glasskår hidrørende fra trailerne

Det kan lægges til grund, at den af Atea transporterede kaffe blev kontamineret med glasskår, medens kaffen befandt sig i Ateas varetægt under transporten fra Tyskland til BKI i Højbjerg. Kontamineringen var en følge af en helt utilstrækkelig rengøring af trailerne inden transporterne blev foretaget.

Der henvises til sagens bilag 10, hvoraf fremgår, at trailer AE 6278, efter at have leveret kaffe til BKI, blev tilbagekaldt af BKI for en nærmere undersøgelse, hvorved det blev konstateret, at der lå glasskår under og mellem lamellerne i trailerens walking-floor:

> «Ved rensning af BKI ref. 22-048 Uganda fra Vollers i Bremen konstateres glas i forbindelse med første renseproces (de-stoner), rensning stoppes og der konstateres mange stykker glas i råkaffen. Ved modtagelse af BKI ref. 21-173 dagen efter konstatere vi da bilen kører af vores ud loading facilitet mange stykker glas på brovægten hvor bilen har holdt under tømning. Denne bil kaldes tilbage til BKI facilitet og der konstateres glasstykker ved kofanger og da «walking floor» tændes ses det endnu flere stykker glas komme til syne i gulvet. Som I kan se af tidligere fremsendte materiale er der tale om 2 forskellige typer råkaffe, fra 2 forskellige lagre (Bremen og Hamburg) og fra 2 forskellige råkaffeleverandører.»

Der henvises yderligere til de i sagen udpegede surveyorers undersøgelse af traileren den 29. april 2022, sagens bilag Adc. IB:

> «Ved inspektionen så det umiddelbart ud til, at trailerens lad var ren og fin, fotos nr. 5-6. Ved en nærmere inspektion kunne det dog konstateres, at der i hjørneme fandtes blandt andet gamle kaffe bønner, rester af flis m.m., fotos nr. 7-8. Da Samim Osmani pa vores opfordring aktiverede walking floor systemet hvirvlede forskellige former for affald op mellem lamellerne samt under lamellerne i gulvet og enkelte glasstykker blev fundet under lamellerne, fotos nr. 9-19. Under chassiset konstateredes flere steder gammelt og indtørret affald og snavs, fotos nr. 20-26.»

Der henvises i denne forbindelse yderligere til det anførte i de fremlagte besigtigelsesrapporter i sagen, hvori det samstemmende konkluderes, at

kontamineringen skyldes en mangelfuld rengøring af sagsøgtes trailere forud for transporternes påbegyndelse.

Det bemærkes, at det i sagens natur er udelukket, at de glasskår og den kontaminering, der blev påvist imellem og under lamellerne i sagsøgtes trailere, kan hidrøre fra BKI's stopsilo, hvortil kaffen blev losset.

Det bemærkes ex tuto, at det tilsvarende kan udelukkes, at glasskårene skulle hidrøre fra kaffen, idet kaffetransporterne omfattede forskellige varer, der var købt af forskellige sælgere og som blev lastet fra forskellige lagre i forskellige byer, henholdsvis i Bremen og i Hamborg.

Når der således blev konstateret glasskår i varerne på begge trailere, kan det kun skyldes, at de pågældende trailere ikke var rengjort forud for transporten.

3. Sagsøgte er erstatningsansvarlig for de forvoldte skader.

Der er mellem BKI og sagsøgte indgået en transportaftale af 16. september 2020, der omfatter de udførte kaffetransporter.

Det fremgår udtrykkeligt heraf, at de aftalte transporter omfatter fødevarer, og at sagsøgte skal have opnået godkendelse til udførelse af fødevaretransport ved Fødevarestyrelsen.

Det fremgår derudover udtrykkeligt af aftalen, at BKI's forsendelser ikke må eksponeres for kontaminanter:

«Products transported to BKI may not be exposed to contamination or suffer any damage to the quality as the result of – but not limited to – factors (e.g.):

a. Smell from vehicle or from exposure to smell from other products

b. Contamination including high dust load, adverse humidity and moulds

c. Pests»

Sagsøgte er tilsvarende som transportør af fødevarer ansvarlig for at sikre, at sagsøgte udfører transport på en sådan måde, at fødevaresikkerheden ikke kompromitteres.

Af Fødevarestyrelsens vejledning fremgår bl.a. følgende:

> «Transporten må ikke gå ud over fødevaresikkerheden
>
> Det er dit ansvar som transportør af fødevarer, at transporten af fødevarer ikke går ud over fødevaresikkerheden.
>
> For at forebygge problemer med fødevaresikkerheden under transporten, skal du f.eks. have styr på:

> Rengøring og vedligeholdelse af opbevaringskasser og bagagerum.
>
> ...
>
> Håndtering af affald – affald må ikke blandes sammen med fødevarer eller kunne forurene det.
>
> ...
>
> Egenkontrol og gode arbejdsgange
>
> Alle transportører skal have et egenkontrolprogram. Egenkontrolprogrammet skal beskrive, hvor i dine aktiviteter, der kan være en risiko for fødevaresikkerheden, og hvordan du får styr på disse aktiviteter (en «risikoanalyse»). Det skal være med til at sikre, at du har styr på blandt andet rengøring og temperaturkrav.»

Det kan lægges til grund, at sagsøgte før udførelsen af de i sagen omhandlede fødevaretransporter for BKI har benyttet de samme walking-floor trailere til at udføre transport af industriaffald. Den pågældende disponering har medført, at de i sagen omhandlede forsendelser med fødevarer er blevet kontaminerede.

Det gøres principalt gældende, at sagsøgte er erstatningsansvarlig for de forvoldte transportskader iht. CMR-lovens § 24, stk. 3, hvorefter sagsøgte er objektivt ansvarlig, idet de trailere, der blev benyttet af sagsøgte, må anses at have været mangelfulde, da kaffen blev udsat for kontaminanter i form af glasskår hidrørende fra trailerne.

Det gøres subsidiært gældende, at sagsøgte er erstatningsansvarlig iht. CMR-lovens § 24, stk. 1. i det de forvoldte skader kunne have været undgået, hvis sagsøgte havde undladt at transportere industriaffald i de samme walking-floor-trailere, som sagsøgte benyttede til transport af fødevarer.

Sagsøgte er tillige ansvarlig efter bestemmelsen som følge af, at den rengøring, som sagsøgte foretog af trailerne forud for transporten, var helt utilstrækkelig, idet sagsøgte undlod at sikre, at den blev udført på en sådan måde, at det industriaffald, herunder glasskår, der lå imellem og under trailerens gulvlameller, blev bortrenset. Den forvoldte skade kunne således have været undgået, hvis sagsøgte havde sikret sig, at den trailerrengøring, der blev foretaget, omfattede fjernelsen af det pågældende affald.

Sagsøgte burde have afklaret nærmere med Mega Wash A/S, hvorledes den kontraherede rengøring blev foretaget og have sikret sig, at der blev indgået en aftale om rengøring, der sikrede den fornødne og helt nødvendige rengøring af trailerne og sagsøgte burde have kontrolleret, at trailerne var behørigt rengjorte inden de blev benyttet til transport af fødevarer.

For det tilfælde, at retten måtte finde, at den utilstrækkelige rengøring af trailerne må anses at bero på sagsøgtes kontraktshjælpers, Mega Wash ApS' forhold, gøres det

yderligere gældende, at sagsøgte hæfter for sin kontraktshjælpers fejl og forsømmelser efter CMR-lovens § 4 eller efter almindelige regler om ansvar i kontrakstforhold.

...»

(247) *Atea* har i det væsentligste procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 10. marts 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

«2. SAGSFREMSTILLING:

2.1. Vedrørende transporterne:

Transporterne blev foretaget med såkaldt «walking-floor-trailer», som er kendetegnet ved, at være velegnet til blandt andet transporter af gods i bulk, når dette ikke kan losses ved tipning, idet sådanne trailere er udstyret med bevægelige, langsgående parallelt monterede lameller, som kan losse godset uden tipning. Anvendelsen af netop sådan trailerform var aftalt mellem Atea og Ateas kunde, BKI, idet losseforholdene hos BKI tilsagde denne løsning.

Trailerne, der anvendtes til kaffetransporterne, blev også anvendt til andre godstyper, for andre af Ateas kunder. Forinden transport af kaffe i bulk, blev traileren vasket professionelt mellem hver transport og således også forud for transporten af kaffe omhandlet i nærværende sag.

At anvendelsen af en walking-floor-trailer er hensigtsmæssig til blandt andet transport af kaffe, fremgår blandt andet af oplysninger på traileropbygnings-virksomheden Cargo Floors hjemmeside, hvoraf kan ses et skræmprint i *Bilag Adc. 2, bilagets p. 2.* Endvidere fremgår, at der tillige kan transporteres «wood chips», forskellige former for «waste», «sawdust», etc.

Bilag Adc. 2 udgør i øvrigt en e-mailkorrespondance mellem undertegnede og Fødevarestyrelsen, hvori Fødevarestyrelsen blandt andet anfører, at «[k]øretøjet skal være i god stand og gøres grundigt rent mellem transporterne for at undgå kontaminering, både fra andre fødevarer og fra stoffer, der ikke anvendes til fødevarer», hvilket forudsætningsvist anerkender anvendelsen af en walking-floor-trailer til såvel transport af fødevarer, som andet gods. Endvidere anfører Fødevarestyrelsen, at «Forordningen [(EU's hygiejneforordning (852/2004), særligt bilag II)] stiller således ikke krav om brug af specifikke rengøringsprocedurer, men angiver formålet med rengøring og vedligehold, nemlig at fødevarer ikke kontamineres. Behovet for rengøring er dermed afhængig af hvilken varer, der har været transportere før, og hvilken varer, der skal transporteres nu. Det fremgår heller ikke af forordningen, at walking-floor-trailere ikke kan anvendes.» (sic, min understregning).

2.2. Vedrørende forsikringsforholdet – Ateas forhold til Alm. Brand:

Atea har hos Alm. Brand tegnet forsikring med policenummer 133 565 620, kundenr.: 9666 0880 30. Kopi af policen er fremlagt som sagens Bilag Adc. 3.

Forsikringen dækker blandt andet «...Fragtføreransvar...», jfr. policens afsnit «250 Fragtføreransvar» hvilken dækning, jfr. afsnit 1.2 «... omfatter sikredes ansvar som udførende og kontraherende fragtfører i forbindelse med transportopgaver ad vej inden for det geografiske område, der står i policen.» I den konkrete sag optrådte Atea som udførende fragtfører.

Atea har anmeldt skaden til Alm. Brand, som har overfor Atea afvist dækning af skaden under policen. Alm. Brand har begrundet afvisningen blandt andet med følgende begrundelse: «Som det fremgår af jeres fragtføreransvarsforsikring – 250 fragtføreransvar – betingelser nr. 2801 – pkt. 5 – 5.7 omfatter dækningen ikke ansvar for skader eller tab forvoldt med forsæt og grov uagtsomhed. [...] Endvidere henvises til samme betingelser som ovenfor anført under pkt. 5 – 5.9 hvoraf fremgår, at dækningen ikke omfatter ansvar for skade der skyldes, at køretøjet/materiel ikke er egnet til at gennemføre den pågældende transport, selv efter vask betegnes det anvendte materiel som uegnet til transport af fødevarer.», jfr. Alm. Brands e-mail af 3. november 2022.

Endvidere har Alm. Brand afvist med henvisning til, at det ikke skulle være «... forsvarligt ved benyttelse af walking floor trailere, at foretage transport af industriaffald den ene dag for efterfølgende næste dag, at foretage transport af førevarer» (sic) og at Alm. Brand mener «... at det er indlysende, at det kan gå galt ved at benytte walking floor trailere, som ikke kan afvaskes på en sådan måde, at der kan opnås en garanti for at enheden er 100% ren, og vi kan derfor ikke tilbyde dækning for de opståede tab.», jfr. Alm. Brands e-mail af 21. marts 2023.

2.3. Vedrørende trailervask – Ateas forhold til Mega Wash:

Atea havde med Mega Wash indgået aftale om professionel rengøring af de til transporterne anvendte trailere; og Mega Wash foretog også efter det for Atea oplyste angiveligt sådan professionel rengøring forud for transporternes gennemførsler, herunder således, at følgende forekommer:

De ovenfor nævnte trailerrengøringer, som fandt sted forud for transporterne af kaffebønner i bulk, blev forestået af Mega Wash i henhold til aftale herom med Atea. I forlængelse af de udførte vaskeopgaver, som foregik mens walking-floor-trailernes gulvs lameller var i funktion, udstedte Mega Wash certifikater for udført vask, kopi af hvilke er fremlagt som adcitationssagens *Bilag Adc. 4*. Trailerne blev efter fuldført vask tillige plomberet af vaskehallen.

Mega Wash er en professionel trailervaskevirksomhed, der efter eget udsagn på hjemmesiden, hvilket Atea naturligt har måttet kunne forlige sig på, jfr. www.megawash.dk, har mangeårig erfaring indenfor trailervask.

Af udskrift fra Mega Wash' hjemmeside, hvilken er fremlagt som adcitationssagens *Bilag Adc. 5*, fremgår blandt andet: «Vi har vasket trailere i mere end 25 år» – «Din

garanti for kvalitet», og specifikt nævnes walking-floortrailere, således: «Indvendig vask af køle-, fiske- og walk-in-floor trailere [...] Den indvendige vask af trailere, som har været benyttet til transport af ferske fødevarer, skal gøres helt korrekt og ordentligt, således at trailerne ikke afvises af producenterne. MegaWash gør meget for at sikre at vasken af traileren bliver udført kvalitetsmæssigt korrekt, vi har i samarbejde med vores sæbeleverandør sikret at vi benytter den optimale sæbe og i de rigtige mængder, samtidig med at vi på alle vore vaskebaner har de rigtige sæber til både ud- og indvendig vask af traileren. Medarbejderne bliver uddannet i den gode vask og der ligger detaljerede arbejdsinstrukser og beskrivelser også på dette område Alle trailere bliver efter endt vask plomberet med segl fra MegaWash så producenterne kan se at vasken er udført professionelt hos os. MegaWash sørger for at du, som transportør, har rene trailere både ud- og indvendig.» (sic, min understregning)

Forinden læsning af de to forsendelser, hos afsender i Hamborg henholdsvis Bremen, blev trailernes vaskeplomber fjernet af afsender, som også foretog inspektion af trailerne. Efter læsning, som blev foretaget af afsender, plomberede afsender trailerne. Ved ankomst hos modtager, foretog modtager fjernelse af de af afsender monterede plomber og kontrollerede lasten, forinden losning blev foretaget. I forbindelse med losningen blev der ikke gjort anmærkninger overfor Atea vedrørende godsets stand.

3. ANBRINGENDER:

3.1. Anbringender til støtte for den af Atea overfor Tryg nedlagte frifindelsespåstand:

Det kan ikke udokumenteret lægges til grund at godsets påståede kontaminering med glasskår er opstået i Ateas varetægt, og det har formodningen imod sig at dette skulle være tilfældet. Tværtimod forekommer det sandsynligt at kontamineringen er sket enten før godsets modtagelse i Ateas varetægt eller efter, at Atea uden yderligere kontrolmulighed lossede godset i den af modtager anviste beholder som enten allerede var, eller efterfølgende kan være blevet, kontamineret med glasskår. Det gøres i den forbindelse gældende, at der i påkommende fald ikke ville være tale om et forhold vedrørende godsets synlige tilstand, jfr. CMR-lovens § 10, stk. 2, hvorfor Atea ikke havde anledning eller pligt til i forbindelse med godsets modtagelse, at tage et begrundet forbehold, jfr. CMR-lovens § 11, stk. 2, hvorfor godset ikke præsumptivt kan antages at være blevet kontamineret med glasskår i Ateas varetægtsperiode som påstået af sagsøgerne.

Samarbejdets forhold i øvrigt tilsiger, at det turde og burde have formodningen imod sig, at glasskårskontamineringen skulle kunne være indtrådt under Ateas varetægt, idet afsender undersøgte godset såvel som de af Atea anvendte trailere forinden/i forbindelse med godsets aflevering fra afsender til Atea.

Selv hvis kontaminering måtte blive anset opstået i Ateas varetægt, så er betingelserne for ansvar hos Atea jfr. CMR-lovens § 24, stk. 1, ikke til stede, idet Atea ved at foretage professionel vask hos Mega Wash netop har handlet agtsomt, og dermed ikke ansvarspådragende, idet det gøres gældende, at CMR-lovens § 24, stk. 1 udgør et (præsumptivt) culpabaseret ansvarsgrundlag.

Anvendelsen af walking-floor-trailere var aftalt med Ateas ordregiver (Trygs vareforsikringstager, BKI Foods A/S (herefter «BKI») i hvis retsstilling Tryg er subrogeret), hvorfor skaden kan henføres til BKI's anvisninger, jfr. CMR-lovens § 24, stk. 2, og deraf følgende ansvarsfrihed for Atea.

Videre gøres det gældende, at kontaminering med glasskår (hvis denne kontaminering findes opstået mens Atea havde godset i sin varetægt) i øvrigt alene kan være sket grundet Mega Wash' manglende korrekte forudgående rengøring af traileren, hvorfor skaden i så fald kan henføres til et forhold, som Atea ikke rimeligvis kunne undgå, og hvis følger Atea ikke rimeligvis kunne afværge, jfr. CMR-lovens § 24, stk. 2, med deraf følgende ansvarsfrihed for Atea.

Videre kan forholdet henføres til at kunne være opstået ved afsenders læsning af godset, idet afsender, forud for godsets læsning i trailerne, kontrollerede og godkendte disse, hvorfor CMR-lovens § 25, stk. 1, litra c) finder anvendelse på forholdet – hvortil bemærkes, at der foreligger bevislettelse i Ateas favør, jfr. CMR-lovens § 25, stk. 2.

Det gøres gældende, så meget desto mere i forlængelse af ovenstående anbringender, at Atea ikke har udvist «... grov fejl eller forsømmelse...» som anført i stævningerne, og at der ikke foreligger grov uagtsomhed, jfr. CMRlovens § 37, idet det samtidig bemærkes at sagsøger bærer den fulde bevisbyrde herfor, hvilken bevisbyrde ikke er løftet.

Endelig gøres det gældende, at der i forhold til modtager, som aktivt kontrollerede godset ved modtagelse, konkret ville være tale om en synlig skade, hvorfor der ikke er reklameret rettidigt i medfør af CMR-lovens § 38.

Det bestrides, at der med det i Trygs replik fremførte er ført bevis for, at godset er blevet kontamineret som påstået under transporten/i Ateas varetægt. Vedrørende Trygs processuelle opfordring (1) bemærkes indledningsvis, at forholdet vedrørende tilladelser og egenkontrol ikke eo ipso er relevante for bedømmelsen af forholdet mellem Atea og Tryg. Ex tuto er til besvarelse heraf (som sagens Bilag A) fremlagt kopi af Fødevarestyrelsens bekræftelse på Ateas registrering som fødevaretransportør af 10. december 2014, og (som sagens Bilag B) kopi af Ateas egenkontrol, baseret på brancheforeningen ITD's skabelon. Tilsammen med logbøgerne medfører dette samlet mulighed for den fornødne sporbarhed. Ateas forhold til undgåelse af kontaminering har bestået i foretagelse af professionel trailervask hos den professionelle specialist MEGA WASH, samt instruktioner relateret til den fremlagte egenkontrol, jfr. bilag B.

Det bestrides, at CMR-lovens § 24, stk. 3 (som anført af Tryg) skulle udgøre et selvstændigt ansvarsgrundlag, idet det fastholdes, at Ateas ansvar i påkommende fald følger af CMR-lovens § 24, stk. 1. I forhold til Atea og Trygs forsikringstager optrådte MEGA WASH i øvrigt som selvstændigt virkende (professionel) tredjemand.

Tryg har ikke opfyldt Ateas processuelle opfordring A, hvori Tryg opfordredes til at redegøre nærmere for, hvori den i replikken nævnte «...renseproces (de-stoner)...» bestod, hvilket skal tillægges bevismæssig skadevirkning.

-o0o-

Til opfyldelse af Trygs processuelle opfordring (2) er fremlagt de for transporterne relevante kørselsrapporter vedrørende trailerne med registreringsnumrene BZ3958 (kørt af chaufføren Niels Kragh Christensen) henholdsvis AE6278 (kørt af chaufføren Samim Osmani), som sagens Bilag D. Det har ikke været muligt at fremskaffe de for transporterne udfyldte egenkontrolskemaer. Der vil blive forklaret yderligere herom under sagens parts- og vidneforklaringer.

3.2. Anbringender til støtte for de af Atea overfor Alm. Brand henholdsvis Mega Wash nedlagte frifindelsespåstande:

3.2.1. Vedrørende Alm. Brand:

Til støtte for den nedlagte friholdelsespåstand gøres følgende gældende:

Atea har tegnet forsikring hos Alm. Brand, hvilken forsikring dækker blandt andet Ateas ansvar i egenskab af udførende landevejstransportør. Kravet fra sagsøger (som subrogeret i kravet fra deres forsikringstager; Ateas kontraktspart vedrørende transporten) baseres netop på Ateas påståede ansvarspådragende handlinger eller undladelser i forbindelse med Ateas udførsel af transport i egenskab af udførende landevejstransportør. Såfremt Tryg måtte få medhold i kravene i hovedsagerne, er der derfor som udgangspunkt dækning herfor under Ateas med Alm. Brand indgåede forsikringsaftale.

Det bestrides, at der skulle foreligge grunde i sagen, der medfører at en eller flere af forsikringspolicens undtagelsesbestemmelser finder anvendelse. Det bemærkes herom, at Alm. Brand i øvrigt bærer bevisbyrden herfor, hvilken bevisbyrde Alm. Brand ikke har løftet. I særdeleshed gøres det herom gældende, at der hverken er tale om, at de benyttede walking-floortrailere var uegnede til de gennemførte transporter af kaffe i bulk, eller at tabet fra Ateas side i den forbindelse i påkommende fald skulle være forvoldt ved grov uagtsomhed eller forsæt. Alm. Brands anbringender om, at afvisning af dækning skulle kunne ske på grundlag af, at dette ikke skulle være «...forsvarligt...» eller «...på en sådan måde, at der [ikke] kan opnås garanti for at enheden er 100% ren...», ses i øvrigt ikke at have hjemmel i forsikringspolicen.

Vedrørende anvendelsen af walking-floor-trailere som sket, nemlig med transport af andre produkter, efterfulgt af en professionel vask, og dernæst kaffe i bulk, bestrides det, at dette skulle medføre, at walking-floor-trailere generelt ikke er egnet hertil. Selv, hvis det lægges til grund, at den enkeltstående transport konkret skulle være kontamineret efter ikkefyldestgørende rengøring, bestrides det at walking-floor-trailere generelt er uegnede til denne type transport.

Aftalen om anvendelse af walking-floor-trailere skete i øvrigt i henhold til aftale med Ateas kunde herom, ligesom Atea berettiget kunne forlige sig på trailer-producentens oplysning om, at walking-floor-trailere kan benyttes til bulk-transport af blandt andet kaffebønner. Endvidere fremgår det også af Fødevarestyrelsens oplysninger, at walking-floor-trailere kan anvendes til bulk-transport af kaffebønner. Atea har derfor i god tro anvendt walkingfloor-trailere, hvorfor der ikke foreligger uagtsomhed, endsige grov uagtsomhed, hos Atea.

