ISSN 2704-0178 / Utgitt 2024

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

Hefte 2/3, 2023 - Inneholder dommer 9-17 fra 2023

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

DLA PIPER

SETTERWALLS

Chouette

HPP ATTORNEYS

PROCOPÉ & HORNBORG

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-2023- 9 - Østre Landsret	5
ND-2023- 10 - Hovrätten över Skåne och Blekinge	14
ND-2023- 11 - Svea hovrätt	30
ND-2023- 12 - Vasa hovrätt	49
ND-2023- 13 - Sø- og Handelsretten	54
ND-2023- 14 - Norges Høyesterett	99
ND-2023- 15 - Retten på Færøerne	108
ND-2023- 16 - Frostating lagmannsrett	112
ND-2023- 17 - Hordaland tingrett	124

Utgiver: Nordisk Skibsrederforening
Redaktør: Advokat Benedicte Haavik Urrang
Redaksjonskomite: Prof. Dr. jur. Erling Selvig (Norge), advokat Jonas Rosengren (Sverige), justitierådet 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

ND-2023-9 Østre Landsret

Myndighet	Østre Landsret
Dato	2023-04-28
Doknr/publisert	ND-2023-9
Stikkord	(9) Forståelse af arbejder på søterritoriet. Arbejdstilladelse. Udlændingeret.
Sammendrag	I sagen var 28 russiske søfolk, ansat på to russisk flagede slæbebåde i dansk farvand, blevet arresteret og udvist ved en myndighedsaktion i marts 2021 for ikke at have dansk arbejdstilladelse. Søfolkene arbejdede på Femern Bælt-projektet om anlæg af en tunnel mellem Danmark og Tyskland. Sagen drejede sig om, hvorvidt søfolkenes aktiviteter krævede en dansk arbejdstilladelse efter den danske udlændingelov og udlændingebekendtgørelsen, herunder om det måtte anses som «arbejder på søterritoriet». De søfarende havde udelukkende arbejdet på åbent hav i dansk søterritorium for en kortere periode og var kun i land ved på- og afmønstring. Byretten havde i første instans frifundet alle søfarende for kravet om arbejdstilladelse, særligt med henvisning til lovforarbejderne. Landsrettens flertal på to ud af tre dommere konkluderede, at det var uklart efter lovgivningen, om der var krav om arbejdstilladelse, men at uklarheden i alle fald skulle føre til, at de tiltalte skulle frikendes. Rettens sidste dommer fandt, at det var klart, at der ikke var hjemmel til at kræve arbejdstilladelse. Alle rettens dommere stemte således for at stadfæste byrettens domme. Dommen er blevet anket til Højesteret med tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, men endnu ikke behandlet ved Højesteret.
Saksgang	Østre Landsret 28. april 2023.
Parter	Anklagemyndigheden mod Tiltalte 1–28 (advokat Niels Jørn Friborg og advokat Louise Wichmann Madsen)
Forfatter	Retten: dommere Finn Morten Andersen, Alex Puggaard og Stine Fink Hansen (kst.).

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) Retten i Nykøbing Falsters domme af 29. juni 2021 i ovennævnte sager (S-2547-21-S-2552- 21, S-2554-21-S-2559-21, S-2620-21-S-2626-21, S-2628-21, S-2629-21 og S-2931-21-S-2637-21) er anket af anklagemyndigheden med påstand om domfældelse i overensstemmelse med den i byretten rejste tiltale.

(2) De tiltalte har heroverfor påstået stadfæstelse, subsidiært strafbortfald og mere subsidiært en mildere straf.

(3) *Tiltalte 15* har tillige anket dommen mod ham (Retten i Nykøbing Falsters sag S-2624-21, landsrettens sagsnr. S-1985-21) med påstand om frifindelse for overtrædelse af udlændingelovens § 59, stk. 2, subsidiært strafbortfald og mere subsidiært en mildere straf.

(4) Anklagemyndigheden har heroverfor påstået stadfæstelse af denne del af dommen. Anklagemyndigheden har anmodet om tilladelse til at berigtige anklageskrifterne i sagerne således, at der efter «§ 13, stk. 1,» tilføjes «og stk. 3, jf. udlændingebekendtgørelsens § 23».

(5) Forsvareren har oplyst, at det på den korte tid, der har været til rådighed, kun er lykkedes at drøfte spørgsmålet med to af de tiltalte (*Tiltalte 15* (S-1985-21) og *Tiltalte 2* (S-2006-21)), som har samtykket i berigtigelsen. På vegne af de øvrige tiltalte protesteres der derfor mod berigtigelsen.

(6) Sagen er efter aftale mellem parterne fremmet uden de tiltaltes tilstedeværelse.

Supplerende sagsfremstilling

(7) Der er for landsretten afspillet videooptagelse fra februar 2021, der viser de omhandlede slæbebådes arbejde ud for kysten.

Forklaringer

(8) Der er i landsretten afgivet forklaring af vidnet kontorchef *Vidne 2*.

(9) Den i byretten afgivne forklaring af kontorchef *Vidne 1* er dokumenteret i medfør af retsplejelovens § 923.

(10) *Vidne 2* har forklaret blandt andet, at hun er kontorchef i kontoret for Forlængelser og Erhverv under SIRI. De arbejder i teams, og der er bl.a. et team, der beskæftiger sig med arbejdstilladelser på søterritoriet. De er 10 medarbejdere i teamet, heraf 3 dedikerede medarbejdere til det pågældende område. Hun startede den 1. november 2022, hvor der blev oprettet et nyt kontor, og hun ved ikke, hvordan det var organiseret tidligere. Hun ved ikke, hvor mange dedikerede medarbejdere, der tidligere var allokeret til området. Da hun overtog området pr. 1. november 2022, lå der ikke nogen sager, der afventede behandling, bortset fra sager til efterbehandling.

(11) Det afgøres efter lovens § 13, om der kræves en arbejdstilladelse. Hvis der kræves en arbejdstilladelse, kan de pågældende ansøgere afhængigt af situationen anvende en hvilken som helst ordning. Det kunne være efter bl.a. udlændingelovens § 9 a, stk. 2, nr. 6.

(12) Kontoret modtog i 2020 i alt 612 ansøgninger, i 2021 i alt 1.840 ansøgninger, i 2022 i alt 1.413 ansøgninger og i 2023 frem til 1. marts i år i alt 117 ansøgninger.

(13) Sagsbehandlervejledningerne er kun til intern brug. Hun mener ikke, at deres «SIRI Sagsvejledninger» er offentligt tilgængelige. Man kan søge om aktindsigt heri, og det mener hun også, at der er givet. Man kan på hjemmesiden nyidanmark.dk finde praksisnotater m.m.