Der er derfor dækning for kravene under den tegnede police, hvorfor Alm. Brand har været uberettiget til at afvise kravene, og hvorfor Alm. Brand, såfremt Atea dømmes til betaling overfor Tryg, skal friholde Atea herfor, med fradrag af selvrisikobeløbet pr. transport (á hver DKK 8.378,00; i alt DKK 16.756,00).

-o0o-

Idet det gøres gældende, at de af Alm. Brand påberåbte forsikringsdækningsundtagelser forsikringsretligt udgør sikkerhedsforskrifter, jfr. Forsikringsaftalelovens § 51, i relation til en forsikringspolice hvis dækningsomfang utvivlsomt (og, efter det i Alm. Brands svarskrift anførte, antageligt også in confesso) indbefatter de i sagen omhandlede (påståede) skader, gøres det yderligere gældende, at bevisbyrden for, at en relevant sikkerhedsforskrift skulle være tilsidesat, at dette er kausalt, og at dette måtte kunne tilskrives Atea som uagtsomt, i det hele påhviler Alm. Brand – og at bevisbyrden herfor i ingen af disse forhold er løftet af Alm. Brand. Det gøres (så meget desto mere) gældende, at Alm. Brand heller ikke har løftet bevisbyrden for, at Atea skulle have handlet groft uagtsomt, ligesom det fastholdes, at dette ikke er tilfældet.

3.2.2. Vedrørende Mega Wash:

Til støtte for den nedlagte friholdelsespåstand gøres følgende gældende:

Atea har indgået aftale om professionel rengøring af walking-floor-trailerne med Mega Wash, som i forbindelse hermed på deres hjemmeside garanterer kvalitet, og at rengøringen foretages, så Atea efterfølgende har rene trailere både ud og indvendigt.

Det gøres endvidere gældende, at det er muligt ved korrekt rengøring at eliminere fremmedlegemers kontaminering af efterfølgende transporterede produkter for så vidt angår en walking-floor-trailer.

Såfremt retten overfor Atea i forhold til Tryg måtte finde, at Atea er erstatnings-ansvarlig, gøres det gældende, at dette ansvar i påkommende fald vil være udløst af Mega Wash' mangelfulde rengøring.

Det gøres i den forbindelse gældende, at Mega Wash er erstatningsansvarlig overfor Atea indenfor kontrakt, og derfor på præsumptivt erstatningsgrundlag.

Såfremt Atea findes erstatningsansvarlig overfor Tryg, fordi skaden findes (eller formodes) opstået som følge af kontaminering med fremmedlegemer, skal Mega Wash derfor friholde Atea herfor som påstået.

-o0o-

Vedrørende det af MEGA WASH i adcitationssvarskriftet anførte bemærkes for det første, at det ingen steder i det fremlagte bilagsmateriale, eller andetsteds, fremgår, at den af Atea bestilte og af MEGA WASH udførte vask skulle være «standardiseret» (hvilket antageligvis skulle være modstykke til, og dermed ringere end, en komplet/ordentlig/korrekt vask, som efterlader traileren ren). Atea er heller ikke blevet oplyst herom, ligesom det har formodningen mod sig, at en professionel lastbilsvaskehal, der, jfr. det refererede markedsføringsmateriale garanterer kvalitet, skulle vælge som standard at levere en utilstrækkelig rengøring. Af det fremlagte bilagsmateriale fremgår da heller ingen alternativer oplistet for så vidt angår rengøring af walking floor-trailere, som netop eksplicit nævnes som en specifik rengøringsydelse.

Der ses ikke nogen form for dokumentation for, at MEGA WASH skulle have taget forbehold overfor Atea for, at det «... ikke er muligt at vaske under brædderne eller bag chassiset...» eller at en «... standardvask [... ikke kan ...] garantere, at 3 fremmedlegemer der ligger under lamellerne i en walking-floor-trailer fjernes», endsige at dette skulle være «... velkendt for alle ...».

Det bestrides, at det påhviler Atea at skulle anmode særskilt om en «... udvidet vask ...», som anført af MEGA WASH. En sådan fremgår da heller ikke af den fremlagte prisliste.

Det er i den forbindelse irrelevant, hvad der havde været transporteret forud for vasken, idet det sådan set blot påhvilede MEGA WASH at sørge for korrekt og fuldstændig rengøring; eller i modsat fald at gøre Atea eksplicit opmærksom på, at en sådan ikke (umiddelbart) ville kunne leveres.

-o0o-

Der er ikke under tidligere transportopgaver blev benyttet den af Mega Wash omtalte gulvpresenning. Sådanne presenninger benyttes normalt alene, hvis man transporterer meget fint materiale som fx granitskærver som ellers ville ødelægge pakningerne i gulvet, eller kalk/sand som på grund af sin fine form gør at gulvet ikke kan anvendes til losning, da sådant fint gods i bulk ryger ned mellem pakningerne. Atea har aldrig kørt sådant gods i deres walking floor-trailere; hvorfor der ikke har været behov for investering i sådanne presenninger.

Atea råder over egne værkstedsfaciliteter til løbende service og vedligeholdelse af eget materiel, herunder også de omhandlede trailere. Idet arbejdet således foretages inhouse foreligger der ingen decideret vedligeholdelseslogbog eller serviceplaner. Det kan dog oplyses, at samtlige Ateas trailere, herunder også de i sagen omhandlede, gennemsnitligt med tre-månedersintervaller bliver eftersmurt og vedligeholdt, samt efterset for eventuelle fejl og mangler. Som sagens Bilag Adc. 6 er fremlagt synsrapporter vedrørende de to trailere.

Ved en efterfølgende besigtigelse af trailerne, blev der alene konstateret en manglende klods/endestykke på én af lamellerne i traileren med registreringsnr.

AE6278 (se hertil foto fremlagt af Tryg; sagens Bilag 11). Dette blev efterfølgende repareret ved påsvejsning af et nyt endestykke. Vedrørende traileren med registreringsnr. BZ3958 blev der ikke konstateret nogle fejl eller mangler ved køretøjet.

-o0o-

Under sagens indledende behandling indhentede Atea en udtalelse vedrørende muligheden for effektiv trailervask fra selskabet Fiskbæk Lastvognsservice ApS, sagens *Bilag C*, hvorom bemærkes at sidste side heri udgør det billedmateriale fra sagens bilag, som udtalelsen blandt andet baseres på. Det bemærkes i den forbindelse, at den sproglige dobbeltnegation, som fremkommer, når man sammenholder første del af udtalelsens andet afsnit med den efterfølgende «bullit» nr. to er utilsigtet: Fiskbæks Jimmi Schmücker og John Hansen finder, at det er umuligt, at fragmenter af den nævnte størrelse efter foretagen professionel vask kan stamme fra traileren.

...»

(248) *Alm. Brand* har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 11. marts 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

«...

Anbringender

I forhold til Atea:

Der skal indledende henvises til det af MEGA WASH og Tryg anførte om Ateas ansvar, hvilket kan tiltrædes. Alm. Brand gør samme forhold gældende i relation til Atea.

Særligt gøres det gældende, at Atea anvendte sættevogne til transport af fødevarer umiddelbart efter samme sættevogne havde været anvendt til transport af affald og herefter alene havde gennemgået en vask på 15-20 min., der kostede 476 kr. ex. moms.

Videre gøres det gældende, at det i sig selv er en skærpende omstændighed, at Atea som professionel transportør vælger at anvende samme sættevogne til fødevarer og industriaffald. Særligt skærpende da der mellem TRYG's kunde og Atea var indgået en specifik aftale om kontaminering, jf. bilag 14.

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det herefter gældende, at det af Atea til Alm. Brand anmeldte ansvarskrav skyldes, at de af Atea til transporterne anvendte sættevogne ikke var egnede til at gennemføre transporterne.

Til støtte herfor gøres det gældende, at Atea anvendte sættevogne, der havde en særlig indretning, som gjorde dem særligt svære at vaske, og som forinden havde været brugt til transport af affald.

Det gøres i tilknytning hertil videre gældende, at det af de mellem Atea og Alm. Brand aftalte forsikringsvilkår fremgår, at forsikringen ikke dækker «skade der skyldes, at køretøj/materiel ikke er egnet til at gennemføre den pågældende transport», jf. bilag Adc. 3. Det gøres gældende, at Atea uagtsomt har overtrådt dette aftalevilkår, ligesom Atea ikke har bevist, at overtrædelsen af vilkåret ikke var årsag til skaderne.

Det skal i tilføjelse hertil også gøres gældende, at KRONE FLEET A/S har udtalt at i hvert fald den ene trailer ikke var «egnet til at transportere fødevarer», jf. bilag Adc. IIC.

Det gøres som følge heraf gældende, at Alm. Brand allerede af den grund må frifindes.

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det derudover gældende, at Atea har forvoldt de anmeldte skader ved grov uagtsomhed.

Til støtte herfor gøres det gældende, at Atea anvendte samme sættevogne, der havde en særlig indretning som gjorde dem særligt svære at vaske, til kørsel med både affald og fødevarer, hvorfor der var en indlysende risiko for den indtrådte skade.

Det gøres i forlængelse heraf gældende, at der ikke er dækning for skader forvoldt ved grov uagtsomhed, jf. bilag Adc. 3, hvorfor Alm. Brand må frifindes.

I forhold til MEGA WASH:

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at såfremt Tryg får medhold i sin påstand mod Atea, og Atea får medhold i både påstanden mod MEGA WASH og påstanden mod Alm. Brand, gøres det gældende, at MEGA WASH, der har påtaget sig at rengøre sættevognene mod betaling, er nærmest til at bære risikoen for de anmeldte skader.

Det gøres derfor gældende, at MEGA WASH skal friholde Alm. Brand for en eventuel erstatningsudgift.

...»

(249) *Mega Wash* har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit sammenfattende processkrift af 11. marts 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

«...

2. SAMMENFATTENDE SAGSFREMSTILLING

Parterne

2.1 Atea er en professionel transport- og vognmandsvirksomhed, der efter eget udsagn, har rådighed over mere end 40 lastbiler og er eksperter inden for walking-floor-trailere.

2.2 Mega Wash er en dansk virksomhed, der tilbyder forskellige løsninger inden for lastvogns- og containervask til transportvirksomheder. Mega Wash har vaskehaller i Vejle, Padborg, Horsens og Hørning.

Om Mega Wash's forretningsmodel

2.3 Mega Wash's ydelser er for langt størstedelen standardiserede ydelser. Lastbilerne ankommer, oftest uden forudgående varsel, og holder i kø til en af Mega Wash's vaskeanlæg. Herefter meddeler lastbilchaufføren Mega Wash's medarbejdere, hvorvidt der ønskes en indvendig eller udvendig vask (eller begge).

2.4 Ydelserne er, som det også fremgår af Mega Wash's prisliste (Bilag adc. IIA), som udgangspunkt standardiserede. Det indebærer i praksis, at der ikke forud for trailervasken bliver aftalt nærmere om indholdet af vasken, ligesom at Mega Wash som oftest heller ikke bliver oplyst, hvilket gods, traileren har kørt med tidligere. Mega Wash tilbyder en almindelig vask, der typisk tager 15 til 20 minutter at gennemføre. En indendørs vask af en walking-floor-trailer koster 476 kroner eksklusiv moms.

Om de pågældende vask af Ateas trailere

2.5 Ateas trailere blev vasket på tilsvarende vis. Chaufførerne ankom uden forudgående aftale på Mega Wash's vaskehal i Padborg, hvor vaskene blev foretaget. Mega Wash gennemførte vask af trailerne som aftalt. Trailerne blev sæbet ind i sæbevand og spulet igennem med en højtryksspuler. Herefter blev trailerne inspiceret af Ateas chauffør, som ikke rejste nogle anmærkninger til arbejdet og dermed godkendte vaskene.

2.6 Mega Wash havde ingen viden om, hvad traileren havde været benyttet til før, og slet ikke, at den skulle benyttes til fødevarer bagefter.

2.7 Mega Wash blev ikke forud for nogle af de to aftaler om trailervask adviseret om, at Atea havde kørt med husholdningsaffald forud for rengøringen. Som det fremgår af vaskekvitteringen for 25. april 2022, fremgår det tværtimod, at traileren forud for vask havde kørt træflis.

2.8 Mega Wash blev heller ikke forud for de to aftaler om trailervask instrueret i, at vaskeopgaven krævede særlige forholdsregler, eller skulle udvides til en grundigere vask, herunder at traileren forventedes benyttet til fødevarer. Atea har i det hele ikke givet nogen særlige instruktioner til Mega Wash om rengøring af trailerne.

2.9 Det fremgår af Søren Outzens, fra Krone Fleet, udtalelse, at det ikke er muligt at rengøre under gulvet, når først affaldet har sat sig ind under gulvet, medmindre man fjerner hele lamelbunden (bilag adc. IIC), hvilket burde være Atea bekendt. Dette støttes videre, af de besigtigelsesrapporter, der er fremlagt i sagen

2.10 Walking-floor trailere kan benyttes til transport af en lang række typer gods. Alt efter hvilke typer gods man transporterer, skal der iagttages forskellige forholdsregler. Til eksempel fremgår det af en af Danmarks store udlejere af walking-floor trailere, Krone Fleets, vejledninger, at blandt andet produkter med glas, men også med frugt og grønt, skal læsses på en walking-floor trailer med gulvpresenning som beskyttelse (Bilag Adc. IIB). Det er blevet Mega Wash oplyst, at presenningen tjener flere formål: Dels sikrer den, at der ikke kommer skarpe eller slibende materiale ned mellem lamellerne, der kan ødelægge lamellerne og slide på gulvet, dels sikrer det, at små og skarpe genstande ikke ryger ned til lamellerne og senere blandes med andet gods, og endelig sikrer det, at hvis der skulle være fremmedlegemer under lamellerne, så beskytter presenningen imod, at det blandes med det transporterede gods. Dette fremgår også af udtalelsen fra Peter van den Einden, producenten af den ene trailer, i besigtigelsesrapporten af 26. august 2022 (Bilag Adc. IA, s. 7).

2.11 Atea har indenretligt bekræftet, at der ikke blev benyttet gulvpresenninger under tidligere transporter. Dette beskriver Søren Outzen, fra Krone Fleet, som en klar fejl hvis traileren har kørt med glasskår, affald eller andet slibende materiale (Bilag Adc. IIC). Dels har dette medført slid på traileren, men det har også – givet trailerens ringe stand – medført, at affaldet er trængt ned under lamellerne.

Om standen af trailerne

2.12 Søren Outzen, administrerende direktør i Krone Fleet, der er Danmarks største importør af Walking-Floor-trailere fra Knappen, har til brug for nærværende sag udtalt sig om de i sagen omhandlende trailere og deres stand (Bilag Adc. IIC).

2.13 Det fremgår af udtalelsen, at trailer AE 6278 var i meget dårlig stand og dårligt vedligeholdt. Standen af trailer BC 3958 er desværre ikke yderligere dokumenteret, men det må lægges til grund, at billederne af AE 6278 er repræsentative for begge trailere. Det fremgår videre af udtalelsen fra Krone Fleet (Bilag Adc. IIC), at det voldsomme slid på traileren og den ringe stand af traileren kan medføre, at fremmedlegemer som affald og glasskår kan sætte sig inde under gulvet, som kan ryge ud ved senere losninger. Atea har ikke, trods opfordring hertil, under sagens indenretlige behandling fremlagt dokumentation for en faktisk vedligeholdelsesplan for trailerne, eller i øvrigt bevis for, at trailerne var i passende stand.

3. ANBRINGENDER

Det gøres til støtte for den nedlagte frifindelsespåstand gældende, at Mega Wash ikke har handlet ansvarspådragende over for Atea. Dette støttes i første omgang på, at Mega Wash har leveret en kontraktmæssig ydelse. Der er intet, der indikerer, at Mega Wash skulle have leveret en mangelfuld ydelse eller i øvrigt skulle have handlet ansvarspådragende over for Atea. Det er videre ikke dokumenteret, endsige sandsynliggjort, at glasskårene skulle have været i trailerne forud for trailervaskene. Det støttes i anden række på, at skaderne skyldes egen skyld hos Atea, som har forsømt at vedligeholde trailerne, har forsømt at benytte gulvpresenning og i øvrigt har transporteret affald umiddelbart forinden, de transporterede de i sagen omfattede kaffebønner.

3.1 Det er Atea, der er nærmest til at tilsikre, at trailerne levede op til de krav, der skulle til at transportere de i sagen omhandlede partier kaffe, herunder sikre, at der ikke er risiko for eventuelle fremmedlegemer eller andre objekter, der kunne føre til kontaminering. Dette ansvar kan Atea ikke vælte over på Mega Wash uden særskilt, eksplicit aftale herom. En sådan aftale er ikke indgået i nærværende sag.

3.2 En standard trailervask af en walking-floor-trailer kan ikke tilsikre, at eventuelle spåner eller andre rester ikke ligger under lamellerne. Det er Atea, der skal sikre, at deres trailere sikkert kan transportere det gods, de påtager sig at transportere. Mega Wash havde ingen kendskab til, hvad Atea havde transporteret før trailervaskene eller hvad de skulle transportere efter, og kan således ikke forventes at have givet noget tilsagn om, at traileren kunne bruges til at transportere fødevarer. Det forhold at Atea valgte at transportere kaffebønner i forlængelse af, at de transporterede husholdningsaffald er Mega Wash uvedkommende. Atea burde – som professionel vognmand – have vidst, at et sådan transportforløb, uden en grundig mellemkommende vask, herunder med fjernelse af chassis og lameller, ville indebære risiko for kontaminering. En sådan risiko kan alene Atea bære.

3.3 Dette støttes videre på, at det fremgår af udtalelserne fra alle fageksperter i sagen, at en standard højtryksrens, som bestilt af Atea, ikke kan fjerne de affaldsrester, der er røget under lamellerne. Det fremgår videre, at det ikke vil være muligt at finde så store stykker glasskår efter en almindelig højtryksvask. Der er således ingen årsagssammenhæng mellem Mega Washs vask og de fundne glasskår i kaffen.

3.4 Hvis ikke glasskårene allerede var i partiet med kaffebønner, da de blev overdraget til fragtmand, så skyldes skaderne, at Atea har forsømt at vedligeholde Walking-Floor-trailerne tilstrækkeligt, og videre, at Atea har begået en række professionelle fejl, herunder den manglende anvendelse af underlægningsdug, det manglende vedligehold af trailerne samt den sløsede tilgang til sammenblanding af godstyper.

3.5 Da der ikke er årsagssammenhæng mellem Mega Washs udførelse af vasken og skaderne, og da der i øvrigt ikke er begået professionelle fejl fra Mega Washs side, må Mega Wash frifindes fra Ateas påstande.

3.6 Det gøres endeligt gældende, at Mega Wash skal frifindes, idet Atea har udvist en betydelig grad af egen skyld. Atea har ikke vedligeholdt trailerne tilstrækkeligt, hvilket formentligt har medført at affald kunne trænge ned under lamellerne. Videre har Atea forsømt at benytte gulvpresenning, hvilket kan have ført til unødigt slid på lamellerne og have ført til at fremmedlegemer er faldet under lamellerne og blevet blandet med kaffepartierne i forbindelse med losning af partierne.

3.7 Endelig har Atea ikke løftet bevisbyrden for, at Mega Wash har handlet ansvarspådragende eller at der er årsagssammenhæng mellem Mega Wash' vaskeopgave og skaden, herunder at glasstykkerne befandt sig i traileren før Mega Wash' arbejde.

3.8 Samlet fører dette til at Mega Wash må frifindes for Ateas påstande. ...»

Rettens begrundelse og resultat

(250) Sagerne drejer sig navnlig om, hvorvidt Atea er ansvarlig over for Tryg som vareforsikrer for BKI for beskadigelse ved kontaminering med glasskår af to partier kaffebønner, som Atea forestod transporten af, jf. CMR-lovens § 24. Hvis det er tilfældet, er det næste spørgsmål, om Atea kan rette et friholdelseskrav mod sit ansvarsforsikringsselskab Alm. Brand, hvilket blandt andet afhænger af, om der er udvist grov uagtsomhed fra Ateas side. Endelig er det i tilfælde af ansvar for Atea spørgsmålet, om Atea og/eller Alm. Brand kan rette et friholdelseskrav mod Mega Wash, herunder som følge af mangelfuld rengøring af to walking floor trailere, som Atea transporterede råkaffebønnerne i.

(251) Det første spørgsmål i sagen er, om der er gjort rettidig indsigelse over for Atea vedrørende skader på de to partier råkaffebønner, jf. CMR-lovens § 38, stk. 1.

(252) Tryg er som vareforsikrer for BKI indtrådt i BKIs eventuelle krav mod Atea. BKI modtog det første parti råkaffebønner den 26. april 2022. Efter forklaringerne om aflæsningen af råkaffebønnerne den 26. april 2022 og de fremlagte fotografier af den rist, som råkaffebønnerne løb direkte ned i ved aflæsningen, er det ikke godtgjort, at glasskårene i råkaffebønnerne var synlige i forbindelse med afleveringen af råkaffebønnerne. Indsigelsesfristen var derfor 7 dage, jf. CMR-lovens § 38, stk. 1. BKI gjorde indsigelse over for Atea ved e-mail af 28. april 2022, hvilket således var rettidigt. Vedrørende leveringen af det andet parti råkaffebønner den 28. april 2022 blev der efter samstemmende forklaringer, herunder fra Ateas chauffør gjort indsigelse i umiddelbar forlængelse af afleveringen af råkaffebønnerne og konstatering af glasskårene. Denne indsigelse var således også rettidig, jf. CMR-lovens § 38, stk. 1. Trygs eventuelle krav er derfor ikke bortfaldet som følge af manglende rettidige indsigelser.

(253) Det skal herefter vurderes, om Atea er ansvarlig for skaderne på de to partier råkaffebønner ved kontaminering med glasskår.

(254) Første spørgsmål er i den forbindelse, om partierne med råkaffebønner er blevet beskadiget i tiden fra Ateas overtagelse af dem og indtil aflevering, jf. CMRlovens § 24 stk. 1. Det bemærkes, at bevisbyrdereglen i CMR-lovens § 11, stk. 2, ikke finder anvendelse ved denne vurdering, da der som nævnt ikke er tale om synlige skader, og Atea heller ikke i øvrigt har haft anledning til at tage forbehold i fragtbrevet af betydning for de foreliggende skader. Den afgørende vurdering er herefter, om det kan udelukkes, at kontamineringen af råkaffebønnerne med glasskår skete før Ateas overtagelse af råkaffebønnerne fra leverandørerne og efter Ateas aflevering til BKI heraf.

(255) Der blev i forbindelse med leveringen den 28. april 2022, som var den anden af de to omhandlede leveringer, konstateret væsentlige skader på walking floor trailerens lad, og det ses på de fremlagte fotografier af skaderne, at skaderne har en sådan karakter og omfang, at det må antages, at eventuelle glasskår fra tidligere transporter ikke med sikkerhed har kunnet vaskes væk ved en indvendig vask af traileren. Hertil kommer, at walking floor traileren i tiden op til transporten også havde været anvendt til transport af industriaffald som forklaret af Ateas chauffør. Dette kan sammenholdes med, at leveringen skete fra en professionel råkaffeleverandør med direkte påfyldning fra en beholder via en snegl, samt at det var en ud af fem leverancer fra samme parti råkaffe, hvoraf de fire andre partier ikke var kontaminerede med glasskår. Under disse omstændigheder finder retten, at det kan udelukkes, at kontamineringen med glasskår skete inden Ateas overtagelse af dette parti råkaffebønner. Henset til forklaringerne om fundet af glasskår i forbindelse med afleveringen af råkaffebønnerne til BKI den 28. april 2022 sammenholdt med oplysningerne om skaderne på traileren og tidligere kørsel med industriaffald findes det ligeledes at kunne udelukkes, at kontamineringen af råkaffebønnerne skete efter afleveringen.

(256) Som følge heraf kan det lægges til grund, at kontamineringen med glasskår af det andet parti råkaffebønner skete i Ateas varetægt, jf. CMR-lovens § 24, stk. 1.

(257) For så vidt angår den første levering den 26. april 2022, fremgår det af oplysninger fra direktør i Atea Anders Herman Køpke til besigtigelsesrapport af 26. august 2022 fra Esbjerg Besigt ApS, at der også var kørt med industriaffald med denne walking floor trailer. Når det sammenholdes med det ovenfor anførte vedrørende den anden levering af råkaffebønner den 28. april 2022, finder retten, at det efter en samlet vurdering tilsvarende kan udelukkes, at kontamineringen var sket før Ateas overtagelse fra leverandørerne af råkaffebønnerne og efter Ateas aflevering heraf til BKI. Der er herved også lagt vægt på, at både leverandøren og modtageren har et professionelt set up til håndtering af råkaffebønner. Det kan således lægges til grund, at også kontamineringen af dette parti råkaffe skete i Ateas varetægt.

(258) Atea er således ansvarlig for skaderne på råkaffebønnerne overfor Tryg Forsikring, jf. CMR-lovens § 24, stk. 1, medmindre de af Atea anførte ansvarsfrihedsgrunde er til stede.

(259) Der er ikke holdepunkter for, at det var efter anvisning fra BKI, at fragten af råkaffebønnerne skete i walking floor trailere, og Atea var ansvarlig for Mega Wash's handlinger og undladelser i forhold til BKI, jf. CMR-lovens § 4. Allerede derfor er der ikke ansvarsfrihed efter CMR-lovens § 24, stk. 2. Heller ikke CMRlovens § 25, stk. 1, litra c, om særlige farer, herunder ved læsning, kan føre til ansvarsfrihed, da det som nævnt kan udelukkes, at kontamineringen er sket i forbindelse med læsningen.

(260) Ingen af de påberåbte ansvarsfrihedsgrunde er således til stede, og Atea er derfor ansvarlig for skaderne over for Tryg.

(261) Trygs krav over for Atea tages derfor i det hele til følge.

(262) Det er herefter spørgsmålet, i hvilket omfang Atea kan rette et friholdelseskrav mod sit ansvarsforsikringsselskab Alm. Brand, der har gjort gældende, at kravene vedrørende de to partier råkaffebønner er omfattet af undtagelser i ansvarsforsikringens dækningsvilkår. Det er således gjort gældende, at skaderne ikke er omfattet af dækningen som følge af udvist grov uagtsomhed, og idet de anvendte walking floor trailere ikke var egnede til at gennemføre den pågældende transport, jf. forsikringsvilkårenes pkt. 5.7 og 5.9.

(263) For så vidt angår spørgsmålet om grov uagtsomhed, indgår der i vurderingen vedrørende den anden leverance den 28. april 2022, at det ses på de fremlagte fotografier, at der var væsentlige synlige skader indvendigt i traileren. Ateas chauffør i forbindelse med den første leverance af 26. april 2022 har i forbindelse med, at han blev forevist fotografier af skaderne på traileren, som blev anvendt til leverancen den 28. april 2022, forklaret, at skaderne ser voldsomme ud, og han ikke vil tro, at traileren måtte køre med fødevarer. Sammenholdt med at Atea er professionel transportør og den særlige agtpågivenhed, der må kræves ved transport af fødevarer, finder retten, at transport af råkaffebønnerne i en trailer med de foreliggende skader efter tidligere transport af industriaffald i samme trailer indebar en åbenlys risiko for, at der ville ske kontaminering med glasskår som sket uanset forudgående vask af traileren. Atea har derfor udvist grov uagtsomhed i forbindelse med transporten af den anden leverance af 28. april 2022. Henset til fundene af glas i traileren som f.eks. ses på foto sendt med e-mail af 29. april 2022 fra Casper Rasmussen, BKI, kan det også lægges til grund, at der er årsagssammenhæng mellem den udviste grove uagtsomhed og kontamineringen med glasskår af dette parti råkaffebønner. Skaden på den anden leverance er derfor undtaget for dækning af forsikringen, jf. vilkårenes pkt. 5.7.

(264) Som følge heraf frifindes Alm. Brand for Ateas friholdelseskrav vedrørende den anden leverance, hvis værdi er opgjort til 496.488,33 kr.

(265) Vedrørende den første leverance den 26. april 2022 er der ikke fremlagt fotografier eller anden dokumentation vedrørende walking floor trailerens indvendige stand, og der er er heller ikke i øvrigt holdepunkter for, at den i strid med chaufførens forklaring var beskadiget. Det kan derfor ikke udelukkes, at kontamineringen med glasskår skyldtes en skjult skade på traileren eller andre ikke synlige forhold. Der er modstridende forklaringer om, hvorvidt det er muligt at vaske en velvedligeholdt walking floor trailer helt ren, efter at den har været anvendt til transport af industriaffald, herunder industriaffald indeholdende glasskår. Der er heller ikke i øvrigt sikre holdepunkter for, at det ikke er muligt. Det er derfor ikke godtgjort, at Atea har udvist grov uagtsomhed i forbindelse med denne leverance.

(266) Spørgsmålet er herefter, om den anvendte walking floor trailer ikke var egnet til at gennemføre transporten, jf. forsikringsvilkårenes pkt. 5.9. Bestemmelsen må forstås således, at der er tale om generel uegnethed, idet spørgsmålet om konkret uegnethed, herunder som følge af forudgående transport af industriaffald og skader på traileren, indgår i vurderingen af grov uagtsomhed. Vedrørende spørgsmålet om generel uegnethed kan det lægges til grund, at walking floor trailere sælges til transport af blandt andet fødevarer. Der

er modstridende forklaringer om mulighederne for rengøring af sådanne trailere, og der er heller ikke i øvrigt sikre holdepunkter for, at walking floor trailere generelt ikke kan rengøres indvendigt. Det er derfor ikke godtgjort, at den anvendte walking floor trailer ikke var egnet til at gennemføre transporten, jf. forsikringsvilkårenes pkt. 5.9.

(267) Ingen af de påberåbte undtagelser i forsikringsvilkårene finder således anvendelse vedrørende den første leverance af 26. april 2022.

(268) Derfor tages Ateas friholdelseskrav på 396.990,93 kr. med fradrag af selvrisiko på 8.378 kr. i alt 388.612,93 kr. mod Alm. Brand vedrørende den første leverance til følge, ligesom kravet om friholdelse af Atea vedrørende sagsomkostninger til Tryg i forbindelse med dette krav tages til følge. Sidstnævnte indgår i sagsomkostningsopgørelsen nedenfor.

(269) Der skal herefter tages stilling til Ateas og Alm. Brands friholdelsespåstande over for Mega Wash.

(270) Første spørgsmål i den sammenhæng er, om Mega Wash har givet en garanti for, at trailerne var således rengjort, at der kunne ske fødevaretransport i dem. Hverken de fremlagte vaskekvitteringer fra Mega Wash eller det anførte på Mega Wash's hjemmeside om «garanti for kvalitet» indeholder en tilsikring af denne karakter. Der er heller ikke ved de i sagen afgivne forklaringerne eller i øvrigt godtgjort, at der skulle være givet eller krævet en sådan garanti. Mega Wash er derfor ikke ansvarlig over for Atea og Alm. Brand som følge af en afgivet garanti.

(271) Spørgsmålet er herefter, om de to trailere var mangelfuldt rengjort. Begge de to chauffører fra Atea har forklaret, at de i forbindelse med vask hos Mega Wash kontrollerede, at walking floor trailerne var renvaskede, og de krævede yderligere vask, hvis det ikke var tilfældet. Ateas chauffør i forbindelse med den første leverance af 26. april 2022 har desuden forklaret blandt andet, at hvis der havde været glasskår i traileren efter vasken den 25. april 2022, havde han ikke godkendt vasken, og han havde ikke fået lov til at læsse råkaffebønnerne i traileren i Bremen. Chaufføren på den anden leverance af 28. april 2022 har yderligere forklaret blandt andet, at han inspicerede traileren, efter at den var blevet vasket den 27. april 2022, for at godkende den, og at han ikke ville acceptere at få plombering på traileren, før han så, at traileren var i god stand. Sammenholdt med at det ikke kan udelukkes, at kontamineringen med glasskår skyldtes skader på trailerne, hvilket er Ateas ansvar, er det ikke godtgjort, at Mega Wash havde udført en mangelfuld rengøring af de to trailere.

(272) Samlet er der således ikke et ansvarsgrundlag for Mega Wash, som herefter frifindes i det hele for Ateas og Alm. Brands friholdelsespåstande.

(273) Henset til sagernes udfald, værdi, omfang og forløb skal der betales sagsomkostninger som følger:

(274) Atea skal betale 94.000 kr. i sagsomkostninger til Tryg til dækning af udgifter til advokatbistand med 75.000 kr. ekskl. moms og retsafgift med 19.000 kr.

(275) Alm. Brand skal betale 29.000 kr. i sagsomkostninger til Atea til dækning af udgifter til

advokatomkostninger med 10.000 kr. ekskl. moms og retsafgift med 19.000 kr. Det indgår heri, at Alm. Brand skal friholde Atea for sagsomkostninger til Tryg vedrørende kravet på 396.990,93 kr., mens Alm. Brand i det indbyrdes forhold mellem Alm. Brand og Atea har vundet vedrørende det største af de to krav, og Ateas retsafgift af det vundne beløb skal erstattes.

(276) Atea skal betale 50.000 kr. ekskl. moms i sagsomkostninger til Mega Wash til dækning af udgifter til advokatbistand.

(277) Endelig skal Alm. Brand betale 50.000 kr. ekskl. moms i sagsomkostninger til Mega Wash til dækning af udgifter til advokatbistand.

(278) Vedrørende de to sidstnævnte forhold er der yderligere lagt vægt på, at Mega Wash har været repræsenteret af samme advokat i sagerne mod Atea og Alm. Brand.

Thi kendes for ret:

Atea Transport ApS skal til Tryg Forsikring A/S betale 893.479,23 med tillæg af rente på fem procent årligt fra den 19. september 2022.

Alm. Brand Forsikring A/S skal friholde Atea Transport ApS for et beløb på 388.612,93 kr. med tillæg af rente på fem procent årligt fra den 19. september 2022, som Atea Transport ApS skal betale til Tryg Forsikring A/S.

Mega Wash A/S frifindes.

Atea Transport ApS skal betale 94.000 kr. i sagsomkostninger til Tryg Forsikring A/S.

Alm. Brand Forsikring A/S skal betale 29.000 kr. i sagsomkostninger til Atea Transport ApS.

Atea Transport ApS skal betale 50.000 kr. i sagsomkostninger til Mega Wash A/S.

Alm. Brand Forsikring A/S skal betale 50.000 kr. i sagsomkostninger til Mega Wash A/S.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

ND-2025-10 Frostating lagmannsrett

Myndighet	Frostating lagmannsrett
Dato	2025-06-19
Doknr/publisert	ND-2025-10
Stikkord	(10) Kontraktsrett. Orgalime S 2012. Grov uaktsomhet.
Sammendrag	Sea1 Offshore Rederi AS krevde erstatning fra Brunvoll Volda AS for omfattende tørrdokkingskostnader i Brasil etter at propellbladtetninger (o-ringer) levert av Brunvoll til brønnintervensjonsskipene «Siem Helix 1» og «Siem Helix 2» viste seg å ha feil som medførte oljelekkasjer og nødvendiggjorde utskiftninger/utbedringer ved flere dokkinger. Partene var enige om at det forelå en mangel og årsakssammenheng til dokkingene, men tvisten gjaldt om Sea1 likevel ikke kunne kreve dokkingskostnadene dekket, når kontrakten la dokkingskostnader på kjøperen og bare åpnet for ansvar dersom leverandøren hadde utvist grov uaktsomhet. Lagmannsretten kom etter en konkret vurdering til at kontraktens ansvarsbegrensning måtte gjelde for forholdet og at vilkåret om grov uaktsomhet ikke var oppfylt. Det ble lagt vekt på at Brunvolls kontrollrutiner for en slik standard lagervare ble ansett som forsvarlige og i henhold til gjeldende retningslinjer.
Saksgang	Møre og Romsdal tingretts dom 19. juni 2025, TMOR-2024-81044 – Frostating lagmannsrett LF-2025-11147 (25-011147ASD-FROS).
Parter	Sea1 Offshore Rederi AS (advokat Anders Wilhelm Færden) mot Brunvoll Volda AS (advokat Kyrre Width Kielland).
Forfatter	Retten: lagdommerne Marit Forsnes, Toril Andersson og Ragnhild Ryssdal Vada.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) Saken gjelder et rederis erstatningskrav som følge av mangelfulle propellbladtetninger levert til to skip. Spørsmålet i saken er om selger har erstatningsansvar for utgifter til tørrdokking i forbindelse med utbedringene av mangelen. Saken reiser spørsmål om det er utvist grov uaktsomhet av selger, og om selger har ansvar for underleverandørens forsømmelse.

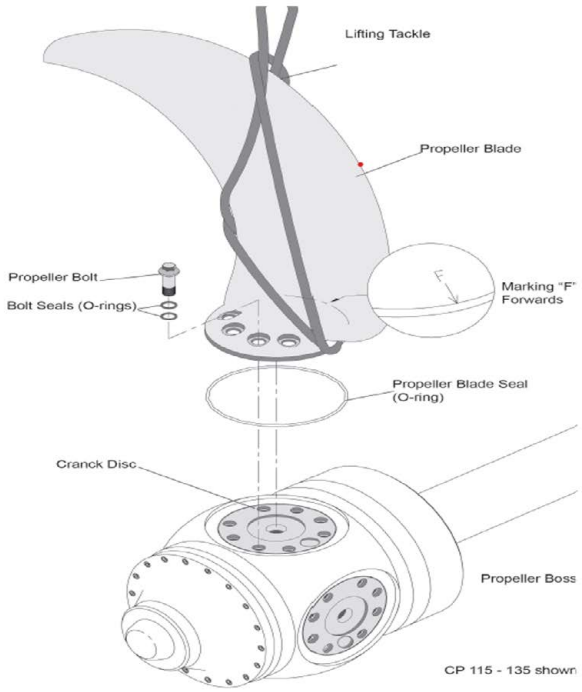
Sakens bakgrunn

(2) Det norske rederiet Sea1 Offshore Rederi AS (Sea1) eier skipene Siem Helix 1 og Siem Helix 2. Skipene ble bygd i 2016 og er avanserte brønnintervensjonsskip. Båtene leies ut til brønnintervensjonsoppdrag i forbindelse med boring etter olje og gass på kontinentalsokkelen utenfor Brasil. Skipene er i DNV GL klasset som blant annet Clean, noe som innebærer at det er strenge krav til utslipp.

(3) Brunvoll Volda AS (Brunvoll) utvikler, produserer og selger fremdriftssystemer til skip. Selskapet leverte propellanleggene som er installert på Siem Helix 1 og Siem Helix 2 og har servicekontrakt med Sea1 om overhaling av propellanleggene.

(4) Skipene har to propellanlegg hver og hvert propellanlegg har fire propellblader. Propellbladene er vribare og propellene drives av et avansert dynamisk posisjoneringssystem (DP). Fartøyets propeller må styres for å holde fartøyet i eksakt samme posisjon og er derfor i konstant bruk under operasjoner. Mellom propellhuset og hvert propellblad er det en tetningsring, en såkalt o-ring, som tvisten gjelder. Formålet til tetningsringen er å hindre sjøvann i å trenge inn i propellanlegget, og hindre at olje fra propellanlegget lekker ut i sjø. O-ringene utsettes for en tilnærmet kontinuerlig bevegelse på grunn av propellenes bruk i posisjoneringen.

(5) Tetningsringen er den enheten som i bildet nedenfor er benevnt «Propellar Blade Seal (o-ring)».



(6) Siem Helix 1 og Siem Helix 2 må fornye sine klassesertifikater hvert femte år. Båtene gjennomførte slike klassefornyelser første gang henholdsvis i september/oktober 2021 og mars 2022. Klassefornyelsen av begge skipene fant sted på Rio Grande Shipyard i Brasil. I forbindelse med arbeidene med klassefornyelsen avtalte partene at Brunvoll skulle levere o-ringer og utføre servicearbeider. Begge skipene var som nybygg utstyrt med o-ringer fra leverandøren Lagersmit og gummien hadde hardhet 60 Shore.

(7) Ved klassefornyelsene ble flere av de opprinnelige o-ringene fra Lagersmit byttet ut med o-ringer som Brunvoll hadde fått fra sin leverandør Tingstad AS. Underleverandøren til Tingstad var det italienske selskapet Oringone S.r.l. Det er uomtvistet mellom partene at det i forbindelse med klassefornyelsene ble montert mangelfulle o-ringer og at mangelen besto i at gummien til o-ringene hadde hardhet 70 Shore, og ikke 60 Shore.

(8) I mars 2023 oppdaget mannskapet på Siem Helix 1 en oljelekkasje fra styrbord propellanlegg. Sea1 fikk på kort varsel reservert tørrdokk på et verft i Brasil. Båten måtte tas opp i tørrdokk for reparasjon, og Brunvoll besørget utbedringen. Reparasjonene foregikk fra 2. til 4. april 2023 og under arbeidene på verftet ble det oppdaget unormal slitasje på o-ringene til to propellblad. De slitte o-ringene ble byttet ut. O-ringene som ble satt inn var av tilsvarende type som de som ble satt inn ved klassefornyelsen, altså o-ringer fra produsent Oringone levert til Brunvoll av Tingstad. Kostnadene ved denne dokkingen var USD 1 544 289,15.

(9) På bakgrunn av oljelekkasjen utarbeidet Sea1 21. mars 2023 «Initial Notification of Incident Helix 1». Hendelsen ble klassifisert som en miljøhendelse hvor alvorlighetsgraden for miljøet ble satt til 1C – den laveste graden av alvorlighet. Det ble anslått at oljelekkasjen var nær tre til fem liter per dag, og at lekkasjen ikke hadde innvirkning på skipets drift på kort sikt.

(10) Brunvoll utarbeidet den 4. april 2023 en servicerapport hvor det ble påpekt at det under reparasjonen ble funnet «excessive wear» – unormal slitasje på propellbladtetninger. I en rotårsaksanalyse fra Brunvoll datert 28. april 2023 fremgikk at lekkasjen var forårsaket av unormal slitasje på o-ringene.

(11) I rotårsaksanalysen het det:

> *«2.2 Wrong type material delivered*
> BVO has ordered casted FKM sealings at least for the last 4 years from Tingstad. These are specified with material Z419 FKM 60 Black hardness 60 Shore. Investigation of material properties shows that the actual sealings are delivered with material Z080 FKM 70 Black, with hardness 70 Shore.
>
> Customer support at maker has confirmed that delivered blade seals are NOT according to Brunvoll specification, and this change of material was NOT approved by Brunvoll. Brunvoll was not informed about the change of material, and it was discovered after change of seals in docking April 2023 Siem Helix 1. Tingstad with their supplier have confirmed that neither material nor hardness is in accordance to Brunvoll specification, and that this is the root cause for excessive wear.»

(12) Konklusjonen var at den unormale slitasjen skyldtes feil materiale og hardhet i o-ringene. I punktet «corrective and preventive actions» gikk frem at:

> «1. Same problem is expected at Siem Helix II. Therefore, use of NBR blade seals which is compatible with mineral oil is recommended.
>
> 2. Siem Helix I is expected to have installed blade seals of wrong material and is likely to have excessive wear and is expected to need change before 5 years. Therefore, use of NBR blade seals which is compatible with mineral oil is recommend.
>
> 3. All FKM seal in Brunvoll Volda storage checked for proper material and maker.
>
> 4. Brunvoll will continue extensive review of blade seal supplier.
>
> 5. Material investigation of blade seals by 3rd party stopped due to information from Tingstad confirming that material delivered Z080 FKM 70 is NOT suitable for blade sealing application. No need for further investigation of this material.»

(13) I april/mai 2023 oppdaget mannskapet på Siem Helix 2 en mindre oljelekkasje fra propellanlegget. Skipet ble satt i tørrdokk for reparasjon og o-ringene ble byttet ut. Reparasjonene foregikk fra 18. til 22. mai 2023. Kostnadene ved denne dokkingen var på USD 1 425 339,34. Av Brunvoll sin servicerapport datert 22. mai 2023 fremgikk at det ble påvist slitasje på to o-ringer på babord og på to o-ringer på styrbord. Også denne gang utarbeidet Sea1 en Initial Notification of Incident, datert 3. mai 2023, hvor alvorlighetsgraden ble satt til 1C.

(14) Brunvoll fjernet o-ringene fra sitt lager etter årsaksanalysen. På Siem Helix 2 ble det satt inn o-ringer fra leverandøren Otto Olsen AS med hardhet 60 Shore.

(15) I og med at Tingstad hadde levert o-ringer med en annen hardhet enn det Brunvoll hadde bestilt, utarbeidet Tingstad en rotårsaksanalyse som ble ferdigstilt 13. februar 2024. Her fremgikk at Tingstad hadde levert o-ringer som ikke samsvarte med spesifikasjonene i bestillinger fra Brunvoll, og under punkt 5 som angir mulige årsaker til at feil har oppstått, fremgår følgende:

> «5. MULIGE ÅRSAKER TIL AT FEIL HAR OPPSTÅTT
>
> - Informasjon om krav til hardhet har kommet fra kunde både gjennom forespørsel og i bestilling.
>
> - Informasjonen om hardhet har ikke blitt videreført ved opprettelse av skaffenummer i Tingstad sitt ERP-system.
>
> - På grunn av at informasjon om hardhet mangler i varebeskrivelse, så er bestilling sendt til leverandør med ufullstendig krav til produkt.

- På grunn av manglende krav til hardhet på bestilling har leverandør bekreftet '70 Shore' trolig på bakgrunn av at dette er den mest vanlige hardheten i o-ringer der det ikke er stilt egne krav.