(14) Hun kender ikke til et afholdt online «stakeholdermøde» i denne sag.

Regelgrundlag

(15) Det fulgte af den tidligere bekendtgørelse nr. 196 af 23. maj 1980 om udlændinges adgang til og ophold i Danmark, § 38:

> «Udlændinge må ikke uden arbejdstilladelse tage beskæftigelse her i landet eller ved arbejder på søterritoriet og kontinentalsoklen. Arbejdstilladelse kræves tillige til beskæftigelse på dansk skib eller fly, der regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn.»

(16) Om bestemmelsen er det i betænkning nr. 882/1979 om udlændingelovgivningen, Administrative retningslinier, anført, s. 97ff.:

> «Bestemmelsen fastsætter ligesom udlændingelovens § 9 og den gældende bekendtgørelses § 24, stk. 1, den almindelige regel, at udlændinge ikke må tage arbejde her i landet uden tilladelse. Om baggrunden herfor og for det nugældende fremmedarbejderstop henvises til betænkningens kapitel I.
>
> Medens udlændingebekendtgørelsens § 24 blot fastslår, at arbejdstilladelse kræves til beskæftigelse her i landet, præciserer forslaget til § 39, stk. 1, 1. punktum, at arbejdstilladelse også kræves til beskæftigelse ved arbejder på det danske søterritorium og på den danske kontinentalsokkel. Dette gælder, uanset om arbejdet finder sted efter bevilling i henhold til lov nr. 181 af 8. maj 195o om efterforskning eller indvinding af råstoffer i kongeriget Danmarks undergrund, eller efter tilladelse i henhold til lov nr. 237 af 8. juni 1977 om råstoffer eller om arbejdet lovligt kan udføres uden særlig tilladelse.
>
> Det danske søterritorium er afgrænset ved kgl. anordning nr. 437 af 21. december 1966.
>
> Søterritoriet for Færøerne og Grønland er afgrænset ved anordning nr. 128 af 18. marts 1976, jfr. anordning nr. 191 af 27. maj 1963.
>
> Tilladelse kræves ikke til arbejde på skibe, der passerer søterritoriet på vej til danske eller udenlandsk havn, medmindre det drejer sig om et dansk skib, der regelmæssigt anløber dansk havn, jfr. 2. punktum. I det omfang udenlandske skibe efter saltvandsfiskeriloven eller internationale overenskomster kan drive fiskerivirksomhed på dansk søterritorium, kræves heller ikke arbejdstilladelse hertil. Udtrykket

«arbejder på søterritoriet» sigter således til virksomheder, der drives fra faste anlæg af enhver art samt virksomheder, der drives fra flydende anlæg, der befinder sig på søterritoriet med henblik på anlægsvirksomhed eller udnyttelse eller udforskning af ikke levende naturforekomster. Under hensyn til den ringe praktiske betydning af afgrænsningen har udvalget ikke fundet det nødvendigt at præcisere afgrænsningen mere detaljeret i bekendtgørelsesteksten.

Kontinentalsoklens udstrækning følger af anordning nr. 259 af 7. juni 1963 vedrørende udøvelse af dansk højhedsret over den kontinentale sokkel sammenholdt med konventionen om den kontinentale sokkel undertegnet i Geneve den 29. april 1958. Regler om udnyttelse af kontinentalsoklen er givet i lov om kontinentalsoklen, lovbekendtgørelse nr. 182 af 1. maj 1979, som i § 1, stk. 1, bestemmer, at kontinentalsoklens naturforekomster tilhører den danske stat og kun må udnyttes og udforskes af andre efter bevilling eller tilladelse. Ved naturforekomster forstås efter § 1, stk. 2, mineraler og andre ikke levende forekomster samt visse fastsiddende levende organismer. Efter lovens § 3 gælder dansk ret med visse undtagelser for anlæg, som med henblik på udforskning eller udnyttelse af kontinentalsoklen befinder sig på sokkelområdet samt i sikkerhedszoner omkring anlæg. Det følger således af kontinentalsokkelloven, at arbejdstilladelse kræves til arbejde på anlæg, der befinder sig på kontinentalsoklen med henblik på udforskning eller udnyttelse af soklens naturforekomster, således som disse er defineret i lovens § 1, stk. 2. Således vil der f.eks. kræves tilladelse til udlændinge, der ønsker at arbejde på boreplatforme, uanset om de er mobile. Arbejder på skibe, der ikke kan karakteriseres som anlæg af den nævnte karakter, kræver ikke arbejdstilladelse efter stk. 1.

§ 39, stk. 1, 2. punktum, fastsætter, at arbejdstilladelse tillige kræves til beskæftigelse på dansk skib eller fly, der regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn. Der er ikke herved tilsigtet realitetsændringer i forhold til de gældende regler om arbejdstilladelse til søfolk eller flypersonale. Af bestemmelsen følger nemlig modsætningsvis, at der ikke kræves arbejdstilladelse til beskæftigelse af udlændinge på danske skibe eller fly, som ikke regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn, jfr. nu udlændingebekendtgørelsens § 24, stk. 2, nr. 3, og ej heller til besætningsmedlemmer på udenlandske skibe eller fly, selvom disse regelmæssigt ankommer til danske havne eller lufthavne, jfr. til dels udlændingebekendtgørelsens § 24, stk. 2, nr. 4.

...»

(17) Med ikrafttræden den 1. oktober 1983, jf. lov nr. 226 af 8. juni 1983, fik udlændingelovens § 13 følgende ordlyd:

«Udlændinge skal h ave arbejdstilladelse for at tage lønnet eller ulønnet beskæftigelse, for at udøve selvstændig erhvervsvirksomhed eller for mod eller uden vederlag at udføre tjenesteydelser her i landet. Arbejdstilladelse kræves tillige til beskæftigelse på dansk skib eller luftfartøj, der som led i rutefart eller iøvrigt regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn.

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter nærmere bestemmelser om, i hvilket omfang arbejdstilladelse kræves til arbejde på søterritoriet eller kontinentalsoklen»

(18) Derudover blev det i bekendtgørelse nr. 19 af 18. januar 1984 (udlændingebekendtgørelsen) § 29, stk. 1, der trådte i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, bestemt:

«Udlændinge skal foruden i de i lovens § 13, stk. 1, nævnte tilfælde have arbejdstilladelse til arbejde på søterritoriet og kontinentalsoklen.»

(19) Bestemmelserne havde deres baggrund i betænkning nr. 968/1982 om udlændingelovgivningen, Udkast til ny udlændingelov, hvori det anføres, s. 194f.:

«...