En finner det mest sannsynlig at rotårsak til at O-ringer har blitt levert med spesifikasjoner som ikke samsvarer med bestilling skyldes ufullstendig varebeskrivelse ved opprettelse av skaffenummer i ERP-system. Informasjon om varebeskrivelse følger all videre kommunikasjon, bestilling til vår leverandør, innkjøper sjekker varebeskrivelse opp mot sin bekreftelse, varebeskrivelse vises på vår ordrebekreftelse som sendes til kunde. Varemottak hos Tingstad kontrollerer at riktig vare er mottatt opp mot varebeskrivelse i mottaksdokumenter. Feil i varebeskrivelse har medført følgefeil på alle ordrer som har kommet i etterkant. Registering av varebeskrivelse er en manuell operasjon utført av ordrebehandler på kundesenter hos Tingstad.»

(16) Det følger av analysen at feilleveransen fra Tingstad skyldes mangelfull registrering av ordren fra kundebehandleren på kundemottaket til Tingstad.

(17) Det ble oppdaget ny oljelekkasje på Siem Helix 1 i januar 2024 som ble utbedret i begynnelsen av august 2024. Det ble da installert o-ringer med riktig hardhet.

Den rettslige behandlingen

(18) Sea1 tok 22. mai 2024 ut stevning for Møre og Romsdal tingrett med krav om erstatning på USD 4 400 000, som da tilsvarte i underkant av 47 millioner kroner, med tillegg av forsinkelsesrente fra 24. november 2023. Erstatningskravet tilsvarte utgiftene til de tre tørrdokkingene i 2023 og 2024 som følge av oljelekkasjene.

(19) Brunvoll innga tilsvar og la ned påstand om frifinnelse. Partene var enige om at det forelå en mangel ved leveransen fra Brunvoll og at dette hadde forårsaket utgifter til tørrdokking. Brunvoll bestred imidlertid at det forelå ansvarsgrunnlag. Påstandsbeløpet ble under saksforberedelsen for tingretten revidert og har siden vært på USD 3 847 000 (i overkant av 39 millioner kroner).

(20) Møre og Romsdal tingrett avsa 13. november 2024 dom med slik slutning:

1. Brunvoll Volda AS frifinnes.

2. Sea1 Offshore Rederi AS dømmes innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse å betale sakskostnader til Brunvoll Volda AS med 1 486 291 – enmillionfirehundreogåttisekstusentohundreognittien – kroner.

(21) Tingretten kom til at det ikke var utvist grov uaktsomhet fra Brunvolls side og at underleverandøren Tingstad ikke kunne identifiseres med Brunvoll.

(22) Sea1 har anket dommen til lagmannsretten. Brunvoll har imøtegått anken. Det ble gjennomført ankeforhandling i Ålesund tinghus 19. – 23. mai 2025. Lagmannsretten hørte syv vitneforklaringer. Saken står i det vesentlige i samme stilling for lagmannsretten som for tingretten.

Partene anførsler

Sea1 Offshore Rederi AS har i hovedsak anført:

(23) Tingretten har tatt feil når det gjelder spørsmålet om Brunvoll hefter for den grove uaktsomheten som er utvist av Tingstad. Kjøpslovens identifikasjonsregler i §§ 27 og 40, som går ut på at selger også er ansvarlig for underleverandørers forsømmelser, gjelder som bakgrunnsrett i kontraktsforholdet. Brunvoll har ikke fraskrevet seg ansvaret for underleverandører. Orgalime S 2012 og Brunvolls egne salgsbetingelser inneholder ingen eksplisitt fraskrivelse av ansvar for underleverandørers grove uaktsomhet. Alene det å navngi selger/«supplier» som Brunvoll, peker ikke i retning av at partene har ment å fravike kjøpslovens regler.

(24) Selgerbegrepet «supplier» i Orgalime er ikke definert. Det er naturlig å trekke grensen på samme måte som kjøpsloven §§ 27 og 40 gjør. Definisjonen av «Supplier» i kontrakten må forstås å omfatte hele virksomheten, inkludert bruk av underleverandører. Det følger direkte av definisjonen av «selger» i Brunvolls salgsbetingelser, hvor uttrykket «the business of Brunvoll» benyttes, at hele forretningsvirksomheten omfattes. Dette uttrykket er videre enn kun aktiviteten til egne ansatte. Det er ikke tilstrekkelig grunnlag for å tolke kontrakten som en fraskrivelse av kjøpslovens identifikasjonsregler. En innskrenkning av den krets selger hefter for, må komme klart til uttrykk i avtalen. Brunvoll kunne ikke med basis i avtalen ha noen berettiget forventning om å fri seg fra det ansvar for underleverandører som følger av bakgrunnsretten. Uansett må en eventuell fraskrivelse settes til side som urimelig etter alminnelige rettsgrunnsetninger. Det følger av Orgalimes bestemmelser at selgeren bærer et nærmere spesifisert ansvar for forsinkelser og mangler overfor kjøperen, uavhengig av om det er selgeren selv eller en valgt underleverandør av salgsgjenstanden som har forårsaket misligholdet. Selger kan bare fri seg fra dette forsinkelses- og mangelsansvaret ved såkalt dobbelt force majeure, jf. Orgalime klausul 41 som gjenspeiler kjøpslovens dobbelt force majeure-løsning. Det er blant annet på denne bakgrunn ikke noe holdepunkt for at ansvarsbegrensningsunntaket for grov uaktsomhet i Orgalime klausul 39 – i motsetning til kjøpslovens identifikasjonsregel – er avgrenset kun til handlinger og unnlatelser som Brunvolls egne ansatte har gjort seg skyldig i.

(25) Unntaket i Orgalime klausul 39 angår graden av forsømmelse på selgersiden (grov uaktsomhet), og regulerer ikke hvilken personkrets selger («Supplier») svarer for. Det er ikke noe holdepunkt for å tillegge ordet «he»i klausul 39 selvstendig betydning for tolkningen. Det følger av sammenhengen at bruken av «he»er for å unngå å skrive «the Supplier»to ganger i samme setning. Dette fremtrer særlig klart når selgeren er et aksjeselskap, slik som i det foreliggende tilfellet, hvor man ikke kommer utenom å måtte ta stilling til identifikasjonsspørsmålet.

(26) Brunvoll foretok ikke en reell kontroll med at det ble levert riktige o-ringer fra Tingstad, selv om dokumentasjonen som ble mottatt fra Tingstad gjorde dette mulig. Brunvoll tok derved, uten at rederiet kjente til det, sjansen på at Tingstad ville foreta en tilstrekkelig grundig kontroll av at o-ringene var som bestilt. Når Brunvoll på denne måten reelt sett delegerte til Tingstad å utføre kontrollen med at det ble levert o-ringer med riktige egenskaper (herunder riktig hardhet), må Brunvoll uansett identifiseres med Tingstad når det gjelder utførelsen av denne kontrollen.

(27) Salgsbetingelsene er forfattet av Brunvoll og Orgalime er forfattet av en interesseorganisasjon som representerer selgersiden. Ved tolkningstvil må betingelsene tolkes mot Brunvoll.

(28) Brunvoll har opptrådt grovt uaktsomt. Den rettslige normen for grov uaktsomhet er relativ. Ved vurderingen av mislighold av en kontraktsforpliktelse i næringsforhold skal det mindre til enn utenfor næring. Profesjonelle aktører vurderes strengt. Normen gjelder for hele den personkrets Brunvoll hefter for. Skadeevne vurderes ut fra økonomisk tap og kontraktens formål – ikke nødvendigvis fare for liv og helse.

(29) Brunvoll var kjent med at propelltetningene inngikk i et dynamisk posisjoneringssystem med tilnærmet kontinuerlig bevegelse og at for harde o-ringer ledet til uønsket høy friksjon. Det var påregnelig for Brunvoll at det var svært høy skadefrekvens ved for harde o-ringer, og at utbedringskostnadene ville bli meget høye på grunn av tørrdokkingen.

(30) Brunvoll mottok en rekke dokumenter fra Tingstad hvor det fremgikk at o-ringene hadde feil hardhet. Dokumentasjonen var den eneste kontrollmuligheten Brunvoll hadde. Ingen kontroll ble foretatt, til tross for at dokumentasjonen var tilgjengelig i ERP-systemet.

(31) Kontrollen begrenset seg til kun å sjekke at antall, pris og de vare- og bestillingsnummer som Tingstad opplyste, stemte med egen bestilling. Dette utgjorde et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte i næringsvirksomhet. Feilen ble ikke oppdaget selv om det ville vært lett. Brunvoll brøt egne skriftlige rutiner for kontroll av ordrebekreftelser, følgesedler og fakturaer. Brunvoll delegerte i praksis til Tingstad å påse at o-ringene var i henhold til Brunvolls spesifikasjoner uten å gjøre det klart for underleverandøren at o-ringene var en kritisk del og at riktig hardhet var avgjørende for bruken. Rederiet var ikke involvert i valget av o-ringer. Brunvoll nøt høy tillit i kraft av å konstruert propellanleggene og var i praksis enerådende som leverandør.

(32) Feilen ble også gjentatt. Etter første lekkasje i 2023 ble det levert nye, men fortsatt feilaktige O-ringer, som førte til ny dokking og ytterligere tap.

(33) Tingstad begikk flere grove feil og har opptrådt grovt uaktsomt. Årsaken til feilen var at Tingstad til tross for bestillingene fra Brunvoll, og i strid med egne rutiner, ikke la inn hardhet i bestillingene, og heller ikke videreformidlet til Oringone hvilken hardhet o-ringene skulle ha. Det fremgikk uttrykkelig på ordrebekreftelsene, fakturaer og følgesedler fra den italienske underleverandøren hvilken hardhet som ble levert. Dersom Tingstads ansatte hadde kontrollert de leverte varene opp mot bestillingene, ville ikke feilen ha skjedd. Det var lett å konstatere feilen. Dette var et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte i næringsvirksomhet.

(34) Brunvoll har ansvarsforsikring som dekker kontraktansvar etter Orgalime S 2012. Forsikringsdekning og -mulighet understøtter at det ikke er urimelig å holde Brunvoll ansvarlig. Rederiets egen kaskoforsikring er irrelevant for vurderingen av ansvarsforholdet.

(35) Sea1 Offshore Rederi AS har lagt ned slik påstand:

1. Brunvoll Volda AS skal betale USD 3 847 000 til Sea1 Offshore Rederi AS med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 24. november 2023 til betaling skjer.

2. Brunvoll Volda AS skal erstatte Sea1 Offshore Rederi AS' sakskostnader for tingretten og lagmannsretten.

Brunvoll Volda AS har i hovedsak anført:

(36) Brunvoll er ikke ansvarlig for tap som følge av feilleveransen av o-ringer. Det foreligger ikke ansvarsgrunnlag. Brunvoll kan kun holdes ansvarlig dersom det er utvist grov uaktsomhet, jf. Orgalime klausul 39. Brunvoll har ikke utvist grov uaktsomhet.

(37) Det fremgår uttrykkelig av avtalen klausul 33 og 39 at Brunvoll ikke er erstatningsansvarlig for dokkingkostnader ved utbedring av mangler ved varene. Unntaket fra ansvarsfraskrivelsen omfatter kun grov uaktsomhet hos «supplier», som er definert som Brunvoll. Kontrakten inneholder ulike definisjoner av «Supplier». Det er imidlertid ingen holdepunkter for at begrepet «supplier» også skulle omfatte Tingstad, med den konsekvens at Brunvoll i praksis skulle hefte for grov uaktsomhet hos Tingstad. Ved eventuell uaktsomhet hos andre gjelder derfor ansvarsfraskrivelsen fullt ut. Det er adgang til å fraskrive seg ansvar for underleverandørers feil i næringsforhold. Det er ikke grunnlag for å pålegge Brunvoll et kontraktsmedhjelperansvar for eventuelle feil hos Tingstad. Brunvolls bestillinger av o-ringer fra Tingstad var helt uavhengig av Brunvolls levering og montering av o-ringer på Siem Helix 1 og Siem Helix 2. Tingstad har ikke oppfylt deler eller hele kontrakten på vegne av Brunvoll. Tingstad er en alminnelig leverandør.

(38) At rederiet må dekke dokkingskostnader ved mangelutbedringer er en rimelig og vanlig regulering. Brunvoll har ikke fraskrevet seg ansvar for egen grov uaktsomhet, men andres grove uaktsomhet. Det er ikke grunnlag for kontraktrevisjon. Orgalime er en bransjestandard brukt av begge parter. Ansvarsfordelingen er balansert og forutsigbar. Foreliggende forsikringsmuligheter tilsier at ansvarsfraskrivelsen er rimelig.

(39) Hva som regnes som grovt uaktsomt eller «gross negligence» er definert i kontrakten mellom partene i Orgalime klausul 2. Grov uaktsomhet krever et markert avvik fra forsvarlig atferd slik dette følger av rettspraksis og kontraktbestemmelsen. Brunvoll har ikke vært grovt uaktsom.

(40) Saken gjelder et alminnelig leverandørforhold og det er ikke grunnlag for en skjerpet aktsomhetsnorm med utgangspunkt i et profesjonsansvar. Verken lagermedarbeiderne til Brunvoll (og Tingstad) eller montørene som Brunvoll har brukt, kan regnes som profesjonsutøvere.

(41) Selv om det objektivt sett forelå en mangel ved de leverte o-ringene, var dette ikke noe Brunvoll burde oppdaget i forbindelse med leveransene. Mangelen ved o-ringene skyldtes en menneskelig svikt på ordremottaket hos Tingstad som gjorde at o-ringene fikk endrede spesifikasjoner uten at Brunvoll ble orientert om dette. Det ble levert o-ringer med hardhet 70 Shore under det samme artikkelnummeret hos Brunvoll i stedet for hardhet 60 Shore.

(42) Brunvoll fulgte sine forsvarlige rutiner som er i tråd med bransjestandard og ISO 9001-sertifisering. Det var ikke mulig for de ansatte hos Brunvoll å oppdage feilene ved visuell inspeksjon eller håndtering. For én av leveransene var det i teorien mulig å se at Tingstad hadde endret spesifikasjonene på Brunvolls artikkelnummer uten at det var

videreformidlet til Brunvoll, derom man hadde kontrollert følgesedlene fra Tingstad. Det er ikke mottaksrutine eller rutine på innkjøpsavdelingen hos Brunvoll å sjekke varebeskrivelsen/spesifikasjonene på følgesedlene. Det er kun rutine å sjekke antall, artikkelnummer, pris og bestillingsnummer. Det var ikke rimelig eller praktisk mulig å kontrollere alle følgesedler for alle katalogvarer. Brunvoll har over 25 000 varer på lager og mottar mange leveranser daglig. Lagermedarbeiderne har heller ikke teknisk kompetanse til å vurdere Shore-verdi.

(43) Det var ikke grunn til å anvende utvidede mottaksrutiner for leveranser fra Tingstad. Brunvoll hadde ikke tidligere opplevd særskilte kvalitetsutfordringer med leveranser fra Tingstad som var sertifiserte etter ISO 9001, 14001 og 45001. De følger en rekke internasjonale standarder som skal sikre høy kvalitet.

(44) O-ringene med feil hardhet hadde i seg selv ikke utpreget stor skadeevne. O-ringene er ikke klassifisert som kritiske komponenter av klasseselskapene. Skaden ble klassifisert som lav alvorlighetsgrad med ingen fare for liv, helse eller havari. Andre skip som har fått mangelfull o-ringer har ikke hatt problemer. Det er kombinasjonen av feil hardhet og at skipene har stått i dynamisk posisjonering som har ført til skadene.

(45) Brunvoll Volda AS har lagt ned slik påstand:

1. Anken tas ikke til følge.

2. Sea1 Offshore Rederi AS skal erstatte Brunvoll Volda AS' sakskostnader for lagmannsretten.

Lagmannsrettens vurdering

(46) Som det går frem av det som er sagt tidligere, gjelder tvisten spørsmålet om selger har plikt til å betale erstatning for kjøpers utgifter til tørrdokking i forbindelse med selgers utbedringer av mangler på to skip.

(47) Partene er enige om at propellbladtetningene Brunvoll leverte i forbindelse med servicearbeidene i 2021 og 2022 på skipene Siem Helix 1 og Siem Helix 2 var mangelfulle da de hadde feil hardhet.

(48) De mangelfulle tetningsringene førte til oljelekkasjer, og skipene måtte i tørrdokk i Brasil ved tre anledninger, henholdsvis i april og mai 2023 og i august 2024. Det er enighet om at utgiftene til disse tørrdokkingene utgjør i overkant av 39 millioner kroner og at utgiftene står i sammenheng med utskiftningen av de mangelfulle o-ringene. Årsakssammenheng og tap er ikke bestridt i saken. Spørsmålet er om Sea1 kan kreve utgiftene erstattet av Brunvoll – altså om det foreligger ansvarsgrunnlag.

(49) Partene er enige om at kontrakten som utgangspunkt ikke gir kjøper krav på å få erstattet slike utgifter. Unntak gjelder om leverandør/selger («supplier») har opptrådt med grov uaktsomhet («gross negligence»). Saken reiser to hovedspørsmål; om Brunvoll har opptrådt grovt uaktsomt ved leveransen av o-ringene, og om Brunvoll kan holdes ansvarlig for eventuell grov uaktsomhet hos underleverandøren Tingstad.

Rettslig utgangspunkt – partenes kontraktsforhold

(50) Partene er enige om at leveransen av o-ringene reguleres av de alminnelige salgsbetingelsene til Brunvoll – dagjeldende «Rates, terms and Conditions for Brunvoll Volda AS», og av betingelsene i den europeiske standardkontrakten Orgalime S 2012 («General conditions for the supply of Mechanical, Electrical and Electronic Products»), som det vises til i salgsbetingelsene. Det rettslige grunnlaget for avtalen mellom partene fremgår av ordrebekreftelsene for leveransene. I Brunvolls salgsbetingelser punkt 2.1 b) fremgår at Orgalimes regler med de endringer som er inntatt i seksjon III, gjelder for salg av reservedeler, som leveransen av o-ringene var.

(51) Bransjestandarden Orgalime S 2012 (Orgalime) er et sett med generelle leveringsbetingelser for kjøp og levering av mekaniske, elektriske og elektroniske produkter mellom bedrifter. Kontrakten er utviklet og utgitt av Orgalime – Europe`s Technology Industries. Dette er en europeisk bransjeforening som representerer selskaper i teknologisektoren i Europa. Avtaleverket Orgalime er en alminnelig brukt kontraktstandard ved kjøp i teknologibransjen, og er en videreutvikling av tidligere internasjonale standardvilkår, opprinnelig igangsatt på 1950-tallet av FNs økonomiske kommisjon for Europa. Målet var å forenkle internasjonal handel ved å utvikle standardiserte regler for internasjonale kontrakter. Det er opplyst at både Brunvoll og Sea1 bruker Orgalime i sine kontrakter.

(52) Orgalime oppstiller et objektivt ansvar for leverandøren («the supplier») til å rette mangler innen en viss periode. Brunvoll har også rettet manglene. Reglene for mangelansvar fremgår av Orgalime klausul 23 til 39. I den danske utgaven av Orgalime er «supplier» oversatt til leverandør.

(53) Utgifter til tørrdokking i forbindelse med mangelutbedringer påhviler Sea1 som kjøper. Dette følger av Orgalime klausul 33, og følger uttrykkelig av tillegget i salgsbetingelsene til Brunvoll «LIABILITY FOR DEFECTS – Clause 33» hvor det heter:

> «Other costs incurred when rectifying deficiencies, including but not limited to towage, docking,rigging, labour other than own personnel, will be borne in their entirely by the Purchaser.»

(54) Dersom leverandøren har handlet grovt uaktsomt gjelder ikke denne begrensningen, jf. Orgalime klausul 39 (dansk versjon):

> «Leverandøren har intet ansvar for mangler ud over det i punkterne 23-38 foreskrevne ... Denne begrænsning i Leverandørens ansvar gælder ikke, hvis han har gjort sig skyldig i Grov Uagtsomhed.»

(55) Utgangspunktet i kontrakten er således at Sea1 er ansvarlig for kostnadene ved tørrdokkingene. Brunvolls erstatningsansvar krever at det er utvist grov uaktsomhet.

(56) Tvisten gjelder et kjøp mellom to norske parter, og med mindre partene har avtalt noe annet vil den norske kjøpslovens regler komme til anvendelse, jf. kjøpsloven § 1 jf. § 3. Det følger også av Orgalime klausul 47 at «[a]ftalen er undergivet den materielle ret i

Leverandørens land» hvis partene ikke har avtalt noe annet. Norsk rett kommer til anvendelse så langt dette ikke er fraveket i kontrakten.

Har Brunvoll Volda AS opptrådt grovt uaktsomt?

Generelt om grov uaktsomhet

(57) Orgalime har definert «Gross negligence» i klausul 2. Den danske oversettelsen lyder slik:

> ««Grov Uagtsomhed»: en handling eller undladelse, som indebærer enten en manglende hensyntagen til alvorlige følger, hvis indtræden en samvittighedsfuld aftalepart normalt burde have forudset, eller en bevidst tilsidesættelse af følgerne af en sådan handling eller undladelse»

(58) Den grove uaktsomheten kan bestå i enten en klar forsømmelse av å ta hensyn til alvorlige konsekvenser som burde vært forutsett eller en bevisst ignorering av slike konsekvenser. I kontraktskommentaren til klausul 2 heter det at definisjonen ikke kan anses uttømmende og at det vil være naturlig å se til forståelsen av «gross negligence» i bakgrunnsretten, jf. «Orgalime General Conditions S 2012 – Guide on their use and interpretation» punkt 2.2.3 (2) fra 2014.

(59) Orgalimes definisjon av «gross negligence» kan ikke ses å avvike fra norsk rett hvor forståelsen av grov uaktsomhet er at det må dreie seg om et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Opptredenen må være sterkt klanderverdig hvor vedkommende er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet. Dette følger av rettspraksis, blant annet HR-2017-1977-A i avsnitt 44 med videre henvisninger.

(60) I norsk rettspraksis er det utpenslet flere momenter som har betydning for vurderingen av om grov uaktsomhet foreligger, jf. sist nevnte dom i avsnitt 47. Sentralt står handlingens skadeevne. I bedømmelsen av skadeevne inngår både risikoen for skade og omfanget av den potensielle skaden. Jo større sannsynlighet for skade – skaderisikoen – eller jo større den potensielle skaden er, jo større forsiktighet kreves. Det er også viktig om skadevolder hadde handlingsalternativer, herunder om skaderisikoen var synbar, og om det forelå gode muligheter for skadeforebyggelse. Brudd på sikkerhetsrutiner/atferdsnormer er også relevant, i alle fall om risikoen var synbar og betydelig. At det gjelder et strengere ansvar mellom næringsdrivende enn i forbrukerforhold er også på det rene.

Konkret vurdering av grov uaktsomhet

(61) Lagmannsretten nevner innledningsvis at Brunvoll ikke var å betrakte som en profesjonsutøver ved leveransen av o-ringene, noe partene er enige om. Brunvoll opptrådte i denne forbindelse som selger av en ordinær lagervare. Vurderingen tar imidlertid utgangspunkt i at saken gjelder forholdet mellom to næringsdrivende, og at det påhviler næringsdrivende et strengt ansvar.

(62) Det er på det rene at Brunvolls leveranse av o-ringer med feil hardhet til Siem Helix 1 og Siem Helix 2 skyldes feil på ordremottaket hos underleverandøren Tingstad. Manglende

registrering av opplysninger om hardhet ved en bestilling i mars 2018, ble hengende i ordresystemet til Tingstad ved senere bestillinger fra Brunvoll.

(63) Sea1 har anført at den grove uaktsomheten hos Brunvoll består i at de bestilte tetningsringene fra Tingstad ikke ble kontrollert av Brunvoll. Det gjelder både ved ordrebekreftelser, ved varemottak og ved kontroll av fakturaer, opp mot den tekniske spesifikasjonen ved bestillingen.

(64) Brunvolls rutiner for mottak av varer, oppfølging av ordrebekreftelser og kontroll av fakturaer er fremlagt i saken. Flere av Brunvolls ansatte, blant annet lagersjef Leif Tore Telseth og servicesjef Are Mork, har forklart seg om rutinene og hvordan de praktiseres.

(65) Fra Sea1 sin side har det særlig vært fokus på rutinen for varemottak til lager. Av denne rutinen fremgår blant annet at lagermedarbeider «[S]ikrer seg at varen ved mottak er kontrollert, og er i henhold til spesifikasjon og antall iht. ERP-systemet».

(66) Lagmannsretten er ikke enig med Sea1 i at Brunvolls rutiner ikke ble fulgt. Lagermedarbeiderne hos Brunvoll kontrollerer artikkelnummer og antall ved varemottak, ikke tekniske spesifikasjoner som hardhet. Samme kontrollomfang, artikkelnummer og antall, følger også av rutinene for ordrebekreftelse og inngående fakturaer. Brunvoll har ca. 55 000 deler på sitt lager som inngår i ERP-systemet; et dataprogram for registrering av alle vareinnkjøp og varemottak. O-ringer er standard katalogvare og er derfor underlagt en mindre intensiv kontroll enn for eksempel varer som er bestilt etter spesifikasjon. Den sistnevnte varegruppen går til Brunvolls kontrollavdeling for en mer utførlig kontroll.

(67) Tingrettens oppsummering av vitneforklaringene fra lagersjefen og servicesjefen hos Brunvoll, er dekkende for det som kom frem for lagmannsretten:

> «Mork og Telseth har forklart at de som jobber på lager årlig mottar titusenvis av bestilte pakker, og at de som jobber på lageret verken kapasitetsmessig har mulighet til å kontrollere hver enkelt varebeskrivelse av de titusenvis av varene de mottar årlig og at de heller ikke har teknisk kompetanse til å oppdage at beskrivelsen til leverandør stemmer med beskrivelsen til Brunvoll Volda AS.»

(68) Av bevisførselen fremgikk også at det er liten mulighet for å oppdage feil hardhet ved o-ringene. Det er ikke mulig å visuelt observere eller føle forskjellen på o-ringer med hardhet 60 Shore og 70 Shore. Til Sea1 sin anførsel om at det fremgikk klart av forpakninger og følgesedler hvilken hardhet o-ringene hadde, bemerkes at bevisførselen har vist at ulike leverandører kunne bruke ulike benevnelser i varebeskrivelsen og at hardhet ikke er en kunnskap de ansatte på lager- eller innkjøp forventes å ha. På flere av ordrebekreftelsene og følgesedlene fremgikk heller ikke hardheten til de bestilte o-ringene. På disse var det dermed ikke mulig å oppdage at det var feil hardhet på de bestilte o-ringene.

(69) Det er også av betydning at Brunvolls rutiner er i tråd med bransjepraksis og at rutinene jevnlig revideres av sertifiseringsselskapet KIWA. Selskapet har vært ISO 9001 sertifisert siden 2015 og gjennomgår årlige revisjoner. ISO-sertifisering betyr at en virksomhet har oppnådd internasjonale standarder for kvalitet, miljø eller sikkerhet som er fastsatt av Den

internasjonale organisasjonen for standardisering (ISO). ISO 9001 gjelder kvalitet. Det er ikke funnet avvik i innkjøps- eller varemottaksrutinene de siste årene, og det fremgikk av vitneforklaringene fra bedriften at KIWA har gjennomgått både skriftlige rutiner og praktisk gjennomføring.

(70) Det fremstår som klart for lagmannsretten at det ikke er praktisk gjennomførbart å kontrollere varebeskrivelser manuelt for hver leveranse, slik Sea1 anfører Brunvoll bør gjøre. Det er ikke mulig for innkjøp- og lageravdelingen å ha et forhold til alle varene på lageret. Det har de ansatte på lager, innkjøp- og fakturaavdeling verken kapasitet eller kunnskap til. At følgesedler og fakturaer kontrolleres mot artikkelnummer og antall, og ikke mot tekniske spesifikasjoner, er i tråd med rutinene til Brunvoll og er kvalitetsgodkjent av KIWA. Brunvoll opptrådte i samsvar med disse rutinene ved bestilling og mottak av de aktuelle o-ringene.

(71) Lagmannsretten kan heller ikke se at det foreligger risiko for skade eller skadeomfang knyttet til o-ringene, som tilsier en mer utvidet kontroll fra Brunvolls side. O-ringer er en katalogvare eller en standardkomponent som ikke er underlagt krav om klassesertifikat og godkjenning. Dette i motsetning til kraftoverførende deler som propell, aksel og gir, som er produkt som også inngår i Brunvolls varelager. O-ringene inngår som en del av Brunvolls produksjon av propellanlegg, og det er svært sjelden at det rapporteres om lekkasje fra o-ringer ifølge teknisk sjef Dag Magnus Eriksen og servicesjef Are Mork hos Brunvoll. Lagmannsretten slutter seg til følgende vurdering i tingrettens dom:

> «Det taler etter rettens vurdering også imot at Brunvoll Volda AS har opptrådt klanderverdig at o-ringene har lav sannsynlighet for skade og at konsekvensen av skade på o-ringer ikke er stor. Det var ikke tidligere tilfeller av feil hardhet på o-ringer. Det er fremlagt statistikk fra Tingstad AS og utskrift fra Brunvoll Volda AS som viser at det er svært få avvik hos dem begge. Statistikken fra Tingstad AS viser at det i 2023 var 0,3 prosent kundeklager i ordrelinjer og at det var 0,05 prosent feil i ordreregistrering av ordrelinjer. Utskrift fra Brunvoll Volda AS sitt avvikssystem viser at det siden 2009 har vært totalt 15 avvik, hvorav et avvik gjaldt manglende levering, åtte gjelder bolter/gjenger eller skruer, et avvik gjelder feil hardhet på U-pakninger og fem avvik gjelder lekkasje fra o-ringer (hvorav tre av avvikene gjelder o-ringene i denne saken og de to øvrige er fra februar 2022 og gjelder tetninger til girsystem fra leverandør Carco). Når det gjelder feil hardhet på U-pakningene fra Tingstad AS fra 2020, finner retten ut i fra vitneforklaringen fra teknisk sjef Eriksen at det ikke var tale om feil hardhet på gummien, som var tilfellet for o-ringene til Helix-skipene, men at det var feil stivhet på U-profilen. Retten finner at ingen av disse avvikene verken hver for seg eller samlet tilsier at Brunvoll Volda AS skulle være særlig påpasselig på leveringer, og retten viser i denne sammenheng til at det er tale om forsvinnende liten andel avvik.»

(72) I følge et internt notat i forbindelse med oljelekkasjen beskrev Brunvoll o-ringene som «superkritiske», men dette var ifølge Eriksen først og fremst en reaksjon på hendelsen, og ikke begrunnet i teknisk klassifisering. Det fremstår som klart at o-ringene ikke er kritiske komponenter i Brunvoll sitt kvalitetssystem, men klassifisert som standard katalog- eller lagervare.

(73) Det kan heller ikke ses at det dynamiske posisjonering-systemet til Siem Helix 1 og 2, som medførte kontinuerlig slitasje på o-ringene, skulle medføre en utvidet kontroll av innkjøpte o-ringer. Dette underbygges av at erfaringene med o-ringer tilsa svært få feil og liten skadeevne. O-ringer er lagervare og ikke prosjektspesifikke varer. Lagersystemet til Brunvoll (ERP-systemet) trigges automatisk når lagerbeholdningen når et minimumsnivå og genererer forslag til innkjøp. Det var således ikke sammenheng mellom spesifikke ordrer og hvilke o-ringer som ble levert til hvilket skip. Dette støtter opp under at Brunvoll ikke hadde grunnlag for å koble en bestemt leveranse til en bestemt installasjon, og at det derfor ikke var mulig å oppdage feilen før den viste seg i bruk. Det måtte også et møysommelig arbeid fra Brunvolls side til for å finne opphavet til de mangelfulle o-ringene.

(74) Som allerede nevnt medførte feilen ved tetningsringene en betydelig utgift for Sea1 på i overkant av 39 millioner kroner (USD 3 847 000). Av vitneforklaringene har det kommet frem at en tørrdokking i Brasil er svært kostbart sammenlignet med for eksempel slike kostnader i Norge. Utover de økonomiske konsekvensene medførte feilen mindre oljelekkasjer som ble innrapportert som miljøhendelser med laveste alvorlighetsgrad. Det var ikke fare for liv, helse eller havari. Oljelekkasjene har ikke medført problemer for Sea1 eller virksomheten i Brasil. Det tilføyes at Sea1 har forsikring som dekker utgiftene, mens Brunvolls forsikringsavtale ikke dekker mangelfulle kontraktleveranser.

(75) Selv om feilen i dette tilfellet fikk en stor økonomisk betydning for Sea1, finner lagmannsretten det klart at Brunvoll ut fra en samlet vurdering ikke har opptrådt grovt uaktsomt ved at o-ringer med feil hardhet ble satt inn i propellene i 2021 og 2022.

(76) Brunvoll satte inn feil o-ringer også ved utbedringen av oljelekkasjen på Siem Helix 1 den 2.- 4. april 2023 etter at det ble oppdaget oljelekkasje i mars 2023. I tørrdokken ble det påvist at lekkasjen stammet fra styrbord side og unormal slitasje på flere tetninger, slik dette fremgår av servicerapporten 4. april 2023. Brunvolls analyse hvor årsaken ble slått fast, kom 28. april 2023. Det er også reist spørsmål om det var grovt uaktsomt av Brunvoll å ikke avdekke årsaken allerede under tørrdokkingen 2. – 4. april 2023, for slik å ha forhindret en ytterligere tørrdokking. Sea1 har anført at Brunvoll burde igangsatt interne undersøkelser tidligere.

(77) Etter lagmannsrettens oppfatning var det ikke klanderverdig av Brunvoll å avvente med interne undersøkelser til etter skipet kom i tørrdokk. Ifølge servicesjef Are Mork hos Brunvoll trodde selskapet, da det ble orientert om oljelekkasjen, at den mest sannsynlige årsaken var o-ringene, men det kunne også være boltene. Båten måtte i tørrdokk for å kunne se hvor lekkasjen stammet fra. Først i tørrdokken ble slitasjen på o-ringene avdekket. Ifølge Are Mork og teknisk sjef Dag Magnus Eriksen, som er erfarne innen bransjen, var slitasjen på o-ringene merkelig og spesiell. De hadde ikke sett slik slitasje før. I ettertid ble det avdekket at det var o-ringer fra to ulike leverandører i propellene, og at slitasjen var noe ulik. I denne perioden ble det gjort undersøkelser, og det var mye kontakt mellom Brunvoll, rederiet og Tingstad. Brunvoll avventet tilbakemelding fra underleverandøren Tingstad som avga sin analyse 28. april 2023. Samme dag ferdigstilte Brunvoll sin rotårsaksanalyse hvor årsaken ble slått fast.

(78) Det var ikke en enkel operasjon for Brunvoll å avdekke feilen i bestillings- og ordresystemet. Det er ikke krav til sporing på o-ringer og en slik gjennomgang krever god

systemkjennskap. Ifølge teknisk sjef hos Brunvoll tenkte de ikke på at det kunne være noe feil med leveransene fra Tingstad. En slik årsak hadde de ikke erfart før, mer nærliggende var feilmontering eller groing på propellene. Tingstad nøt dessuten, med god grunn, stor tillit som leverandør. Det hadde tidligere vært lite feil i forbindelse med bestillinger, og det var ingen kjente avvik knyttet til akkurat denne feilen. Brunvoll har ca. 2 000 propellanlegg i drift på båter omkring i verden, noe som tilsvarer 8 000 o-ringer i bruk. Det er sjelden selskapet hører om lekkasjer. Selv om o-ringene tidlig ble pekt på som mulig årsak, var det likevel ikke nærliggende å mistenke feil hardhet. Konklusjonen til lagmannsretten er at Brunvoll ikke opptrådte grovt uaktsomt i forbindelse med tørrdokkingen den 2. – 4. april 2024.

(79) Lagmannsretten er etter dette kommet til at Brunvoll ikke har opptrådt grovt uaktsomt i forbindelse med leveransen av mangelfulle o-ringer på Siem Helix 1 og 2.

Neste spørsmål er om Brunvoll kan holdes ansvarlig for eventuell grov uaktsomhet hos underleverandøren Tingstad

(80) Som nevnt er det ikke omtvistet at feilleveransen oppsto som følge av svikt på ordremottaket hos underleverandøren Tingstad. Spørsmålet er om Brunvoll er ansvarlig for denne feilen hos Tingstad. Et slikt ansvar kan følge av kjøpslovens regler i §§ 27 og 40, hvor det ikke stilles krav om skyld hos leverandøren/selger.

(81) Partenes avtale bygger imidlertid på Orgalime. Leverandørens ansvar for mangler er regulert i klausulene 23 til 39, og den aktuelle bestemmelsen klausul 39, er slik i dansk oversettelse:

> «Leverandøren har intet ansvar for mangler ud over det i punktene 23-38 foreskrevne. Dette gælder ethvert tab, manglen måtte forårsage, herunder drifstab, tabt fortjeneste og andet indirekte tab. Denne begrænsning i Leverandørens ansvar gælder ikke, hvis han har gjort sig skyldig i Grov Uagtsomhed.»

(82) Av bestemmelsen følger at leverandøren ikke er eksplisitt ansvarlig for underleverandørers grove uaktsomhet. Det er kun leverandørens egen grove uaktsomhet som opphever ansvarsbegrensningene. Det betyr at hvis underleverandørens grove uaktsomhet fører til en mangel, og dette kan knyttes til leverandørens ansvar, for eksempel dårlig valg eller manglende kontroll av underleverandør, kan leverandøren bli ansvarlig.

(83) Lagmannsretten finner det klart at Orgalime ikke inneholder en slik regel som følger av kjøpsloven §§ 27 og 40, hvor selger (leverandøren) kan bli ansvarlig for underleverandørers feil uten å ha utvist skyld selv. En slik forståelse bygger både på ordlyden i klausul 39, hvor underleverandører ikke er nevnt, og på formålet bak, og ikke minst forståelsen av Orgalime, herunder den bevisste avveiningen av selger og kjøpers interesser i denne bransjestandarden.

(84) I kontraktskommentaren punkt 10.1.1 omtales leverandørens ansvar i Orgalime som en moderne versjon av den såkalte «industrial guarantee», den industrielle garantien, som er en kontraktsmessig regulering mye brukt ved industrielle leveranser. Ifølge kommentaren avviker reglene i Orgalime noe fra det som er vanlig i nasjonale kjøpslover i europeiske

land. I noen tilfeller er leverandørens ansvar skjerpet, mens i andre tilfeller er det en betydelig begrensning sammenlignet med bakgrunnsretten (nasjonale kjøpslover). Kjernen er at leverandøren påtar seg et mer omfattende ansvar for å reparere eller erstatte mangelfulle deler enn det som følger av vanlig lov. Til gjengjeld begrenses eller utelukkes andre typer ansvar som erstatning eller heving. Det vises til følgende fra kontraktskommentaren i punkt 10.1.1:

> «The core of the «industrial guarantee» is a 'give and take' whereby the Supplier accepts a more comprehensive obligation to repair or replace defective parts than would have been the case under most background laws, in exchange for a limitation or exclusion of other elements of his otherwise applicable liability for defects. This solution has for a long time been accepted as a balanced one by sellers and buyers in industrial deliveries. The main reason has been that the interest of the Purchaser has in general been focused on the obligation to deal with smaller and trivial defects that are frequently discovered in the first period of time after delivery. The Supplier, having the necessary knowledge, can remedy these defects immediately. Hence, if the Supplier takes care of the by far most frequent form of defects in such deliveries, the «industrial guarantee» provides a satisfactory solution.»

(85) Ifølge kontraktskommentaren, punkt 10.18.2 General comments til klausul 39, er en slik ansvarsbegrensning som fremgår av klausul 39 svært vanlig i industrielle garantier. Ansvarsbegrensningen fungerer som en motytelse for de forpliktelsene leverandøren har påtatt seg i klausul 23-38 for å utbedre mangler. Det fremgår i kommentaren at Orgalime er laget for profesjonelle parter, ofte i teknologibransjen, og at Orgalime er mye brukt.

(86) Det tilføyes at det ikke er grunnlag for å tolke begrepet «supplier» (leverandør) i klausul 39 utvidende til å omfatte underleverandører, slik Sea1 har anført. En slik tolkning er ikke bare i strid med en naturlig ordlydsforståelse, men også av den overordnede forståelsen av Orgalime nevnt foran. I Orgalime klausul 40 og 41 skilles dessuten mellom supplier og sub-contractors. I tillegg kommer at Brunvolls salgsbetingelser inneholder en uttrykkelig definisjon av «supplier» i henholdsvis punkt 1.4 og 1.7:

> «supplier» means «Contractor» who is Brunvoll AS.
>
> «Supplier» means for the purposes of these standard terms and conditions shall mean the business of Brunvoll AS.

(87) Her slås uttrykkelig fast at Brunvoll er leverandør. De ulike benevnelsene «Brunvoll AS» og «the business of Brunvoll AS» må ses i lys av at Brunvoll Volda inngår i et større selskapskonsern.

(88) Når det gjelder den konkrete vurderingen av om Brunvoll har opptrådt grovt uaktsomt ved oppfølgingen av underleverandøren, vises det til at Tingstad har vært en høyt ansett leverandør for Brunvoll siden 1970-tallet. Brunvolls erfaring med Tingstad er at det er en pålitelig leverandør med lite feil i leveransene. Det har dreid seg om ca. én feil i året. Fremlagte rapporter, slik det fremgår foran, bekrefter at Tingstad generelt har hatt lite feil ved leveransene.

(89) Brunvoll bruker som ledd i sitt kvalitetssystem kun ISO-sertifiserte leverandører. Tingstad er blant annet sertifisert etter ISO 9001 – standarden for kvalitetsstyringssystemer. Som ISO-sertifisert er Tingstad underlagt årlige revisjoner av KIWA. Brunvoll har også egne rutiner for årlige kontroller, såkalt «audit-kontroll», av sine sentrale leverandører, som også Tingstad er underlagt. Ifølge teknisk sjef hos Brunvoll har Tingstad levert «tusenvis av leveranser», og det var ingen ting i historikken som tilsa noen utvidet kontroll. Tingstad var, og er fortsatt, betrodd å levere varer direkte til Brunvoll ved såkalt 2-boks-løsning på lageret.

(90) Etter lagmannsrettens syn er det ikke grunnlag for å klandre Brunvoll for verken valget av underleverandør eller for mangelfull oppfølging av denne. Med bakgrunn i at Brunvoll handlet i overenstemmelse strid med egne rutiner og bransjestandard, at feilen oppsto hos en underleverandør som har vært leverandør for Brunvoll i mange år med svært lav feilrate og som også er ISO-sertifisert og underlagt årlig revisjon, kan ikke lagmannsretten se at grov uaktsomhet foreligger. Brunvoll fulgte etablerte prosedyrer, hadde tillit til en erfaren leverandør som det ikke var grunn for å ha skjerpet kontroll overfor og som også var underlagt Brunvolls interne leverandøroppfølging. Det forelå ingen historikk som tilsa skjerpet kontroll for Tingstads leveranser

(91) Konklusjonen er at Brunvoll ikke kan holdes ansvarlig for feilen begått av Tingstad.

(92) Sea1 har i tillegg anført at en ansvarsfraskrivelse for underleverandørens grove uaktsomhet må settes til side i henhold til alminnelige rettsgrunnsetninger.

(93) I norsk rett er utgangspunktet at en kontraktspart ikke har anledning til å fraskrive seg ansvar for skade forårsaket ved grov egenskyld. Det skilles her gjerne mellom kontraktspartens adgang til fraskrivelse av ansvar for egne feil og fraskrivelse av ansvar begått av ansatte (underordnede) og medhjelpere. Domstolene har godtatt ansvarsfraskrivelser for ansattes og medhjelperes grove uaktsomhet, jf. Rt-1994-626. Relevante momenter i en slik vurdering er balansen i avtaleforholdet, om dette er en avtale mellom næringsdrivende eller ikke, hvor fullstendig ansvarsfraskrivelsen er, om den er inntatt i en fremforhandlet standardavtale eller lignende avtalevilkår som er etablert i bransjen, partenes muligheter til å forutse og forebygge den aktuelle risikoen og forsikringsmuligheter, jf. Viggo Hagstrøm m.fl., Erstatningsrett 2. utgave side 489.

(94) I vårt tilfelle dreier det seg om ansvarsfraskrivelse mellom profesjonelle parter for underleverandørens grove uaktsomhet, og ikke for Brunvolls egen grove uaktsomhet. Det er av vesentlig betydning at Orgalime er en alminnelig brukt kontraktstandard. Også Sea1 har opplyst at de benytter Orgalime i sine avtaler. Som tidligere nevnt er ansvars-begrensningen i klausul 39 svært vanlig ved industrielle garantier. Ansvarsbegrensningen fungerer som en motytelse for de forpliktelsene leverandøren har for å utbedre mangler. At Orgalime er mye brukt i bransjen, tyder på at vilkårene er balanserte og aksepterte i markedet. Det er også opplyst at Sea1 har forsikringsdekning for de påførte utgiftene, og at Brunvoll ikke har slik dekning i forsikringen sin.

(95) Lagmannsretten kan etter dette ikke se at verken alminnelige rettsgrunnsetninger eller avtaleloven § 36 gir grunnlag for å tilsidesette den regulering av ansvarsforholdet som klart følger av Orgalime S 2012 klausul 39.

(96) Anken har etter dette ikke ført frem.

Sakskostnader

(97) Brunvoll har vunnet saken og har etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første ledd krav på erstatning for sine sakskostnader. Lagmannsretten kan ikke se grunnlag for å gjøre unntak fra hovedregelen etter § 20-2 tredje ledd.

(98) Advokat Kielland har krevd erstattet 883 310 kroner uten merverdiavgift, som heller ikke skal beregnes. Av dette utgjør 851 050 kroner salær, og det øvrige utgiftene gjelder reise og opphold. Kravet tas til følge som rimelig og nødvendig, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd. Det gjøres ingen endring i tingrettens sakskostnadsavgjørelse som er i tråd med lagmannsrettens resultat, jf. tvisteloven § 20-9 andre ledd.