Bestemmelsen i stk. 1, 1. punktum fastslår, at udlændinge skal have arbejdstilladelse for at arbejde her i landet. Reglen gælder enhver form for lønnet eller ulønnet beskæftigelse, enhver form for selvstændig erhvervsvirksomhed og enhver form for udførelse af tjenesteydelser mod eller uden vederlag. Bestemmelsen svarer til udlændingelovens § 9, stk. 1, 1. og 3. punktum, idet der dog er foretaget nogle redaktionelle ændringer til tydeliggørelse af bestemmelsen.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med udkastet til § 33, der indeholder nogle undtagelser fra reglens anvendelsesområde for forskellige grupper af udlændinge, jfr, nedenfor.

Bestemmelsen i 2. punktum svarer til reglen i udlændingebekendtgørelse 196/1980 § 38, stk. 1, 2. punktum. Efter bestemmelsen kræves der kun arbejdstilladelse til beskæftigelse på et dansk skib eller fly, der regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn, men ikke til beskæftigelse på et i Danmark registreret skib eller fly, som er i udenrigsfart og derfor ikke regelmæssigt ankommer til Danmark. Bestemmelsen opretholder således de hidtil gældende regler om arbejdstilladelse til søfolk og flypersonale, men da den på et specielt område fører til et andet resultat end reglen i 1. punktum, finder udvalget det rigtigst, at bestemmelsen overflyttes fra bekendtgørelsen til loven.

Af bestemmelsen følger nemlig modsætningsvis, at der ikke kræves arbejdstilladelse til beskæftigelse af udlændinge på danske skibe eller fly, som ikke regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn og ej heller til besætningsmedlemmer på udenlandske skibe eller fly, selv om disse regelmæssigt ankommer til danske havne eller lufthavne.

ad stk. 2

Udlændingelovgivningen gælder på dansk territorium, det vil sige landsø- og luftterritoriet. Arbejdstilladelse kræves dog ikke til arbejde, der udføres på skibe eller fly, der passerer dansk sø- eller luftterritorium, medmindre det drejer sig om dansk skib eller fly, som regelmæssigt anløber dansk havn eller lufthavn, jfr. stk. 1, 2. punktum. For så vidt angår den danske kontinentalsokkel gælder dansk ret, herunder

udlændingelovgivningen, for anlæg, som med henblik på udforskning eller udnyttelse af kontinentalsoklen befinder sig på sokkelområdet, samt i sikkerhedszoner omkring anlægget, jfr. § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 182 af 1. maj 1979 af lov om kontinentalsoklen.

Efter bestemmelsen bemyndiges justitsministeren til [...] at fastsætte nærmere bestemmelser om, i hvilket omfang arbejdstilladelse kræves til arbejde på søterritoriet eller kontinentalsoklen. [...]

De politiske og arbejdsmarkedsmæssige hensyn m.v., som vil være afgørende for indholdet af sådanne regler, har ikke en sådan fasthed, at en nærmere lovregulering er mulig. De gældende regler er fastsat i udlændingebekendtgørelse 196/1980, § 38, stk. 1, der pålægger udlændinge at have arbejdstilladelse ved arbejder på søterritoriet og kontinentalsoklen. Om denne bestemmelse og anvendelse af dansk udlændingelovgivning på søterritoriet og kontinentalsoklen henvises til betænkning 882/1979, side 97-99.»

Landsrettens begrundelse og resultat

(20) Ad anklagemyndighedens anmodning om berigtigelse

(21) *Landsdommerne Finn Morten Andersen og Stine Fink Hansen udtaler:*

(22) Under de foreliggende omstændigheder, hvor anklagemyndigheden alene ønsker at ændre subsumptionen ved at tilføje en henvisning til § 23 i udlændingebekendtgørelsen, som allerede er omfattet af beskrivelsen i tiltalen, og da de tiltaltes forsvarer har haft mulighed for at forholde sig hertil, finder vi, at en præcisering af tiltalen kan tillades også for de tiltalte, som har protesteret herimod. Vi bemærker herved, at selvom berigtigelsen ikke var sket, ville det være nødvendigt at forholde sig til den omhandlede bestemmelse i bekendtgørelsen ved afgørelsen.

(23) *Landsdommer Alex Puggaard udtaler:*

(24) Anklagemyndigheden har for landsretten anmodet om tilladelse til at berigtige anklageskriftet, således at tiltalen udvides til også at udgøre en overtrædelse af udlændingebekendtgørelsens § 23.

(25) Jeg bemærker hertil, at byrettens domme i sagerne blev afsagt den 29. juni 2021, og anklagemyndighedens ankemeddelelser af 7. juli 2021 indeholder ikke en anmodning om berigtigelse. Anklagemyndighedens anmodning er således først fremsat umiddelbart forud for hovedforhandlingen i landsretten den 13. marts 2023, og jeg finder, at det ikke mod de tiltaltes protest, kan tillades, at sagerne gennemføres på grundlag af anklagemyndighedens berigtigede tiltale. Under hensyn til, at de tiltalte *Tiltalte 15* (S-1985-21) og *Tiltalte 2* (S-2006-21) har samtykket i berigtigelsen, findes der i deres sager ikke at foreligge reelle betænkeligheder ved at tillade berigtigelsen. Jeg voterer derfor for, at det tillades, at deres sager gennemføres på grundlag af anklagemyndighedens berigtigede tiltale.

(26) Der træffes afgørelse efter stemmeflertallet således, at det tillades anklagemyndigheden at berigtige anklageskriftet for alle de tiltalte.

(27) Ad tiltalen for manglende arbejdstilladelse:

(28) Der er mellem parterne enighed om, at det kan lægges til grund, at samtlige tiltalte er sømænd med russisk statsborgerskab, som på tidspunktet for anholdelsen den 9. marts 2021 var beskæftiget på to russiske slæbebåde med opgaver som beskrevet i tiltalen. Der er videre enighed om, at de pågældende, som således arbejdede på dansk søterritorium, kun havde været i land ved påmønstring, og at de skiftende sømænd, som var beskæftiget på de to slæbebåde, herefter alene var i land ved afmønstring. Endelig er det ubestridt, at ingen af de tiltalte havde eller havde søgt at opnå dansk arbejdstilladelse.

(29) *Landsdommerne Finn Morten Andersen og Stine Fink Hansen udtaler:*

(30) Det fremgår af § 13, stk. 1, i udlændingeloven, at udlændinge skal have arbejdstilladelse for at tage lønnet eller ulønnet beskæftigelse, for at udøve selvstændig erhvervsvirksomhed eller for mod eller uden vederlag at udføre tjenesteydelser her i landet. Det fremgår videre af § 23 i udlændingebekendtgørelsen, at udlændinge foruden i de tilfælde, der er nævnt i udlændingelovens § 13, stk. 1, skal have arbejdstilladelse til arbejde på søterritoriet og kontinentalsoklen.