(99) Dommen er enstemmig.

Domsslutning

1. Anken forkastes.

2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Sea1 Offshore Rederi AS 883 310 – åttehundreogåttitretusentrehundreogti – kroner til Brunvoll Volda AS innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.

ND-2025-11 Vestre Landsret

Myndighet	Vestre Landsret
Dato	2025-06-24
Doknr/publisert	ND-2025-11
Stikkord	(11) Fortolkning af standardbetingelser, reklamation.
Sammendrag	Afgørelsen angik en kære af en kendelse afsagt af Sø- og Handelsretten om anvendelsen af Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2015) i en tvist mellem Freja Transport & Logistics A/S (*«Freja»*) og EE Construction DK ApS (*«EEC»*). Spørgsmålet var, om et krav fremsat af EEC var bortfaldet ved for sen reklamation efter NSAB 2015 § 27 efter en samarbejdsaftale for transport af 800 containere fra Kina til Danmark. Danske Speditører var for landsretten indtrådt som biintervenient til støtte for Freja. Landsretten fandt (modsat Sø- og Handelsretten), at NSAB 2015 måtte anses for vedtaget mellem parterne. Idet NSAB 2015 regulerede de ydelser, som Freja skulle præstere i henhold til aftalen, fandt NSAB 2015 derfor også anvendelse på det omtvistede krav. Landsretten fandt dog, at EEC's krav om erstatning var fremsat rettidigt i forhold til 14-dagsfristen i NSAB 2025 § 27. Landsretten lagde vægt på, at EEC gjorde indsigelse dagen efter, at det måtte have stået klart, at Freja ikke havde i sinde at gennemføre transportaftalen. Det forhold, at der først blev rettet endeligt erstatningskrav over 2 måneder efter, kunne under de foreliggende omstændigheder ikke føre til et andet resultat. Sø- og Handelsrettens kendelse blev derfor stadfæstet, dog med en anden begrundelse.
Saksgang	Vestre Landsret 24. juni 2025.
Parter	Freja Transport & Logistics A/S mod EE Construction DK ApS.
Forfatter	Retten: Jon Esben Hvam og de sagkyndige medlemmer Helle Krogager Rasmussen og Bo Ruby Nilsson.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Vestre Landsrets kendelse

(1) Sø- og Handelsretten har den 31. oktober 2023 afsagt kendelse i 1. instans (...).

(2) Landsdommerne Jon Esben Hvam, Helle Krogager Rasmussen og Bo Ruby Nilsson (kst.) har deltaget i sagens afgørelse.

(3) Procesbevillingsnævnet har den 11. januar 2024 meddelt tilladelse til kære af Sø- og Handelsrettens kendelse af 31. oktober 2023, jf. retsplejelovens § 392 a, stk. 1, jf. § 253, stk. 4

(4) Kæremålet har været behandlet mundtligt.

Påstande

(5) Kærende, Freja Transport & Logistics A/S, har nedlagt påstand om frifindelse.

(6) Indkærede, EE Construction DK ApS, har påstået kendelsen stadfæstet.

(7) Printet fra Karnov til brug i overensstemmelse med licensvilkårene

Forklaringer

(8) B, H, M og C har afgivet supplerende forklaring.

(9) B har forklaret bl.a., at han siden februar 2024 har været ansat som Senior Category Manager i ...

(10) Han mener, at de transportaftaler, som Freja Transport & Logistics A/S (herefter Freja) indgik med European Energy-koncernen forud for aftalen fra april 2021, forløb uden problemer. Han husker ikke noget nærmere om de tidligere aftaler, herunder om hvordan parterne udvekslede information.

(11) Han mener, at EE Construction DK ApS (herefter EEC) i foråret 2021 anslog, at EEC til brug for opførelse af solcelleprojekter ville få behov for transport af 1.500 containere fra Kina i løbet af 2021. EEC besluttede sig for at acceptere «Option 1», der blev præsenteret i Frejas mail af 19. marts 2021. Herved kunne EEC sikre sig transport af 800 containere til 3.250 euro pr. stk. Tanken var, at EEC's resterende behov skulle dækkes ved indgåelse af senere aftaler, herunder eventuelt med andre transportører. Han husker ikke, om EEC havde en bestemt deadline.

(12) EEC var på daværende tidspunkt klar over, hvad deres samlede transportbehov var, men havde ikke bestemt sig for, om Freja skulle stå for al transport. Det var centralt for EEC, at selskabet ikke var forpligtet til at brug én bestemt transportør.

(13) Han mener ikke, at han var involveret i udarbejdelse af «Appendix 1» til samarbejdsaftalen af 19. april 2021 med Freja. Han kan genkende skabelonen, men ikke indholdet, bortset fra at prisen svarer til den pris, der blev aftalt med Freja.

(14) Han husker ikke noget nærmere om den oversigt, der var vedhæftet M's mail af 19. maj 2021. Oversigten havde til formål at sikre informationsudveksling mellem EEC og Freja. EEC modtog løbende prognoser fra sine leverandører om fremdriften i produktionen, og EEC videreformidlede på denne baggrund det konkrete transportbehov til Freja. Han husker ikke, om det var et krav, at der blev leveret 40 containere om ugen, eller om det allerede i april/maj 2021var svært for Freja at leve op til sine forpligtelser. «Bulk Cargo solution», som er anført i oversigten, angik transport af stålelementer. Han husker ikke, om han var involveret i drøftelserne herom.

(15) Det fremgår af den oversigt, der er vedhæftet M's mail af 11. juni 2021, at der ikke havde været nogen transport i uge 22 eller 23. Han mener, at baggrunden herfor var, at Freja havde svært ved at skaffe containere. Han kan ikke huske noget nærmere om situationen, men han mener, at de problemer, der var opstået, var Frejas ansvar. EEC var utilfreds med, at Freja ikke levede op til sine forpligtelser. Han mener, at EEC gjorde Freja opmærksom på dette. Han ved ikke, hvorfor der i oversigten var allokeret transporter til efter udgangen af september 2021. Han mener ikke, at han har været involveret i forhandlinger med andre transportører end Freja.

(16) Han husker ikke M's mail af 7. september 2021, men han går ud fra, at den blev sendt til ham, fordi M ville holde ham orienteret.

(17) Han mener ikke, at EEC var involveret i Frejas drøftelser med undertransportøren. Han har ikke tidligere set mail af 30. marts 2021 fra N, Greencarrier, til H, Freja. Han har aldrig selv booket en transport direkte ved en transportør.

(18) Det er almindeligt, at speditørerne lægger et vist pres på kunden med henblik på, at der kan indgås en transportaftale, og at speditørerne i den forbindelse henviser til behovet for at lukke en aftale med undertransportørerne.

(19) H har forklaret bl.a., at han stadig er ansat som Director Global Forwarding hos Freja.

(20) EEC og Freja indgik i april 2021 aftale om transport af 800 containere fra Kina til Danmark. Han forstod det således, at det var vigtigt for EEC, at transporten fandt sted inden udgangen af september 2021. EEC's samlede behov for transport var større end de 800 containere, der blev indgået aftale om. Muligheden for at udvide antallet af container blev drøftet. Eventuelle yderligere containere ville skulle transporteres frem til udgangen af 2021. Drøftelserne med EEC startede længe før, at aftalen blev indgået.

(21) Den oversigt, der var vedhæftet M's mail af 14. april 2021, viser den oprindelige transportplan. Planen omfattede både solpaneler og stålrammer. Oversigten viser bl.a., at der skulle transporteres ca. 35 containere om ugen i ugerne 16-21.

(22) Den oversigt, der var vedhæftet M's mail af 21. juli 2021, viser en senere og revideret udgave af transportplanen. Oversigten, der blev udarbejdet af EEC, blev anvendt ved EEC og Frejas ugentlige driftsmøder. På møderne drøftede de det konkrete transportbehov, og hvad der efter omstændighederne var muligt. Freja anvendte oversigten til at planlægge og booke transporterne. Oversigten viste f.eks., at der i uge 20 skulle leveres 25 containere til Svinningegården, hvilket gav Frejas Kina-afdeling grundlag for at placere denne ordre hos

Evergreen. Den nærmere koordinering af transporterne skete efter dialog mellem Frejas Kina-afdeling og EEC's leverandører i Kina.

(23) Fra marts/april 2021 var der store udfordringer på transportområdet på grund af COVID-19-restriktioner og blokering af Suezkanalen. Oversigten fra EEC gav dem mulighed for at forstå transportbehovet, således at Freja – under de vanskelige omstændigheder, der forelå – kunne agere bedst muligt.

(24) EEC havde stillet krav om, at Shanghai og Ningbo skulle anvendes som lastehavn. Freja måtte ikke benytte andre havne. Ningbo havde været i «lock down» på grund af COVID-19, og der var derfor bedre mulighed for at bruge Shanghai. Det var også nemmere at skaffe tomme containere i Shanghai. Situationen var samlet set meget vanskelig. Frejas Kina-afdeling bidrog med at lægge pres på undertransportøren, således at transporterne kunne sikres.

(25) Mailen af 15. april 2021 fra ham til N, GreenGarrier, afpejler, at Freja gjorde sig store bestræbelser på at få frigjort plads til Frejas gods. Der var tale om et højt prioriteret emne. Den er den service, de yder deres kunder.

(26) GreenGarrier var agent for Evergreen, og GreenGarrier havde derfor adgang til oplysninger om status for Frejas bookinger. Disse oplysninger blev løbende videreformidlet til Freja, bl.a. i mail af 14. april 2021 fra N. «Confirmed» betyder, at ordren er bekræftet, og at der er opnået plads på et konkret skib. «Pending»betyder, at ordren er under behandling. «Booked» betyder, at ordren er registreret, men endnu ikke under behandling. Under de omstændigheder, der forelå på daværende tidspunkt, var der stor variation i, hvor længe en ordre kunne være «Pending». Der kunne gå alt mellem 2-3 dage op til et par uger.

(27) Hans mail af 14. maj 2021 til bl.a. M og B angik adgangen til tomme containere. Der var på daværende tidspunkt stor mangel på tomme containere.

(28) Af N's mail af 13. april 2021 fremgår «Cancel» ud for en af ordrerne. En ordre kunne blive annulleret af to grunde. Enten fordi der var sket overbooking af det konkrete skib, eller fordi ordren var blevet foretaget for tidligt. Under de foreliggende omstændigheder havde undertransportørerne fastsat frister for, hvor tidligt en ordre kunne placeres. Det var grunden til, at en ordre kunne blive annulleret som for tidligt indgivet. Freja forsøgte at booke pladserne i så god tid som muligt, men det skete, at de var for hurtige. Generelt kunne de kun booke 3-4 uger forud. illustrere status for ordrerne. Hvis der stod «Booked», var der endnu ikke modtaget en bekræftelse fra undertransportøren.

(29) Oversigten, der ses i ekstrakten side 689, blev udarbejdet til brug for EEC's og Frejas koordinering af transporterne. Oversigten gav et overblik over, hvor mange containere der var bekræftet eller leveret. En ordre, der var «Pending», fremgik således ikke af oversigten. Det var Frejas ansvar at foretage og holde styr på ordrerne hos undertransportøren.

(30) Tilbuddet af 30. marts 2021 fra GreenCarrier til Freja blev indhentet med henblik på Frejas transport af 800 containere for EEC. Det var ikke aftalt på forhånd, hvornår de konkrete transporter skulle finde sted. Baggrunden herfor var, at EEC's behov var

dynamisk, idet behovet afhang af bl.a., hvornår producenten kunne levere. Han har stor erfaring med indhentelse af denne slags tilbud. Tilbuddets ordlyd var sædvanlig.

(31) «Appendix 1» til samarbejdsaftalen af 19. april 2021 mellem EEC og Freja var udtryk for udbudsmateriale, som Freja tidligere i forløbet havde modtaget fra EEC. Der var tale om foreløbige oplysninger baseret på prognoser. EEC's behov var som nævnt dynamisk, hvilket også var en af grundene til, at de afholdt ugentlige møder. Oprindeligt havde de flere møder om ugen, hvor Freja modtog opdateringer om produktionsplanen, og EEC modtog oplysninger om transportsituationen. Hvis en ordre var blevet annulleret, blev dette drøftet på møderne.

(32) M har forklaret bl.a., at hun fortsat arbejder for European Energy-koncernen, men at hun i dag er beskæftiget i koncernens afdeling i Australien.

(33) Hun har været ansat i European Energy-koncernen siden januar 2020, og hun var derfor ikke involveret i de første transportaftaler mellem koncernen og Freja. Det er muligt, at hun var involveret i nogle af de senere projekter mellem parterne. Hun mindes ikke, at der var transportproblemer på disse projekter.

(34) EEC indgik i marts/april 2021 aftale med Freja om, at Freja skulle fragte 800 containere fra Kina til Danmark. Prisen havde stor betydning for aftaleindgåelsen. Den pris, som Freja tilbød, var attraktiv.

(35) Den oversigt, der er vedhæftet hendes mail af 11. juni 2021, er lavet til internt brug i EEC, således at de kunne holde styr på, hvor mange containere der var blevet afskibet, og hvornår de kunne forvente at modtage leverancerne. Hun sendte oversigten til Freja, således at Freja var orienteret om transportbehovet og hvor mange transporter, der udestod. Når der omtales 800 containere i oversigten, skyldes det, at det var det antal, som Freja skulle transportere i henhold til aftalen. Rækken, der i oversigten er benævnt «Already assigned» viste, hvor mange containere, der i lyset af produktionsplanen skulle afskibes hver uge. Når der i uge 23 er anført «0» containere, skyldes det, at Freja havde oplyst, at der ikke var opnået plads til containere i den uge. De transporter, der var allokeret til perioden efter udgangen af september, vedrørte solcelleprojekter, der skulle opføres i 4. kvartal. Allokeringen skulle også ses i lyset af, at Freja ikke havde levet op til sine forpligtelser. EEC var utilfreds med, at der var forsinkelser. EEC reklamerede ikke, men EEC tilkendegav, at man ikke var tilfreds med situationen. Freja begrundede forsinkelserne med manglende adgang til tomme containere eller manglende plads på skibe. Hun overvejede ikke at foretage en formel reklamation, idet hun håbede på, at Freja kunne efterleve sine forpligtelser. EEC gav løbende Freja besked om, at EEC var utilfreds med forsinkelserne.

(36) EEC indgik også transportaftaler med andre firmaer. Hun husker ikke, om EEC havde drøftelser med Agility. EEC indgik aftale med DHL og Mærsk. Det er muligt, at de også brugte andre firmaer, men det var hun i givet fald ikke involveret i. Hun husker ikke, om EEC informerede Freja om, at EEC havde indgået transportaftaler med andre. Freja kunne ikke levere, og derfor var EEC nødt til at afsøge andre muligheder. EEC havde gang i tre projekter på samme tid, og det var derfor afgørende, at der løbende blev leveret det nødvendige materiale.

(37) Det er korrekt, at EEC drøftede muligheden for jernbanetransport med Freja, og at denne transportform blev anvendt i et vist omfang.

(38) Hun mener, at EEC på et tidspunkt begyndte at betale et «Peak Season Surcharge», men hun kan ikke huske det nærmere.

(39) De oversigter, hun har sendt til Freja ved mails af 14. april, 19. maj og 11. juni 2021, blev opdateret på baggrund af de produktionsplaner, som EEC modtog fra leverandørerne. En planlagt afskibning, der var blevet aflyst, ville fremgå af oversigten.

(40) På de ugentlige møder med Freja drøftede de situationen i Kina, herunder hvor mange containere der kunne transporteres, og hvad der i øvrigt kunne lade sig gøre. Oversigterne blev tilrettet efter drøftelse med Freja. Det var Freja, der havde ansvaret for og viden om, hvad der transportmæssigt kunne lade sig gøre. Når Freja havde oplyst dem om, hvor meget der kunne transporteres, vendte EEC tilbage til leverandøren for at sikre bl.a., at produkterne var klar, og at leverandøren – om nødvendigt – midlertidigt kunne holde på produkterne.

(41) C har forklaret bl.a., at aftalen af 19. april 2021 blev indgået under betydeligt tidspres og byggede på tidligere aftaler mellem parterne. Det var hensigten, at aftalen af 19. april 2021 skulle fungere som en rammeaftale, der gav grundlag for indgåelse af underliggende aftaler om de konkrete transporter. Aftalen af 19. april 2021 var en «stand alone»-aftale.

(42) Hun husker ikke, om NSAB 2015 § 2 blev drøftet ved aftaleindgåelsen, men aftalens pkt. 14 må forstås således, at parterne har valgt at fravige NSAB 2015 § 2. Aftalens pkt. 14 må også forstås således, at parterne har valgt at fravige NSAB 2015 § 29 om værneting. Hun husker ikke, om det ved aftaleindgåelsen blev overvejet, om Freja i medfør af NSAB 2015 § 14 skulle kunne udøve tilbageholdsret. Hun mener ikke, at formålet med aftalens pkt. 2.0 var at sikre, at NSAB 2015 § 21 C ikke fandt anvendelse. NSAB 2015 er efter hendes opfattelse transportørvenlig. Det var hensigten med aftalen, at NSAB 2015 alene skulle gælde for de konkrete transporter. NSAB skulle således ikke gælde selve rammeaftalen.

(43) Rammeaftalen indebar, at transporterne skulle gennemføres inden for en bestemt tidshorisont. Grunden til, at det ikke nærmere var bestemt, hvornår transporterne skulle finde sted, var, at der ved aftaleindgåelsen ikke var klarhed over, præcist hvornår producenten i Kina ville være i stand til at levere. På aftaletidspunktet var EEC således ikke bekendt med, hvornår de enkelte transporter skulle gennemføres.

(44) Hun er ikke bekendt med, om det var væsentligt for EEC, at produkterne blev transporteret på bestemte tidspunkter. Det var andre medarbejdere i EEC, der havde overblik over dette. Hun ved dog, at EEC arbejdede med en tidsmæssig «buffer». Hun mener ikke, at hun tidligere har set de oversigter, der blev udvekslet mellem parterne, herunder ved mail af 11. juni 2021.

(45) Hun er ikke bekendt med mailen af 9. juni 2021 fra L, Freja, til bl.a. M. Hun mener ikke, at hun på dette tidspunkt var bekymret for, om Freja kunne opfylde sine forpligtelser i henhold til aftalen.

(46) Hun opfattede ikke Frejas brev af 19. august 2021 som en ophævelse af aftalen eller som en trussel herom. Situationen var på daværende tidspunkt ret kaotisk, og der havde været tegn på, at Freja havde svært ved at opfylde aftalen. Hun var forundret over, at Freja påberåbte sig force majeure, idet de forhold, som Freja henviste til, var kendt, da aftalen blev indgået. EEC havde et klart ønske om, at der blev fundet en kommerciel løsning, og at juristerne derfor blev holdt ude af drøftelserne. Hun var derfor lidt på sidelinjen. Der var hos EEC en bekymring for, at transporterne ikke ville blive gennemført som forudsat.

(47) Hun mener, at EEC på et møde med Freja – efter modtagelse af brevene af 19. august og 15. september 2021 – gav udtryk for, at EEC ikke var enig i Frejas betragtninger om force majeure. Hun erindrer ikke, om EEC i den forbindelse også udtrykte sin uenighed på skrift.

(48) Hun var involveret, da EEC den 17. august 2021 indgik en aftale med Mærsk om transport fra Kina til Danmark. Der var ikke tale om en egentlig forhandling. EEC blev reelt blot forelagt en aftale til indgåelse. Det er korrekt, at aftalen af 17. august 2021 i pkt. 6 indeholder en bestemmelse om, at NSAB 2015 finder anvendelse. Hun mener ikke, at der var forhandlinger herom. Hun husker ikke nærmere om forløbet, men kontrakten blev indgået i august 2021.

(49) Hun har ikke nogen erindring om, at der blev afholdt et møde i forbindelse med indgåelsen af aftalen af 15. november2019 mellem ASI Troia FV 1 s.r.l. og Freja. Hun mener, at parterne kommunikerede over Teams. Hun mindes ikke, at hun selv var i skriftlig kontakt med Freja.

(50) Hun mindes ikke at have set den mailkorrespondance, der var mellem Freja og EEC fra den 17. – 24. marts 2021. Hun forstår «minimumsvolumen» som udtryk for, at aftalen indebar, at der skulle transporteres mindst 800 containere.

(51) Ved affattelsen af aftalen af 19. april 2021 fik hun besked om, at der skulle udarbejdes en rammeaftale vedrørende800 containere. Det er muligt, at hun i forbindelse med udarbejdelsen af aftalen modtog «Appendix 1» og den mailkorrespondance, der havde været mellem parterne, men hun husker det ikke. Aftalen blev som nævnt indgået under stort tidspres, og der var ikke mulighed for at gå ind i alle detaljer. Hun forstår «Appendix 1» således, at der var tale om en fast pris. Hun er ikke bekendt med, om EEC har betalt et «Peak Season Surcharge».

(52) Aftalen af 19. april 2021 indebar ikke nogen eksklusivitet for Freja, og EEC kunne havde undladt at udnytte rammen på de 800 containere, hvis EEC ville. Hun mener ikke, at aftalen af 19. april 2021 fraveg den ordning, der gjaldt for de tidligere aftaler, som Freja havde indgået med European Energy-koncernen. De konkrete aftaler under rammeaftalen blev indgået ved, at EEC sendte oplysninger til Freja om, hvad der skulle bookes. Det fremgik ikke af rammeaftalen, om Freja havde adgang til at afvise de konkrete anmodninger fra EEC, men Freja havde pligt til at sikre, at EEC's transporter kunne gennemføres inden for den fastsatte tidshorisont. Aftalen indebar således, at Freja kunne afvise en konkret anmodning ombooking af transport, men Freja ville herved løbe en risiko for misligholdelse i tilfælde af, at Freja ikke kunne sikre, at det samlede antal transporter blev gennemført inden for den overordnede tidsramme. Hun ved ikke, om det er nemmere at opnå en god pris, hvis man bestiller mange containere frem for få.

(53) Hun havde ikke kendskab til Frejas arbejdsgange, herunder hvordan Freja sikrede, at en container kunne flyttes fra Atil B. Hun mener ikke, at der mellem EEC og Freja var en drøftelse om, at der skulle laves en proces for, hvordan transporterne blev gennemført.

(54) Det gik meget stærkt i EEC, da aftalen af 19. april 2021 blev indgået. Situationen var den, at de aftaler, hun modtog til gennemgang, ofte skulle underskrives af parterne dagen efter.

(55) Grundlaget for EEC's erstatningskrav mod Freja er den merudgift, som EEC er blevet pålagt som følge af, at Freja ikke kunne gennemføre transporterne inden for den tidsmæssige ramme, der var fastsat. Kravet vedrører de transporter, som EEC har anmodet Freja om at gennemføre, men som Freja ikke faktisk har gennemført. På grund af Freja var EEC nødt til at foranstalte erstatningstransporter. Erstatningstransporterne blev gennemført fra august 2021 og frem. Hun mener, at det afgørende for, om der forelå forsinkelse, var, hvad der var blevet aftalt i forbindelse medindgåelse af den konkrete transportaftale. Det kan ikke afvises, at en uges forsinkelse efter omstændighederne ville kunne udgøre misligholdelse.