(31) Det må lægges til grund, at der gælder særlige regler for personale på skibe. Det fremgår således af § 13, stk. 1, 2. pkt., i udlændingeloven og af § 24 i udlændingebekendtgørelsen, at blandt andet personale på skibe under visse omstændigheder er fritaget for krav om arbejdstilladelse. Som anført i byrettens domme fremgår det videre af forarbejderne og efter en modsætningsslutning til udlændingelovens § 13, stk. 1, 2. pkt., at der ikke kræves arbejdstilladelse til personale på udenlandske skibe, selvom disse regelmæssigt ankommer til danske havne. Rækkevidden af denne undtagelse er ikke nærmere præciseret.

(32) Som det fremgår af byrettens domme, er det i den citerede betænkning fra 1979 anført, at udvalget ikke dengang fandt anledning til nærmere at præcisere udtrykket «arbejder på søterritoriet» i lovgivningen. En sådan præcisering i lovgivningen er heller ikke sket efterfølgende.

(33) Vi finder derfor, at det er uklart, hvorvidt arbejde af den omhandlede karakter krævede arbejdstilladelse, eller om det var omfattet af den fritagelse, som gælder for personale på i hvert tilfælde visse former for skibe eller sejlads i dansk farvand.

(34) Sammenfattende finder vi, at selvom de tiltalte havde en naturlig grund til at søge afklaret, om deres arbejde på de omhandlede slæbebåde krævede en arbejdstilladelse, så består der en sådan uklarhed om regelgrundlaget, at der ikke er det fornødne sikre grundlag for at straffe for manglende arbejdstilladelse i den foreliggende situation.

(35) Herefter og i overensstemmelse med straffelovens § 1 tiltræder vi derfor, at de tiltalte er frifundet for tiltalen for at have arbejdet uden arbejdstilladelse.

(36) *Landsdommer Alex Puggaard udtaler:*

(37) Det fremgår af udlændingelovens § 13, stk. 1, at udlændinge skal have arbejdstilladelse for at tage lønnet eller ulønnet beskæftigelse, for at udøve selvstændig erhvervsvirksomhed eller for mod eller uden vederlag at udføre tjenesteydelser her i landet. Arbejdstilladelse kræves tillige til beskæftigelse på dansk skib eller luftfartøj, der som led i rutefart, eller i øvrigt regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn. Efter § 13, stk. 3, fastsætter ministeren nærmere bestemmelse om, i hvilket omfang arbejdstilladelse kræves til arbejde på søterritoriet eller kontinentalsoklen.

(38) Efter indholdet af bestemmelsen samt dennes forarbejder må det lægges til grund, at der gælder særlige regler for krav om arbejdstilladelse til personale på skibe, og jeg tiltræder, at det følger af forarbejderne og efter en modsætningsslutning til udlændingelovens § 13, stk. 1, 2. pkt., at der ikke kræves arbejdstilladelse til personale på udenlandske skibe, selvom disse regelmæssigt måtte ankomme til danske havne.

(39) Jeg tiltræder herefter, at de tiltalte er frifundet for overtrædelse af udlændingelovens § 13, stk. 1.

(40) Det fremgår videre af udlændingebekendtgørelsens § 23, at udlændinge foruden i de tilfælde, der er nævnt i udlændingelovens § 13, stk. 1, skal have arbejdstilladelse til arbejde på søterritoriet og kontinentalsoklen. Herom er det i betænkning nr. 882/1979 om udlændingelovgivningen, Administrative retningslinier, anført bl.a., at «Udtrykket «arbejd er på søterritoriet» sigter således til virksomheder, der drives fra faste anlæg af enhver art samt virksomheder, der drives fra flydende anlæg, der befinder sig på søterritoriet med henblik på anlægsvirksomhed eller udnyttelse eller udforskning af ikke levende naturforekomster.» Desuden fremgår det, at udvalget – under hensyn til den ringe praktiske betydning af afgrænsningen – ikke dengang fandt det nødvendigt at præcisere afgrænsningen mere detaljeret i bekendtgørelsesteksten. En sådan præcisering i lovgivningen er heller ikke sket efterfølgende.

(41) Efter indholdet af forarbejderne, herunder betænkning nr. 882/1979, finder jeg, at det i tiltalen beskrevne arbejde med slæbebådene ikke udgør en overtrædelse af udlændinge-bekendtgørelsens § 23, og med denne begrundelse voterer jeg ligeledes for at frifinde de tiltalte for overtrædelse af denne bestemmelse.

(42) *Samtlige voterende udtaler herefter:*

(43) Ad tiltalen mod Tiltalte 15 for manglende visum:

(44) Som det fremgår af tiltalen, havde tiltalte ved indrejsen i Danmark i december 2020 et visum, som dog kun var gyldigt til den 5. marts 2021. Det må således lægges til grund, at tiltalte ved anholdelsen den 9. marts 2021 ikke var i besiddelse af et gyldigt visum.

(45) Som sagen er forelagt landsretten, lægges det til grund, at visum i den foreliggende situation kun var nødvendigt ved på- og afmønstring, hvor det kunne være nødvendigt at rejse gennem Danmark. Tiltalte kunne således lovligt opholde sig på slæbebåden uden gyldigt visum, og at han ville således først have behov for et gyldigt visum, hvis han ved afmønstring skulle i land i Danmark. Det er ikke oplyst, om han inden afmønstring ville have kunnet opnå gyldigt visum, eller om han kunne afmønstre i et andet land uden at komme i land i Danmark.

(46) Under disse omstændigheder finder landsretten ikke fornødent grundlag for at straffe tiltalte for det manglende visum, da han blev anholdt og bragt i land af politiet.

(47) *Tiltalte 15* frifindes derfor for tiltalen for overtrædelse af udlændingelovens § 59, stk. 2.

(48) Med denne begrundelse afsiges der dom som nedenfor bestemt, idet det bemærkes, at efter resultatet skal statskassen i alle sagerne betale sagens omkostninger for begge retter.

Thi kendes for ret:

Byrettens domme i sagerne mod de tiltalte, *Tiltalte 11, Tiltalte 12, Tiltalte 13, Tiltalte 14, Tiltalte 17, Tiltalte 18, Tiltalte 19, Tiltalte 20, Tiltalte 22, Tiltalte 23, Tiltalte 24, Tiltalte 25, Tiltalte 27, Tiltalte 28, Tiltalte 1, Tiltalte 2, Tiltalte 4, Tiltalte 5, Tiltalte 6, Tiltalte 7, Tiltalte 8, Tiltalte 9, Tiltalte 10, Tiltalte 26, Tiltalte 16, Tiltalte 21* og *Tiltalte 3*, stadfæstes.

Statskassen skal i sagerne mod disse tiltalte betale sagens omkostninger for landsretten.

Tiltalte 15 frifindes.

Statskassen skal i sagen mod *Tiltalte 15* betale sagens omkostninger for begge retter.

ND-2023-10 Hovrätten över Skåne och Blekinge

Myndighet	Hovrätten över Skåne och Blekinge
Dato	2023-05-09
Doknr/publisert	ND-2023-10
Stikkord	(10) Vägtransport, preskription.
Sammendrag	En speditör gav en transportör i uppdrag att transportera ett stort antal mobiltelefoner. En undertransportör hämtade upp mobiltelefonerna med lastbil. Natten mellan den 8-9 oktober 2017 skedde en stöld från lastbilen när denna stod parkerad på en obevakad parkeringsplats. När godset lämnades ut till mottagaren den 9 oktober 2017 saknades två pallar med mobiltelefoner. Speditören väckte talan mot transportören och undertransportören. den 26 oktober 2020 och gjorde gällande att dessa agerat grovt vårdslöst. Frågan var om talan var preskriberad. Målet rör tillämpningen av preskriptionsbestämmelserna i 41 § och 46 § 2 st vägstransportlagen (VTL). Domstolarna fann inte skäl för en analog tillämpning av preskriptions-bestämmelsen för s.k. genomgångstransporter i 46 § VTL, eftersom det inte var fråga om ett regressanspråk mellan solidariskt ansvariga fraktförare. Eftersom en del av det gods som fanns angivet på fraktsedeln levererades till mottagaren var det vidare fråga om en minskning och inte en förlust av godset i den mening som avses i 41 § VTL. Preskriptionstiden beräknades därför från den dag resterande godset lämnades ut till mottagaren, och inte trettio dagar efter utgången av avtalad tid för utlämnande. Talan hade inte heller avbrutit preskription genom ett tidigare väckt skiljeförfarande. Talan ansågs därmed vara preskriberad.
Saksgang	Hovrätten över Skåne och Blekinge mellandom den 9 maj 2023.
Parter	DHL Global Forwarding (Sweden) AB (advokaten Carl Sjöstedt och jur. kand. Lina Cronholm) mot Abbekås Åkeri (advokaten Per Olsson) och Malmö Flygfraktterminal AB (advokaten Cecilia Eneheim Iveberg).
Forfatter	Rätten: hovrättsråden Thomas Kaevergaard, Carina Sjögren (referent) och Anna Tikkanen samt hovrättsassessorn Johanna Bardon.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Malmö tingsrätt

(1) Tingsrätten (chefsrådmannen Dag Cohen, rådmannen Niklas Ljunggren samt tingsfiskalen Johanna Petersén Stark) i mellandom den 11 maj 2022.

Bakgrund

(2) DHL Global Forwarding (Sweden) AB («DHL») bedriver verksamhet inom bland annat transportförmedling, expressleverans och logistikservice. En av de kunder som DHL distribuerar gods för är Apple Inc. («Apple»).

(3) Malmö Flygfraktterminal KB («MFT KB») är ett bolag som handhar flygfraktgods och driver därmed förenlig rörelse. DHL anlitar frekvent MFT KB som fraktförare. Malmö Flygfraktterminal AB («MFT AB») är komplementär i MFT KB.

(4) Abbekås Åkeri Per-Anders Andersson Aktiebolag («Abbekås») är ett bolag som bedriver åkerirörelse. Abbekås anlitas frekvent som undertransportör av MFT KB.

(5) Den 6 oktober 2017 anlände genom DHL:s försorg ett antal lastpallar till Malmö flygfraktterminal med varor från Apple, däribland ett stort antal mobiltelefoner. DHL hade i förväg gett MFT KB i uppdrag att ansvara för vidare distribution av varorna till slutkunden Tech Data AB i Jordbro. Beställningen hade skett genom en s.k. EDI-tjänst (Electronic Data Interchange). Detta förfarande innebär att DHL, via EDI-tjänsten, hade översänt en lastlista till MFT KB. I enlighet med parternas normala tillvägagångssätt erhöll DHL ingen bekräftelse på beställningen, mer än att lasten med Apple-produkterna de facto hanterades av MFT KB vid ankomst på Malmö flygfraktterminal.

(6) Den 7 oktober 2017 hämtades lasten med Apple-produkterna upp på Malmö flygfraktterminal av MFT KB:s underfraktförare Abbekås, för vidare transport till Abbekås terminal i Staffanstorp för tillfällig förvaring. Den 8 oktober 2017 lämnade en lastbil terminalen med lasten i ett släp, för vidare färd mot Jordbro. Av den fraktsedel som föraren hade tillgång till framgick att 19 kollin med en totalvikt uppgående till 1 436,5 kg skulle levereras till Tech Data AB. If Skadeförsäkring AB (If) har betalat försäkringsersättning till HDR och har inträtt i HDR:s ställe gällande rätt till ersättning.

(7) Natten mellan den 8 och 9 oktober 2017 anlände lastbilen med släp innehållande Appleprodukterna till en obevakad parkeringsplats i Årsta där släpet kopplades loss och parkerades intill ett annat transportfordon, vartefter nycklarna till lastbilen överlämnades till förare nummer två. När förare nummer två anlände till parkeringsplatsen hade det fordon som släpet parkerats intill körts i väg. Då förare nummer två öppnade släpet noterade han att en del av lasten föreföll saknas.

(8) Vid ankomst till Tech Data AB i Jordbro den 9 oktober 2017 kunde det konstateras att två pallar saknades i släpet. Det stulna godset bestod av två lastpallar innehållande 780 mobiltelefoner av modellen iPhone 8.

(9) Parterna är inte ense i fråga om hur man ska se på fraktavtalet som låg till grund för den aktuella transporten eller DHL:s ställning i avtalsstrukturen. Enligt MFT AB och Abbekås framgår vad som skulle fraktas enligt fraktavtalet mellan DHL och MFT KB av fraktsedeln. Avtalet mellan DHL och MFT KB har alltså manifesterats i en fraktsedel som kommanditbolaget upprättat avseende det aktuella transportuppdraget. MFT AB och Abbekås är vidare av uppfattningen att DHL är köpare av en transport av gods och inte en transportör eller fraktförare. DHL menar i stället att det har förelegat ett ramavtal mellan DHL och MFT KB enligt vilket kommanditbolaget kontinuerligt hanterade transporter av Apple-gods mellan Malmö och Jordbro, och att det inte har ingåtts ett fraktavtal dem emellan specifikt för den aktuella transporten. DHL är även av uppfattningen att bolaget i avtalsstrukturen ska ses som eller likställas med en kontraherande fraktförare.