Anbringender

(56) Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for Sø- og Handelsretten.

(57) *Danske Speditører* har til støtte for Freja Transport & Logistics A/S' påstand anført bl.a., at Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2015) har status som et «agreed document». Ved Freja Transport & Logistics A/S'brug af den henvisningstekst, som Danske Speditører har udarbejdet, må NSAB 2015 anses for aftalt mellem parterne. Formålet med NSAB 2015 er udtømmende at regulere forholdet mellem speditøren og kunden. Dette gælder, uanset om den ydelse, som parternes aftale angår, leveres eller ej, jf. herved bl.a. NSAB 2015 § 7, stk. 1, om speditørens ansvar for, at godset afhentes inden for den tid, der er aftalt.

Landsrettens begrundelse og resultat

Sagens spørgsmål

(58) Hovedsagen angår, om Freja Transport & Logistics A/S (herefter Freja) med urette har undladt at opfylde selskabets forpligtelser i henhold til samarbejdsaftalen af 19. april 2021 mellem EE Construction DK ApS (herefter EEC) og Freja, og om EEC som følge heraf har et krav mod Freja på erstatning i form af positiv opfyldelsesinteresse.

(59) Sø- og Handelsrettens afgørelse af 31. oktober 2023 er i medfør af retsplejelovens § 253, stk. 2, begrænset til at angå spørgsmålene om, hvorvidt Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2015) finder anvendelse på EEC's eventuelle krav mod Freja, og om kravet er fortabt som følge af for sen reklamation. Det er således alene disse spørgsmål, som landsretten skal tage stilling til ved denne afgørelse.

Parternes forpligtelser i henhold til samarbejdsaftalen

(60) Det fremgår af samarbejdsaftalen af 19. april 2021, pkt. 1.1, at aftalen vedrører transport af 800 containere fra Kina (Ningbo eller Shanghai) til slutdestinationer, der er angivet i aftalens bilag 1.

(61) Af parternes mailkorrespondance forud for aftaleindgåelsen fremgår, at aftalen vedrører transport af 800 containere fra Kina til Danmark mod betaling af 3.250 euro pr. container, og at aftalen gælder fra den 15. april til den 30.september 2021. Det fremgår endvidere, at den tilbudte pris forudsatte et «minimumsvolumen» på 800 containere, og at Freja som et alternativ til den indgåede aftale tilbød EEC at transportere 400 containere mod betaling af 4.050 euro pr. container. De vilkår, som fremgår af mailkorrespondancen, er i det væsentlige afspejlet i aftalens bilag 1.

(62) Landsretten finder på denne baggrund, at samarbejdsaftalen af 19. april 2021 må forstås således, at den forpligtede begge parter, og at det ikke – som anført af EEC – kan lægges til grund, at aftalen alene var forpligtende for Freja. Det forhold, at aftalen også var forpligtende for EEC, understøttes endvidere af bl.a., at aftalens pkt. 1.1 indeholder en bestemmelse om EEC's ret til at udskyde eller annullere transporten mod betaling af Frejas faktiske omkostninger.

(63) Det forhold, at tidspunktet for de enkelte transporter ikke var bestemt i samarbejdsaftalen, og at transporterne derfor løbende blev fastlagt i samarbejde mellem parterne, således som dette er belyst under forklaringerne, kan ikke føre til en anden vurdering.

NSAB 2015

(64) Det fremgår af samarbejdsaftalens pkt. 2.0 om aftalens almindelige bestemmelser, at «Alle opgaver udføres i henhold til Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB 2015)», og at «EE Contruction forpligter sig til at være underlagt NSAB 2015».

(65) Landsretten finder på denne baggrund, at NSAB 2015 må anses for vedtaget mellem parterne, og at NSAB 2015 således regulerer de ydelser, som Freja skulle præstere i henhold til samarbejdsaftalen.

(66) EEC's krav mod Freja er som nævnt begrundet med, at Freja med urette har undladt at opfylde selskabets forpligtelser i henhold til samarbejdsaftalen, og at EEC som følge heraf har et krav mod Freja på erstatning i form af positiv opfyldelsesinteresse.

(67) Herefter, og da NSAB 2015 regulerer de ydelser, som Freja skulle præstere i henhold til samarbejdsaftalen, finder NSAB 2015 anvendelse på det omtvistede krav. Det forhold, at kravet vedrører ydelser som – ifølge EEC med urette -ikke er leveret, kan ikke føre til en anden vurdering.

(68) Det følger af NSAB 2015 § 27, at «Reklamationer til speditøren skal afgives uden unødigt ophold», og at «Reklamation, der vedrører andet end beskadigelse, forringelse eller tab af godset, skal afgives inden 14 dage fra den dag, da ordregiveren fik eller burde have fået kendskab til de omstændigheder, som begrunder et ansvar for speditøren». Videre fremgår

det, at «Såfremt en sådan reklamation ikke er afgivet, har ordregiveren fortabt sine rettigheder».

(69) Spørgsmålet er herefter, om EEC har reklameret rettidigt.

(70) Ved brev af 19. august 2021 meddelte Freja EEC bl.a., at blokeringen af Suezkanalen og COVID-19-pandemien medførte forstyrrelser af transportmarkedet, der havde karakter af force majeure. Det er endvidere anført i brevet, at Freja i samarbejde med ECC forsøgte at løse de udfordringer, som omstændighederne medførte, bedst muligt, men at Freja ikke ville være i misligholdelse, hvis det viste sig umuligt at transportere de resterende containere af de nævnte grunde.

(71) Som opfølgning herpå meddelte Freja ved brev af 15. september 2021 bl.a., at forhold, der lå uden for Frejas kontrol, medførte, at Freja ikke inden den 30. september 2021 ville være i stand til at transportere de resterende 425 af de 800 containere, der var forudsat i samarbejdsaftalen. Freja meddelte endvidere, at Freja – også efter aftalens udløb -var villig til at fortsætte sin assistance til EEC.

(72) Det må efter bevisførelsen, herunder forklaringerne fra H og M lægges til grund, at parterne løbende havde drøftet situationen på transportmarkedet, og at det allerede kort efter aftalens indgåelse stod klart, at Freja ikke ville kunne transportere alle 800 containere inden den 30. september 2021.

(73) Ved brev af 6. oktober 2021 ophævede Freja samarbejdsaftalen med henvisning til, at EEC havde undladt at betale flere fakturaer.

(74) EEC bestred ved mail af 7. oktober 2021, at Freja havde grundlag for at ophæve samarbejdsaftalen. EEC anførte i den forbindelse bl.a., at EEC forbeholdt sig sine rettigheder.

(75) I den efterfølgende periode var der korrespondance mellem parterne om bl.a. ophævelsens berettigelse, og ved brev af 27. december 2021 rettede EEC et erstatningskrav mod Freja som følge af Frejas manglende opfyldelse af selskabets forpligtelser i henhold til samarbejdsaftalen.

(76) Landsretten finder under de foreliggende omstændigheder, at EEC's krav om erstatning må anses for at være fremsat rettidigt.

(77) Landsretten lægger i den forbindelse vægt på, at det først ved Frejas ophævelse af aftalen den 6. oktober 2021 stod klart, at Freja ikke havde i sinde at gennemføre transporten af alle 800 containere. EEC gjorde ved mailen af 7. oktober 2021 straks indsigelse heroverfor, og EEC forbeholdt sig i den forbindelse sine rettigheder over for Freja.

(78) EEC's indsigelse over for Frejas meddelelse om, at Freja ikke havde i sinde at gennemføre yderligere transporter, blev således fremsat inden for 14-dagsfristen i NSAB 2015 § 27.

(79) Det forhold, at EEC først den 27. december 2021 rettede et erstatningskrav mod Freja, kan under de foreliggende omstændigheder ikke føre til et andet resultat, idet Freja allerede

i kraft af indsigelsen af 7. oktober 2021 havde fornøden mulighed for at varetage sine interesser i relation til et eventuelt senere erstatningskrav, og idet EEC skulle have rimelig tid til at opgøre et erstatningskrav.

(80) Landsretten bemærker i den forbindelse, at denne fortolkning af NSAB 2015 § 27 også må anses for uoverensstemmelse med de almindelige obligationsretlige regler.

(81) Da EEC's eventuelle krav således ikke er fortabt som følge af for sen reklamation, stadfæster landsretten Sø- og Handelsrettens kendelse.

Thi bestemmes

Sø- og Handelsrettens kendelse stadfæstes.

Fastsættelsen af sagsomkostninger overlades til Sø- og Handelsretten i forbindelse med afgørelsen i hovedsagen.

ND-2025-12 Frostating lagmannsrett

Myndighet	Frostating lagmannsrett
Dato	2025-07-04
Doknr/publisert	ND-2025-12
Stikkord	(12) Sivilprosess. Verneting. Avtaletolkning. Salg av fartøy. Tvisteloven § 4-4, § 4-6 og § 9-6 andre ledd.
Sammendrag	Saken gjaldt anke over tingrettens avgjørelse om verneting i forbindelse med fordeling av vederlag etter salg av skipet «*Ocean Fresh*». Selskapet Marine Recycling anla sak for Møre og Romsdal tingrett med påstand om fastsettelsesdom for fordeling av vederlaget for salget i henhold til den inngåtte salgsavtalen, mens de øvrige partene (Ocean Fresh Food AS, Atlantic Dawn og AD Company) anførte at saken måtte avvises eller henvises til annet verneting basert på vernetingsklausulene i deponerings- og salgsavtalen. Det ble prinsipalt anført at Oslo tingrett var rett verneting etter Deponeringsavtalen, subsidiært Hordaland tingrett etter Salgsavtalen. Lagmannsretten kom til at tvisten var nærmest forbundet med Salgsavtalen og at vernetingsklausulen der omfattet den aktuelle fordelingstvisten.
Saksgang	Møre og Romsdal tingrett TMOR-2025-52240 – Frostating lagmannsretts kjennelse 4. juli 2025, LF-2025-82916 (25-082916ASK-FROS).
Parter	Ocean Fresh Food AS, AD Company Enterprises Unlimited, reg. no 019595V og Atlantic Dawn Unlimited Company, reg no 24833 (for disse: advokat Øystein Horneland) mot Marine Recycling AS (advokat Hugo Pedersen Matre).
Forfatter	Retten: lagdommer Trude Merete Berg og Anniken Mellegaard Douglass samt lagmann Bjørn O. Berg.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) Saken gjelder anke over tingrettens kjennelse om å være rett verneting for krav om fastsettelsesdom for fordeling av vederlag etter salg av fartøyet M/V «Ocean Fresh».

Sakens bakgrunn

(2) Salget av det norskregistrerte (NIS) fartøyet M/V «Ocean Fresh» er gjennomført fra det skipseiende selskapet Ocean Fresh Food AS til Ocean Fisheries Co på grunnlag av Memorandum of Understanding datert 18. november 2024.

(3) Ocean Fresh Food AS har vært under konkursbehandling siden 7. august 2024. Boet har abandonert fartøyet. Marine Recycling AS eier 40 % av aksjene i Ocean Fresh Food AS. De resterende 60 % av aksjene var eid av Atlantic Dawn Unlimited Company («Atlantic Dawn») inntil de – etter det opplyste – ble overført til AD Company Enterprises Unlimited. Atlantic Dawn og AD Company Enterprises Unlimited er registrert i henholdsvis Irland og Isle of Man. Aksjonærene, Atlantic Dawn og Marine Recycling AS, var forut for salget registrert med hver sin panterett i fartøyet, med henholdsvis 1. og 2. prioritet.

(4) Forut for salget av fartøyet ble det 4. november 2024 inngått en avtale mellom Marine Recycling AS, Ocean Fresh Food AS, Atlantic Dawn og AD Company Enterprises Unlimited om godkjenning av salget og om rettigheter og plikter i forbindelse med gjennomføringen av det («Salgsavtalen»). Marine Recycling AS og AD Company Enterprises Unlimited defineres i Salgsavtalen som Shareholder(s) og Mortgagee(s), aksjonærer og panthavere.

(5) Salgsavtalen forutsetter at netto salgsproveny («Vederlaget») skal innbetales til en deponeringskonto (escrow account) og oppbevares der i panthavernes interesse, jf. avtalens punkt 4. Videre forutsettes at det skal inngås en trepartsavtale, en såkalt escrow agreement, mellom en agent og panthaverne, som skal regulere betingelsene for depotarrangementet og i den forbindelse reflektere prinsippene i Salgsavtalen. Det fremgår av Salgsavtalen at det på avtaletidspunktet verserte en tvist for Gulating lagmannsrett mellom partene i avtalen om prioriteten av pantene. Gulating lagmannsrett avsa dom i saken 8. november 2024 [LG-2024-17033][1]. Parter i lagmannsrettens sak var panthaverne, Atlantic Dawn og Marine Recycling AS. Det fremgår av dommen at virksomheten til Ocean Fresh Food AS i stor utstrekning var finansiert ved lån fra disse selskapene. Gulating lagmannsrett kom til at pantobligasjonene korrekt var registrert og tinglyst etter sitt innhold, og at det ikke var grunnlag for å fravike den prioritetsangivelse som fremgår av pantobligasjonene, hvoretter Atlantic Dawn hadde prioritet foran Marine Recycling AS. Anke til Høyesterett ble ikke tillatt fremmet, jf. beslutning 25. mars 2025 [HR-2025-574-U][1].

(6) Escrow agreement («Deponeringsavtalen») er datert 15. januar 2025, og partene er Atlantic Dawn, Marine Recycling AS, Ocean Fresh Food AS (under konkursbehandling) og Nordic Trustee Services AS.

(7) Marine Recycling AS innga 29. mars 2025 stevning til Møre og Romsdal tingrett med krav om fastsettelsesdom for fordeling av Vederlaget. Stevningen var rettet mot Ocean Fresh Food AS, Atlantic Dawn og AD Company Enterprises Unlimited. De saksøkte selskapene innga 23. april 2025 tilsvar med påstand om at søksmålet skulle avvises fra Møre og Romsdal tingrett og henvises til Oslo tingrett som rett verneting.

(8) Det fremgår av stevningen at Hordaland tingrett 27. mars 2025 hadde avsagt kjennelse i sak om midlertidig forføyning mellom de samme parter. Forføyningsbegjæringen var inngitt av Ocean Fresh Food AS og Atlantic Dawn. Slutningen gikk blant annet ut på at Marine Recycling AS ble pålagt å kvittere til sletting sin pantobligasjon i fartøyet.

(9) Ankende parter har opplyst å ha anlagt søksmål for Oslo tingrett vedrørende de omtvistede midlene 11. april 2025.

(10) Møre og Romsdal tingrett avsa 8. mai 2025 kjennelse med slik slutning:

> Møre og Romsdal tingrett er riktig verneting i sak nr. 25-052240TVI-TMOR/TKRU

(11) Ocean Fresh Food AS, Atlantic Dawn og AD Company Enterprises Unlimited har anket kjennelsen til Frostating lagmannsrett. Marine Recycling AS har inngitt anketilsvar. Lagmannsretten har i tillegg mottatt ytterligere prosesskriv fra partene.

Ocean Fresh Food AS, Atlantic Dawn Unlimited Company og AD Company Enterprises Unlimited har i hovedtrekk anført:

(12) Søksmålet skal avvises fra Møre og Romsdal tingrett da partene har inngått avtale om Oslo tingrett som eksklusivt verneting, jf. tvisteloven § 4-6 første ledd. Slutningen i tingrettens kjennelse skulle vært at saken henvises til Oslo tingrett som stedlig kompetent verneting, jf. tvisteloven § 4-7 første ledd. Subsidiært gjøres gjeldende at rett verneting er Hordaland tingrett, jf. Salgsavtalen punkt 9.

(13) Tingrettens vurdering av vernetingsbestemmelsen i Deponeringsavtalen er usedvanlig knapp og inneholder ingen drøftelse av bestemmelsens ordlyd eller utforming, eller de anførsler som ble knyttet til dette. Dette utgjør en saksbehandlingsfeil som det er nærliggende å anta kan ha hatt betydning for avgjørelsen, jf. tvisteloven § 29-21 første ledd. Det nevnte forhold utgjør en mangel som ikke kan rettes, og som vanskeliggjør lagmannsrettens prøving av anken, jf. tvisteloven § 29-21 andre ledd bokstav c.

(14) Tingretten legger til grunn at vernetingsbestemmelsen i Deponeringsavtalen kun knytter seg til agentens utførelse av oppdraget, da med en henvisning til Salgsavtalen punkt 4, men uten noen henvisning til eller vurdering av Deponeringsavtalens egen ordlyd. Deponeringsavtalen angir selv klart hva den regulerer, men tingrettens premisser inneholder ingen vurdering av dette.

(15) Tingrettens vurdering beror under enhver omstendighet på feil rettsanvendelse, herunder feil anvendelse av prinsippene om tolkning av kommersielle kontrakter og feil bedømmelse av de faktiske forhold.

(16) Konkursen i Ocean Fresh Food AS ble åpnet etter begjæring fra Marine Recycling AS. Pantene i fartøyet var etablert som sikkerhet for lån som eierne hadde gitt Ocean Fresh Food AS. Konflikt mellom eierne om den innbyrdes prioriteten av pantene var årsaken til at en løsning med deponeringskonto ble valgt, jf. Salgsavtalens innledende beskrivelser av forutsetninger og punkt 4. Deponeringsavtalen skal gjenspeile prinsippene i Salgsavtalen.

Av den grunn er blant annet prinsippene om fordeling enten etter minnelig avtale eller dom i Salgsavtalens punkt 6 videreført i Deponeringsavtalen punkt 4, samtidig som Deponeringsavtalen utvetydig fastslår at avgjørelsen av hvem som tilkommer midlene skal treffes i henhold til reguleringen nettopp i Deponeringsavtalen.

(17) Formålet med Deponeringsavtalen fremgår på side 1:

> «The purpose of this Agreement is to regulate and clarify the legal title to the funds transferred to the Escrow Account, the Escrow Manager's management of the Escrow Account and the subsequent release of funds from the Escrow Account by the Escrow Manager in accordance with the terms and conditions of this Agreement.»

(18) Avtalen, som i tid er inngått etter Salgsavtalen, avløser følgelig denne, og Deponeringsavtalen regulerer direkte tvisten som feilaktig er anlagt for Møre og Romsdal tingrett.

(19) Det må vektlegges at avtalen er en kommersiell kontrakt, inngått mellom profesjonelle parter, med juridisk bistand. Vernetingsbestemmelsen angir i klartekst at det er «the Parties» som skal løse «any dispute arising out of or relating to this Agreement» ... «with Oslo city court... as exclusive venue», og «the Parties» er definert under angivelsen av avtalens parter. Definisjonen omfatter partene 1 – 3 og er følgelig panthaverne Atlantic Dawn UC, Marine Recycling AS, samt Ocean Fresh Food AS, som er «innskyter». Vernetingsbestemmelsen som angir Oslo tingrett som eksklusivt verneting er slik gjennom avtalens klare ordlyd kun knyttet direkte til «any dispute arising out of or relating to this Agreement» mellom Atlantic Dawn UC, Marine Recycling AS samt Ocean Fresh Food AS, og dermed nærværende søksmål.

(20) Salgsavtalen, som partene i ulike versjoner forhandlet om med juridisk bistand fra ca. 15. mai 2024 til den ble signert 4. november 2024, er versjon 7, som er utarbeidet av Marine Recycling AS sine juridiske rådgivere. Dette fremgår direkte av avtalens egen overskrift, på avtalens side 1.

(21) *Subsidiært verneting: Hordaland tingrett*

(22) Forutsatt at lagmannsretten kommer til at tvisten bygger på Salgsavtalen, er det ingen holdepunkter for at vernetingsbestemmelsen i Salgsavtalen punkt 9 skal tolkes innskrenkende.

(23) Ankende parter har lagt ned slik påstand:

> Prinsipalt:
> 1. Møre og Romsdal tingretts kjennelse oppheves.
>
> Subsidiært:
> 2. Oslo tingrett er riktig verneting i sak nr. 25-052240TVI-TMOR/TKRU.
>
> Atter subsidiært:
> 3. Hordaland tingrett er riktig verneting i sak nr. 25-052240TVI-TMOR/TKRU

I alle tilfeller:

4. Marine Recycling AS plikter å erstatte ankende parters sakskostnader og rettsgebyrer for lagmannsretten.

Marine Recycling AS har i hovedtrekk anført:

(24) Vernetingsbestemmelsene i Salgsavtalen og Deponeringsavtalen er begrenset til eventuell uenighet om disse avtalene. Den omstridte fordelingen av det aktuelle vederlaget reguleres ikke av disse avtalene, som eksplisitt unntar fordelingsspørsmålet og henviser det til en ny avtale eller rettssak.

(25) Korrekt verneting for saken er Møre og Romsdal tingrett, hvor eier av «Ocean Fresh» har sitt forretningssted, jf. tvisteloven § 4-4 første ledd.

(26) Sakens parter har vært i konflikt i og utenfor norske domstoler siden 2020, etter at mauritanske myndigheter avslørte omfattende ulovlig fiske, korrupsjon og bestikkelser som ankende parter var ansvarlig for, i forbindelse med at Ocean Fresh Food AS drev fiskevirksomhet i Mauritania i perioden 2012-2020. Atlantic Dawn hadde fullt operativt og administrativt ansvar for fiskerivirksomheten i hele perioden. Frostating lagmannsrett besluttet granskning av Ocean Fresh Food AS. Ankende parter har dessuten over lang tid har vært under strafferettslig etterforskning av Økokrim og den irske politimyndigheten Garda National Economic Crime Bureau, Anti-Bribery and Corruption Unit. Økokrim har valgt å henlegge den norske etterforskningen i saken underhenvisning til at antatte gjerningsmenn er irske. Irske politimyndigheter har gjennomført ransaking og beslag av selskapene i Atlantic Dawn-konsernet. Status i Irland p.t. er ikke kjent for Marine Recycling AS.

(27) Marine Recycling AS oppfatter foreliggende sak om verneting som nok et forsøk fra ankende parter på å trenere saksoppfølgningen ved domstolene.

Om tolkningen av Salgsavtalen og Deponeringsavtalen

(28) Det fremgår av Salgsavtalen punkt 6 at fordelingen av Vederlaget ikke reguleres av Salgsavtalen som sådan. Partene skal fordele Vederlaget gjennom en ny avtale eller ved en rettskraftig dom fra norsk domstol. Salgsavtalen inneholder ikke bestemmelser om valg av verneting for en ny avtale eller dom. Partene regulerte ikke tvist om fordelingen i Salgsavtalen, utover at den skulle håndteres i en egen etterfølgende prosess uavhengig av salget. Ettersom partene var uenige om fordelingen, var dette eneste måten å muliggjøre et salg av fartøyet som hadde ligget lenge i opplag. At partene ikke hadde intensjon om å regulere vernetinget for fordelingen av Vederlaget, understøttes av Salgsavtalens forhistorie.