(10) Den 26 oktober 2020 har DHL i detta mål väckt talan mot Abbekås och MFT AB.

(11) Parterna är överens om att tillämplig lag på tvisten är lagen (1974:610) om inrikes vägtransport (VTL).

Yrkanden och inställning

(12) DHL har yrkat att tingsrätten förpliktigar MFT AB och Abbekås att solidariskt till DHL betala 652 166 amerikanska dollar (USD) jämte ränta på beloppet enligt 4 och 6 §§ räntelagen, såvitt avser MFT AB, från och med den 7 december 2018 och, såvitt avser Abbekås, i första hand från och med den 14 september 2019 samt i andra hand från och med dagen för delgivning av stämningsansökan; allt till dess full betalning sker.

(13) DHL har anfört följande som grund för sin talan. Chaufförens agerande har varit grovt vårdslöst. För det fall domstolen kommer fram till att chaufförens agerande inte har varit grovt vårdslöst, görs det i andra hand gällande att Abbekås har förfarit grovt vårdslöst. För det fall domstolen kommer fram till att Abbekås inte har förfarit grovt vårdslöst, görs det i tredje hand gällande att MFT KB har förfarit grovt vårdslöst. DHL och MFT KB har ingått avtal om distribution av varorna från Apple. Abbekås ansvarar i egenskap av underfraktförare enligt VTL för de stulna varorna. I enlighet med VTL är MFT KB ersättningsskyldigt för förlusten av de stulna varorna. MFT KB är dessutom, såsom första fraktförare, ansvarig för förlust hos efterföljande fraktförare. MFT KB ansvarar för underfraktförarens agerande såsom för sitt eget. MFT AB ansvarar i egenskap av komplementär i MFT KB. Apple har erhållit ersättning för den skada bolaget lidit från DHL:s försäkringsgivare AIG. AIG är på grund av avtal med DHL berättigat att, i DHL:s namn, rikta anspråk mot svarandebolagen.

(14) Abbekås och MFT AB har bestritt DHL:s yrkande och i första hand invänt att DHL:s anspråk mot dem är preskriberat på den grunden att DHL inte har väckt talan i rätt tid. För att behålla rätten att göra sitt krav gällande och undvika preskription skulle DHL enligt 41 § VTL behövt väcka talan inom tre år från dagen då godset utlämnades till mottagaren. Tidsfristen ska räknas från dagen då godset utlämnades eftersom det är fråga om en s.k. minskning av godset. Godset lämnades ut den 9 oktober 2017, varför DHL hade behövt väcka talan senast den 9 oktober 2020. Så har inte skett och kravet är följaktligen preskriberat.

(15) DHL har gjort gällande att anspråket inte är preskriberat.

(16) Parterna har yrkat ersättning för sin rättegångskostnad.

(17) Parterna har enats om att tingsrätten i mellandom ska pröva om preskription inträtt, med följande mellandomstema:

- Är DHL:s anspråk gentemot Abbekås preskriberat?; samt –

- Är DHL:s anspråk gentemot MFT AB preskriberat?

(18) Parterna har beretts tillfälle att slutföra sin talan i mellandomsfrågan. Mellandomsfrågan har med parternas samtycke avgjorts utan huvudförhandling.

Grunder, såvitt avser frågan som prövas i mellandom

DHL

(19) Fristen för att väcka talan har inte löpt ut den 9 oktober 2020. Enligt 41 § VTL ska talan, om denna grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, väckas inom tre år. Tiden ska, vid förlust, räknas från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet. Det förlorade godset skulle ha lämnats ut den 9 oktober 2017. Tiden ska därför räknas från den 8 november 2017, varför talefristen löpt ut den 8 november 2020. VTL talar om minskning respektive förlust av godset. I detta fall rör det sig om en förlust av godset.

(20) Preskriptionsfristen ska därmed beräknas enligt 41 § andra stycket b VTL.

(21) För det fall tingsrätten skulle komma fram till att det rör sig om en minskning och inte förlust av godset, var talan likväl inte preskriberad då stämningsansökan gavs in. Detta eftersom talan med hänsyn till 46 § andra stycket VTL preskriberats tidigast den 9 augusti 2021. Enligt 46 § andra stycket VTL har bestämmelserna i 41 § VTL motsvarande tillämpning på regressanspråk mellan fraktförare, med den skillnaden att preskriptionstiden löper från dag då betalning skedde. Apple framställde krav mot DHL den 1 november 2017. Utbetalning till Apple från DHL:s försäkringsgivare AIG skedde i flera omgångar. Den första delbetalningen gjordes den 9 augusti 2018. DHL ska ses som kontraherande fraktförare. DHL:s anspråk utgör ett regresskrav från kontraherande fraktförare gentemot övriga fraktförare. Genom en analog tillämpning av 46 § andra stycket VTL räknas preskriptionsfristen från den 9 augusti 2018, varvid talefristen inte löpt ut när stämningsansökan gavs in.

(22) Under alla förhållanden har DHL avbrutit preskriptionen såvitt avser anspråket mot MFT AB genom att den 7 november 2018 påkalla skiljeförfarande. Skiljedom meddelades den 14 maj 2019 varvid en ny preskriptionstid började löpa. Talefristen gällande anspråket mot MFT AB hade således inte löpt ut när stämningsansökan gavs in.

(23) Stämningsansökan i förevarande mål liksom påkallandet av skiljeförfarandet har varit preskriptionsavbrytande inte bara i förhållande till MFT AB utan även i förhållande till MFT KB. MFT AB:s ansvar är accessoriskt. Om fordran preskriberas i förhållande till MFT KB kan den inte heller göras gällande hos MFT AB. Ett krav som tillställs en

bolagsman i dennes egenskap av bolagsföreträdare är emellertid preskriptionsavbrytande också gentemot bolaget. DHL har riktat sitt krav direkt mot MFT AB i dess egenskap av komplementär och således bolagsman i MFT KB för kommanditbolagets skuld. En bolagsmans ansvar är primärt och direkt, vilket innebär att det är möjligt för en borgenär att rikta ett krav direkt mot en bolagsman för bolagets skuld. DHL:s påkallande av skiljeförfarande, eller i andra hand ingivande av stämningsansökan, är preskriptionsavbrytande även i förhållande till MFT KB.