(29) Forslaget om salgsavtale ble fremmet av de ankende parter ved e-post fra advokat Horneland 3. juli 2024. Utkastets punkt 6 om fordeling av salgsvederlaget lød:

6. Final distribution among the Mortgagees of the proceeds from the sale of the Vessel from the Escrow Account shall only take place, and with such proportion to each Party, as follows from either:

    - an amicable agreement between the Parties, or

    - a final and binding judgement from the legal case no. 24-017033ASD-GULA/AVD2 before Gulating Appeal Court.

(30) Rettssaken det ble vist til i andre strekpunkt omhandlet tvist om prioritetsrekkefølgen for partenes pantobligasjoner i «Ocean Fresh». Partene i Salgsavtalen ble senere enige om at fordelingen av salgsvederlaget skulle håndteres ved en egen rettssak, som er prinsipielt uavhengig av utfallet i prioritetssaken. Det sentrale i denne sammenheng er at Horneland fremmet et utkast til salgsavtale hvor det åpenbart ikke var behov for å regulere verneting for rettssaken om prioritetsrekkefølgen, ettersom den tvisten allerede verserte for Gulating lagmannsrett.

(31) Eventuell uklarhet om rekkevidden av vernetingsbestemmelsen i Salgsavtalen må gå ut over de ankende parter som har utferdiget bestemmelsen, jf. Rt-1992-1105.

(32) Deponeringsavtalen er en sideavtale som kun regulerer oppbevaring av Vederlaget frem til partene har kommet til en løsning på fordelingsspørsmålet, jf. Salgsavtalen punkt 4. Nordic Trustee benyttet sin standard avtale som oppdragsavtale, hvor Oslo tingrett er verneting for eventuelle tvister knyttet til oppdragsutførelsen. Det foreliggende søksmålet om fordelingen av salgsvederlaget har imidlertid intet med Nordic Trustee og utførelsen av deponeringsoppdraget å gjøre.

(33) Bokstav C i Deponeringsavtalen inneholder kun en opplysning om bakgrunnen for Deponeringsavtalen, og er ikke en regulering av partenes rettigheter og plikter. Vilkårene for fordeling følger ikke av avtalen ettersom den eksplisitt henviser det spørsmålet til en ny avtale, eventuell rettssak, jf. punkt 4. Rettssaken om fordeling av salgsvederlaget er eksplisitt unntatt fra Deponeringsavtalen og derved også fra vernetingsbestemmelsen.

(34) Uklarhetsregelen gjør seg gjeldende også i relasjon til Deponeringsavtalen. Ankende parter forhandlet Deponeringsavtalen med Nordic Trustee med bistand av advokat Horneland. Marine Recycling AS ble holdt utenfor forhandlingene og fikk kun presentert et ferdig forhandlet og underskrevet avtaledokument. Partene har under forhandlingene om inngåelsen av Deponeringsavtalen vært enige om at avtalen er uten betydning for partenes rettigheter ved fordelingen av salgsvederlaget.

(35) Marine Recycling AS hadde innsigelser da de ble forelagt et utkast til Deponeringsavtale som var undertegnet av øvrige avtaleparter, og det ble en periode forhandlet om et tillegg til Deponeringsavtalen/Salgsavtalen som skulle klargjøre regelverkets innhold. Ett av spørsmålene var om overgangen fra pant i skipet før salget til pant i vederlaget etter salget hadde betydning for avtalepartenes rettigheter til vederlaget. Bakgrunnen var at Marine Recycling AS både den gang og nå bestrider at Atlantic Dawn har førsteprioritet, mens Marine Recycling AS har andre prioritet.

(36) Advokat Horneland sendte 7. mars 2025 et forslag til tillegg til Salgsavtalen, hvor det fremgår at Deponeringsavtalen ikke skulle ha noen betydning for partenes rett til vederlaget. Rettighetene skulle fullt ut reguleres av Salgsavtalen. Partene ble imidlertid aldri enige om hvordan Vederlaget skulle forvaltes dersom agenten trakk seg fra oppdraget pga. hvitvaskingsreglene. Etter en runde med midlertidig forføyning, endte det med at Marine Recycling AS undertegnet Deponeringsavtalen 27. mars 2025. Partene var således enige om at Deponeringsavtalen ikke skulle ha noen betydning for partenes rett til Vederlaget. Ankende parters krav om at verneting likevel skal endres til Oslo tingrett, står i motstrid til dette. Det tilsier at vernetingsbestemmelsen i Deponeringsavtalen uansett ikke kan tilsidesette reguleringen i Salgsavtalen. Det blir imidlertid ikke avgjørende for vernetingsspørsmålet, ettersom verken Deponeringsavtalen eller Salgsavtalen regulerer verneting ved rettssak om fordeling av Vederlaget. Salgsavtalen og Deponeringsavtalen regulerer hver for seg avgrensede forhold. Ingen av de to avtalene har intensjonsdybde for hvordan fordelingen av Vederlaget skal være. Valg av verneting følger derved tvistelovens alminnelige regler.

(37) Salgsavtalen punkt 6 og Deponeringsavtalen punkt 4 må tolkes på samme måte i relasjon til spørsmålet om verneting. Partene er enige om at selve fordelingen av Vederlaget ikke reguleres av verken Salgsavtalen eller Deponeringsavtalen. Det vil være inkonsekvent om disse avtalene – som har motstridende regulering av verneting – likevel skulle anses å regulere verneting for tvisten om fordeling av Vederlaget.

(38) Ankende parter har under hele konflikten om verneting fastholdt at avtalt verneting i Salgsavtalen, som er Hordaland tingrett, ikke var aktuelt. Marine Recycling AS registrerer at ankende parter etter å ha tapt vernetingspørsmålet i tingretten, nå gjør gjeldende en subsidiær påstand om Hordaland tingrett som verneting i strid med egne anførsler så langt.

(39) Ingen av de ankende parter har noen som helst tilknytning til Oslo eller Hordaland som gjør det naturlig å tolke Salgsavtalen eller Deponeringsavtalen som at det er avtalt verneting på disse stedene.

(40) Korrekt verneting er Møre og Romsdal tingrett, som er forretningsstedet til Ocean Fresh Food AS, og det sted øvrige ankende parter har forholdt seg til.

(41) Marine Recycling AS har lagt ned slik påstand:

1. Anken forkastes

2. Atlantic Dawn Unlimited Company, Ocean Fresh Food AS og AD Company Enterprises Unlimited dømmes en for alle, alle for en, til å betale sakskostnadene til Marine Recycling AS for lagmannsretten

Lagmannsrettens vurdering

(42) Saken anses klar for avgjørelse. Ingen av partene har bedt om at det avholdes muntlig forhandling. Dette anses heller ikke nødvendig for å sikre en forsvarlig og rettferdig avgjørelse av saken, jf. EMK artikkel 6 nr. 1. Saken behandles derfor skriftlig i samsvar med hovedregelen i tvisteloven § 29-15 første og andre ledd.

(43) Lagmannsretten kan ikke se at det foreligger saksbehandlingsfeil som tilsier opphevelse av kjennelsen.

(44) Tvistelovens hovedregel er at søksmål kan reises ved saksøktes alminnelige verneting, jf. tvisteloven § 4-4 første ledd. Ocean Fresh Food AS er et norsk aksjeselskap med hovedkontor på Smøla og har derfor sitt alminnelige verneting i Møre og Romsdal, jf. tvisteloven § 4-4 tredje ledd første punktum. Tvistelovens vernetingsregler kan fravikes ved avtale, jf. tvisteloven § 4-6.

(45) Saken står i en annen stilling for lagmannsretten enn for tingretten idet ankende parter subsidiært har anført at Hordaland tingrett er avtalt verneting for søksmålet. Da saken ble behandlet av tingretten, var det bare vernetingsbestemmelsen i Deponeringsavtalen som ble påberopt. Det fremgår av saksdokumentene at tingretten tok opp spørsmålet om betydningen av vernetingsbestemmelsen i Salgsavtalen i brev til partene 7. mai 2025. Ankende parter ga i sitt svar til tingretten uttrykk for at verken Møre og Romsdal tingrett eller Hordaland tingrett var korrekt verneting.

(46) Om vernetingsbestemmelsen i Salgsavtalen uttaler tingretten:

> «Ingen av partene har påberopt seg vernetingsbestemmelsen i salgsavtalen. Selv om partene har gitt ulike begrunnelser for sitt syn er de enig om at Hordaland tingrett ikke er riktig verneting. Retten mener derfor at bestemmelsen ikke kan legges til grunn. Ingen av partene har opplyst om omstendigheter som tilsier at saken bør overføres til annen domstol etter domstolloven § 38.»

(47) Lagmannsretten er enig med tingretten i at retten ikke kunne legge vernetings-bestemmelsen i Salgsavtalen til grunn gitt partenes felles forståelse. Situasjonen for lagmannsretten er imidlertid en annen.

(48) Lagmannsretten har vurdert om ankende parters subsidiære anførsel er for sent fremsatt, slik at den ikke kan tas i betraktning, jf. tvisteloven § 9-6 andre ledd, men har kommet til at det ikke er tilfelle. Vår sak skiller seg fra for eksempel LF-2015-16917-1 [skal vel være LF-2015-16907-1 Lovdatas anm.] ved at innsigelsen mot vernetinget ble fremsatt allerede i tilsvaret til tingretten. Det er begrunnelsen for innsigelsen som er endret i ankerunden.

(49) Spørsmålet for lagmannsretten er etter dette om vernetingsbestemmelsen i enten Deponeringsavtalen eller Salgsavtalen innebærer at partene har avtalt verneting for tvisten som Marine Recycling AS har søkt anlagt for Møre og Romsdal tingrett.

(50) Deponeringsavtalens vernetingsbestemmelse (punkt 8.5) er formulert slik:

> «The Parties shall seek to solve amicably through negotiations any dispute arising out of or relating to this Agreement, or the breach, termination or invalidity hereof. If the Parties fail to solve any such dispute by written agreement within 25 Business Days after such negotiation has been requested by the Depositor or the Escrow Manager, such dispute or claim shall be finally settled by the ordinary courts of Norway, with Oslo city court (Escrow: Oslo tingrett) as exclusive legal venue.»

(51) Salgsavtalens vernetingsbestemmelse er formulert slik (punkt 9):

> «Any disputes arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to the Norwegian courts with Hordaland tingrett, Bergen being the court of first instance.»

(52) Lagmannsretten legger til grunn at vernetingsbestemmelsene i Deponeringsavtalen og Salgsavtalen skal forstås slik at partene i avtalen fraskriver seg adgangen til å anlegge saken ved en domstol som ellers ville ha vært kompetent, jf. HR-2006-776-U avsnitt 20. Det springende punktet blir derfor om kravet Marine Recycling AS har reist i stevningen 29. mars 2025 etter sin art eller sitt grunnlag er omfattet av noen av vernetingsbestemmelsene

(53) I stevningen er påstanden formulert slik:

> 1. Vederlaget for fartøyet «Ocean Fresh» skal fordeles likt mellom Atlantic Dawn Unlimited Company og Marine Recycling AS.
>
> 2. Pantene som Atlantic Dawn Unlimited Company og Marine Recycling AS har tatt i «Ocean Fresh», og som skal konverteres til pant i vederlaget for fartøyet «Ocean Fresh», er ugyldig.
>
> 3. Ocean Fresh Food AS, Atlantic Dawn Unlimited Company («AD») og AD Company Enterprises Unlimited dømmes, in solidum, til å betale Marine Recycling AS' sakskostnader

(54) Det er i prosesskriv til tingretten 6. mai 2025 presisert at punkt 2 er subsidiært i forhold til punkt 1.

(55) Rekkevidden av vernetingsbestemmelsen må avgjøres på grunnlag av alminnelige avtalerettslige tolkingsregler. Når avtaler skal tolkes, er utgangspunktet, og det sentrale tolkningsmomentet, ordenes alminnelige mening etter vanlig språkbruk. Når man skal fastlegge hva partene har ment, er det i tillegg relevant også å legge vekt på det som måtte være fremkommet gjennom deres handlinger, unnlatelser og adferd i det hele. Slike forhold kan gi partene forventninger om hva som er en avtales innhold, men det er bare de berettigede forventningene som er relevante, jf. Woxholth, Avtalerett, 12. utgave, side 39. Når ordlyden i en avtale er klar, skal det mye til for at en part kan hevde å ha en berettiget forventning om at noe annet skal legges til grunn. Avtaler inngått mellom profesjonelle parter skal som utgangspunkt fortolkes objektivt med stor vekt på avtalens ordlyd, jf. Rt-2002-1155.

(56) Verken Salgsavtalen eller Deponeringsavtalen inneholder noen eksplisitt regulering av hvordan Vederlaget skal fordeles mellom panthaverne. Om dette heter det i Salgsavtalen punkt 6:

6. Final distribution among the Mortgagees of the proceeds from the sale of the Vessel from the Escrow Account shall only take place, and with such proportion to each Party, as follows from either:

    - an amicable agreement between the Parties, or

    - a final and binding judgement from the Norwegian Court on the distribution of the sales proceeds.

(57) Denne reguleringen speiles i punkt 4 i Deponeringsavtalen som bestemmer at:

«The Escrow Manager shall only release an amount from the Escrow Account:

(i) upon being instructed in writing to do so jointly by ADUC and MRC, or

(ii) upon a final, binding and non-appealable judgement from the Norwegian Court on the distribution of the sales proceeds, and in each case to such party designated in the written instructions or in the decision by the relevant court of law (as the case may be).»

(58) Ingen av avtalene inneholder en definisjon av «the Norwegian Court». Begge avtalene reguleres av norsk rett.

(59) Uenigheten om fordeling var nettopp foranledningen for inngåelsen av Salgsavtalen og Deponeringsavtalen. Dette fremgår av beskrivelsen av bakgrunn innledningsvis i begge avtalene. Begge avtalene forutsetter at fordeling skal skje i henhold til avtale mellom partene eller dom. Når rekkevidden av vernetingsbestemmelsene skal fastlegges, er dette imidlertid ikke avgjørende. Spørsmålet er om tvisten har oppstått på grunnlag av eller i forbindelse med noen av avtalene. Ved denne vurderingen står avtalenes innhold sentralt.

(60) Salgsavtalen inneholder i punkt 2 til 6 bestemmelser som regulerer skipsmeklers mandat (punkt 2), pålegger panthaverne å – på gitte betingelser – slette sine pant i fartøyet i forbindelse med levering (punkt 3), opprettelsen av en deponeringskonto for betaling av kjøpesummen og en avtale med depotagent (punkt 4), rett til dekning av kostnader (punkt 5) og betingelser for utbetaling fra deponeringskontoen (punkt 6).

(61) Ankende parter har til støtte for sin tolkning om at det er vernetingsbestemmelsen i Deponeringsavtalen som regulerer tvisten, vist til formålet med Deponeringsavtalen, slik dette gjengis i bokstav C innledningsvis. Lagmannsretten er ikke enig i at formålsbeskrivelsen støtter en slik tolkning. Formålsbeskrivelsen knytter seg til hvem som har rettigheter til innestående på kontoen (panthaverne), depotagentens håndtering av kontoen og betingelsene for at agenten skal utbetale innestående. Dette følges opp i avtalens øvrig bestemmelser, punkt 2 til 7, som regulerer rettigheter til innestående, herunder at pant i fartøyet skal erstattes av pant i innestående på kontoen, betalinger til kontoen og fra kontoen, agentens forpliktelser og honorarer og bankgebyr.

(62) Salgsavtalen fremstår som den overordnede avtalen, mens Deponeringsavtalen fremstår som en sideavtale med et snevrere anvendelsesområde. Når avtalene ses i sammenheng, er det etter lagmannsrettens syn klart at tvisten er nærmest forbundet med Salgsavtalen. Dette følger av avtalenes ordlyd, sett i lys av hva avtalene etter sitt innhold tar sikte på å regulere og hvem som er parter i avtalene.

(63) Det er således heller ikke grunnlag for å si at Deponeringsavtalen *avløser* Salgsavtalen, slik ankende parter har anført. Deponeringsavtalen inngås – som naturlig er ut fra funksjonen den har – *før* leveringen av fartøyet til kjøper og gjelder ved siden av Salgsavtalen. Dette underbygges av at Deponeringsavtalen har en annen partskonstellasjon, først og fremst ved at Nordic Trustee Services AS er part. Deponeringsavtalen har også en annen definisjon av panthaverne, ved at det er Atlantic Dawn og Marine Recycling AS som defineres som «Mortgagees», uten at lagmannsretten kan se at dette har betydning for tolkningen av vernetingsbestemmelsen.

(64) Ankende parter har vist til at Deponeringsavtalen innledningsvis definerer partene som «The parties listed in 1-3 above», som altså er Atlantic Dawn, Marine Recycling AS og Ocean Fresh Food AS, og anfører i forlengelsen av dette at «vernetingsbestemmelsen som angir Oslo tingrett som eksklusivt verneting er slik gjennom avtalens klare ordlyd kun knyttet direkte til «any dispute arising out of or relating to this Agreement» mellom Atlantic Dawn UC, Marine Recycling AS samt Ocean Fresh Food AS, og dermed nærværende søksmål». Nordic Trustee Services AS er listet som nr. 4. I og med at Nordic Trustee Services AS åpenbart er part i Deponeringsavtalen, fremstår henvisingen til «1-3 above» som en inkurie, og det kan ikke utledes noe om vernetingsbestemmelsens rekkevidde fra denne partsdefinisjonen. Ordlyden i punkt 8.5 taler i seg selv for at vernetinget Oslo tingrett gjelder konflikter knyttet til agentens håndtering av deponeringen. Det vises der til at tvister kan bringes inn for Oslo tingrett et visst antall dager etter at krav om forhandlinger har blitt fremmet av «Depositor or the Escrow Manager».

(65) Tvisten om selve fordelingen av kjøpesummen fremstår saklig sett som nært knyttet til de forhold som reguleres av Salgsavtalen, og faller inn under ordlyden i avtalens punkt 9, som en tvist oppstått i forbindelse med avtalen. Det dreier seg om en tvist mellom de samme parter med tilknytning til salget av fartøyet. Mot en slik tolkning kan innvendes at uenigheten allerede forelå da avtalen ble inngått, og at uenighet sånn sett har foranlediget avtalen mer enn den har oppstått som en følge av den. Dette kan imidlertid ikke være avgjørende. Ordlyden dekker også tvister som oppstår som følge av en uenighet som forelå da avtalen ble inngått, som partene ikke har klart å løse i minnelighet.

(66) Begge sider har påberopt seg uklarhetsregelen og anført at eventuell uklarhet om rekkevidden av vernetingsbestemmelsen i Salgsavtalen må gå ut over motparten, jf. Rt-1992-1105. Etter lagmannsrettens syn foreligger det ingen slik uklarhet.

(67) Lagmannsretten kan heller ikke se at Salgsavtalens forhistorie tilsier en annen tolkning av vernetingsbestemmelsen, slik Marine Recycling AS har tatt til orde for. Det at henvisning til den konkrete saken som verserte for Gulating lagmannsrett i et tidligere avtaleutkast ble erstattet med «the Norwegian Court», skyldes at partene i Salgsavtalen ble enige om at fordelingen av Vederlaget skulle håndteres ved en egen rettssak, slik Marine Recycling AS selv redegjør for. Endringen gir ikke veiledning for tolkningen av vernetingsbestemmelsens rekkevidde.

(68) Lagmannsretten konkluderer etter dette med at tvisten har oppstått i forbindelse med Salgsavtalen og at vernetingsbestemmelsen i Salgsavtalen derfor kommer til anvendelse.

Sakskostnader

(69) Ut fra det resultat lagmannsretten er kommet til har ingen av partene fått medhold fullt ut eller i det vesentlige jf. tvisteloven § 20-2 første ledd, jf. andre ledd. Lovens hovedregel er at sakskostnadene ikke tilkjennes noen av partene dersom ingen av dem har vunnet saken.

(70) Lagmannsretten har vurdert unntakene i tvisteloven § 20-3, men finner at det i denne saken klart nok ikke foreligger tungtveiende grunner for å fravike hovedregelen. Ankende parter har riktignok fått medhold av betydning ved at lagmannsretten har kommet til at partene har avtalt annet verneting enn Møre og Romsdal tingrett, men kan selv bebreides for ikke å ha fremmet den relevante anførselen da saken stod for tingretten.

(71) Avgjørelsen er enstemmig.

Slutning

Hordaland tingrett er riktig verneting i sak nr. 25-052240TVI-TMOR/TKRU.

[1] Tilføyd av Lovdata.

ND-2025-13 Sø- og Handelsretten

Myndighet Sø- og Handelsretten

Dato 2025-07-04

Doknr/publisert ND-2025-13

Stikkord (13) Ansvarsbegrænsning.

Sammendrag

Sagen angik, hvorvidt Uni-Tankers M/T»Samus Swan» ApS («*Uni-Tankers*») kunne begrænse sit ansvar i medfør af sølovens § 174 for skibet Samsus Swans påsejling af Energinet Eltransmission A/S' («*Energinet*») eltransmissionskabel til Bornholm den 26. februar 2022, der var forårsaget af skibets anker. Besætningen havde trods fremdrifts-problemer ikke opdaget, at skibets anker blev slæbt over havbunden i over 36 timer.

Rettens flertal fandt, at skønsmandens vurdering, der kritiserede kaptajnen for ikke at have iværksat yderligere undersøgelser af årsagen til skibets manglende fremdrift, var for retroperspektiv henset til kendte motorproblemer ved skibet. Rettens flertal fandt, at kaptajnen samlet set ikke havde handlet groft uagtsomt efter sølovens § 174.

Én dissentierende dommer lagde derimod skønsmandens vurdering til grund og fandt, at kaptajnen havde handlet groft uagtsomt. Denne dommer fandt dog, at kaptajnens udviste grove uagtsomhed ikke i sig selv kunne henføres til Uni-Tankers i henhold til sølovens § 174, idet det ikke var godtgjort, at Uni-Tankers ledelse havde begået fejl på et organisatorisk eller systematisk niveau, som de dermed kunne holdes ansvarlige for.

Alle tre dommere fandt derfor, at betingelserne for at afskære Uni-tankers fra at begrænse deres ansvar efter sølovens § 174 ikke var opfyldt. Uni-tankers påstand om ansvarsbegrænsning blev dermed taget til følge.

Saksgang Sø- og Handelsretten 4. juli 2025.

Parter UNI-TANKERS M/T «SAMUS SWAN» ApS (advokat Niels Jørn Friborg og advokat Thomas Edelgaard Christensen) og Gard Marine & Energy Insurance (Europe), filial af Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, Norge (advokat Niels Jørn Friborg og advokat Thomas Edelgaard Christensen) mod Energinet Eltransmission A/S (advokat Poul Hvilsted) og Gadeby Vindkraft v/Peter Allan Nielsen og Jesper Jørgensen og ALM. BRAND A/S (advokat Kristian Svith) og FP Lux REIO PV Denmark ApS (advokat Johannes Grove Nielsen)

Forfatter Retten: dommer Peter Juul Agergaard og de sagkyndige medlemmer Susanne Thilqvist og Thomas Martinussen.

På grunn av avgjørelsens omfang, kan denne dommen lastes ned separat her