Abbekås

(24) Det rör sig om en minskning och inte förlust av godset. Detta eftersom en stor del av godset för den aktuella transporten de facto har lämnats ut till mottagaren den 9 oktober 2017. Godset enligt avtalet ska förstås som de 19 kollin som fraktsedeln avsett. Preskriptionsfristen ska beräknas enligt 41 § andra stycket a VTL, dvs. från dagen för utlämnandet. Talan i detta mål har således väckts för sent.

(25) Det rör sig inte om ett regressanspråk mellan fraktförare. Därmed är bestämmelsen i 46 § andra stycket VTL inte tillämplig. Det bestrids att DHL ska ses som fraktförare i aktuellt avtalsförhållande. DHL är i stället köpare av en transport av gods.

(26) Det finns ingen annan möjlighet att undvika preskription än att väcka talan. VTL innehåller regler om specialpreskription. Det är ett medvetet val att lagen inte innehåller möjligheten till preskriptionsavbrott. För att undvika preskription av fordran måste fordringsägaren väcka talan.

MFT AB

(27) Det rör sig om en minskning av godset. Det relevanta för om det i aktuellt fall rör sig om en minskning eller förlust är vilket gods som omfattats av fraktavtalet mellan DHL och MFT KB. Eftersom godset i avtalet omfattat 19 kollin och endast 17 kommit fram, är det fråga om en minskning. Talefristen ska således beräknas enligt 41 § andra stycket a VTL och har löpt ut den 9 oktober 2020. Talan har därför väckts för sent.

(28) Det rör sig inte om ett regressanspråk mellan fraktförare. Därmed är 46 § andra stycket VTL inte tillämplig. Det bestrids att DHL är att anse som transportör i aktuellt avtalsförhållande, utan DHL är köpare av en transport av gods. Vad DHL påstått om betalning vitsordas inte.

(29) Preskriptionsavbrott har inte skett. Reglerna i preskriptionslagen aktualiseras inte eftersom regler om specialpreskription är tillämpliga. Preskriptionsbestämmelsen i VTL öppnar inte för möjlighet att göra preskriptionsavbrott. Om tingsrätten skulle anse att preskriptionslagens bestämmelser om preskriptionsavbrott är tillämpliga som utfyllande rätt, har preskriptionsavbrott ändå inte skett eftersom det förutsätter att talan väcks mot bolaget. DHL påkallande av skiljeförfarande slutade med ett avvisningsbeslut den 14 maj 2019 med motivering att skiljeavtal saknades. DHL:s påkallande av skiljeförfarande kan därmed inte få preskriptionsavbrytande verkan.

(30) DHL:s anspråk mot MFT AB är under alla förhållanden preskriberat till följd av accessorisk preskription. Det fraktavtal som ligger till grund för tvisten är ett avtal mellan DHL och MFT KB. MFT AB:s ansvar som komplementär kan inte vara större än den primärt ansvariges (kommanditbolagets) ansvar. Den fordran som DHL kunnat ha mot kommanditbolaget har således preskriberats. Ingen talan har väckts mot kommanditbolaget. Fordran mot den primärt ansvarige har preskriberats enligt VTL. Rent bolagsrättsligt gäller accessorisk preskription, vilket medför att borgenären inte har bättre rätt mot komplementären än mot den huvudansvarige. DHL:s möjlighet att göra fordran gällande mot MFT AB har redan därigenom fallit. Varken skiljeförfarandet eller stämningsansökan kan anses preskriptionsavbrytande i förhållande till MFT KB.

Utveckling av talan

DHL

Begreppen minskning och förlust

(31) Talan avser två lastpallar som stulits. Eftersom båda dessa i sin helhet gått förlorade har det gods talan avser inte utlämnats, utan det är fråga om förlust och preskriptionsfristen ska räknas från den 8 november 2017. Enligt utredningen genomförd av Damco Survey AB transporterades även kryddor, margarin, choklad och andra matvaror i släpet. Det krävs inte att samtliga dessa måste gå förlorade för att det ska vara fråga om förlust. De produkter som transporterades och skulle levereras var fördelade på 19 lastpallar/kollin. Alla hade olika sändningsnummer och utgjorde olika sändningar. De två stulna lastpallarna hade sändningsnummer 7MP0601 respektive 7MP0636. Övriga Apple-produkter som transporterades i det aktuella släpet hade andra sändningsnummer. Det framgår även av DHL:s interims-reklamationer till MFT att lastpallarna har olika sändningsnummer, eftersom två separata sådana gjorts. Godset på de två lastpallarna har vidare fakturerats av Apple utifrån unika fakturanummer, såväl i förhållande till varandra som till de övriga lastpallarna i släpet. Samtliga telefoner som var lastade på de två lastpallarna stals. Det är således fråga om en totalförlust av pallarna. I det aktuella sammanhanget utgör godset de två stulna lastpallarna.

(32) Begreppet minskning i 41 § VTL tar sikte på transporter av bulkgods såsom spannmål och olja, dvs. fungibel egendom vars värde minskar om del av massan går förlorad. Vid minskning av fungibel egendom har godsägaren att utgå ifrån att det minskade värdet inte kommer återfås varför det finns anledning att omedelbart vidta åtgärder. Vid förlust av sådan egendom det nu är fråga om, som är fullt möjlig att särskilja bland annat med hjälp av de unika nummer som tilldelats varje enskilt kolli, kan det finnas anledning för godsägaren att avvakta godsets återfinnande, de 30 dagar som stadgas fyller en funktion.

(33) Särskilt vid ett sådant ramavtal beträffande löpande transport som det här är fråga om kan det finnas anledning att anta att kolli som saknas på en viss transport kommer återfinnas senare på fraktförarens terminal eller på annat transportfordon. Inom ramen för det löpande avtalet mellan DHL och MFT KB hanterade kommanditbolaget veckovis transporter av Apple-gods mellan Malmö och Jordbro. MFT KB:s och Abbekås transport av Apple-produkter har inte varit en engångsföreteelse. Det har inte ingåtts ett fraktavtal specifikt för den aktuella transporten. Däremot har det ingåtts ett avtal mellan Apple och

DHL beträffande gods, som därefter hanterats under det avtal om löpande transport som förelegat mellan DHL och MFT KB. I en sådan situation har MFT KB inträtt i avtalet med Apple. Varje beställning från Apple utgör en egen transport av gods, som sedan samlats på den aktuella transporten av den utförande fraktföraren. Inom ramen för ett och samma ramavtal ingås en mängd avropsavtal/fraktavtal, rörande exempelvis de i målet aktuella förlorade kollina, som samlastats och sammanfattats under en fraktsedel. En fraktsedel kan omfatta flera fraktavtal.

Regressanspråk

(34) DHL ska ses som kontraherande fraktförare. Visserligen tar 46 § andra stycket VTL sikte på s.k. genomgångstransporter. Bestämmelsen är dock analogt tillämplig beträffande kontraherande fraktförare, om det kan anses uppkommit ett solidariskt ansvar mellan kontraherande och utförande fraktförare genom att den senare tagit emot godset och fraktsedeln. Att godset anlänt till MFT KB:s terminal och att Abbekås som utförande fraktförare tagit emot godset och fraktsedeln är ostridigt. Omständigheten att någon uppgift saknas berövar inte handlingen dess karaktär av fraktsedel. Den aktuella fraktsedeln bär två underskrifter varav den ena tillhör Abbekås chaufför och den andra en anställd på Tech Data AB.

Preskriptionsavbrott

(35) Eftersom VTL inte innehåller några bestämmelser om preskriptionsavbrott har preskriptionslagens bestämmelser i detta avseende utfyllande verkan. Preskriptionsavbrott har skett i förhållande till MFT AB då DHL genom att påkalla skiljeförfarande manifesterat sin vilja att rättsligt göra gällande kravet mot MFT AB.

Abbekås

Begreppen minskning och förlust

(36) Stölden av elektroniken är inte att bedöma som en s.k. förlust av godset. I detta fall lämnades en stor del av godset för den aktuella transporten ut till mottagaren. Godset vid framkomsten till Jordbro har minskat genom att en del inte kommit fram. Vad som skulle fraktas enligt det fraktavtal som ingicks mellan DHL och MFT KB framgår av fraktsedeln. Godset förutsätts således bestå av ett antal kollin. Synsättet DHL gör gällande att man skulle träffa ett avtal för varje kolli stämmer inte överens med hur avtalsslut ingås, hur fraktsedeln är utformad och hur VTL är uppbyggd. Att varje lastpall («kolli») har ett eget identitetsnummer är en självklarhet vid transporter. Om de inte haft det skulle inte kunnat veta vilka kollin som ska levereras till en viss mottagare. Identitetsnumret på respektive kolli är inte relevant när man ska bedöma om det är fråga om minskning eller förlust. Det som är relevant är i stället vilket gods som skulle transporteras enligt fraktavtalet som manifesterats i fraktsedeln, dvs. 19 kollin. Dokument mellan DHL och Apple har inte med det transportavtal som ingåtts mellan DHL och MFT KB att göra.

(37) Det DHL framför är inte ett korrekt synsätt på hur VTL ser på vad som är fraktavtalet. Enligt 7 och 13 §§ VTL ska fraktavtalet bekräftas genom fraktsedel om avsändare eller fraktförare begär det. Fraktsedeln ska enligt 9 § i VTL innehålla en mängd detaljer kring

den enskilda transporten. Det är den enskilda transporten som utgör fraktavtalet. Att som DHL säga att det inte träffats specifikt avtal om transporten strider inte bara mot lagens uppbyggnad och syn på vad som är ett fraktavtal utan även direkt mot fraktsedelns innehåll om vilka parter som finns i fraktavtalet.

(38) Det ska framhållas att det var DHL Global Forwarding GmbH (DHL GmbH) som vid två olika tillfällen skickade gods till MFT KB. Det är med dessa två transporter som de 19 kollina (som sedermera Abbekås transporterade) i två olika transporter anlände till MFT KB. Efter att godset anlänt träffades ett nytt fraktavtal mellan DHL och MFT KB om en transport av godset. Godset i fraktsedeln utgjordes av delar av det gods som DHL GmbH skickat till MFT KB. Detta är även av relevans i fråga om att DHL inte är att anse som en fraktförare.

Regressanspråk

(39) Abbekås har anslutit sig till vad MFT AB anfört enligt nedan, med följande tillägg. DHL är köpare av en transport av gods. Det gods DHL köpte en transport för är det godset som framgår av den aktuella fraktsedeln. DHL är inte en transportör.

(40) I 43-46 §§ VTL finns särskilda regler om transporter som utförs av flera fraktförare efter varandra, s.k. genomgångstransporter. Bestämmelsen i 46 § andra stycket VTL gäller bara regressanspråk mellan fraktförare och påverkar inte DHL:s situation. Det är dessutom inte fråga om genomgångstranport, eftersom Abbekås utfört hela transporten. Vidare fanns ingen fraktsedel som uppfyller kraven enligt 9 § VTL då vissa punkter saknas, exempelvis lagens punkt b) fraktförarens namn och adress och c) ort och dag för fraktförarens mottagande av godset. Bestämmelserna saknar därför även av denna anledning betydelse.

MFT AB

Begreppen minskning och förlust

(41) MFT AB har anslutit sig till vad Abbekås anfört, med följande tillägg. Reglerna i VTL baseras på CMR-konventionen och ska tolkas på ett konventionskonformt sätt.
I konventionen avses med förlust en totalförlust av det gods som avses med fraktavtalet, medan minskning avser att en del av detta gods kommer fram.

(42) Om det fraktade godset är fördelat på flera kollin är dessa ofta märkta på visst sätt. Sådan märkning avser de separata kollina och inte godset som sådant. Vad DHL angett om märkningen av kollina saknar relevans. Att samma fraktsedel skulle kunna omfatta flera fraktavtal tillbakavisas. I vart fall har så inte skett i det här fallet.

(43) Vad DHL påstått om att ordet minskning i 41 § VTL tar sikte på fungibel egendom bestrids. Begreppet fungibel egendom, som används inkom köprätten och viss annan förmögenhetsrätt, förekommer inte i VTL, i CMR-konventionen eller i andra transporträttsliga sammanhang.

Regressanspråk

(44) MFT AB har anslutit sig till vad Abbekås anfört, med följande tillägg. För tillämpning av bestämmelserna i 43-46 §§ VTL krävs att det är fråga om en s.k. genomgångstransport och att en för sådan transport avsedd fraktsedel har upprättats av avsändaren och mottagits av fraktföraren/förarna. Ingen av dessa förutsättningar är uppfyllda. Tvisten avser heller ingen regress mellan fraktförare i enlighet med vad som anges i 46 § andra stycket VTL. Den preskriptionsbestämmelsen är inte tillämplig. Grundförutsättningen för tillämpningen av 43 § VTL är att det ska röra sig om efterföljande transporter på grund av ett och samma fraktavtal, där varje fraktförare efter den förste genom att ta emot godset och fraktsedeln inträder som part i fraktavtalet och blir ansvarig för befordringen i dess helhet. MFT KB har inte inträtt i något fraktavtal mellan DHL och Apple. Något solidariskt ansvar har inte uppkommit mellan DHL och MFT KB. Redan på grund härav saknas det förutsättningar för att tillämpa preskriptionsbestämmelsen i 46 § VTL. Den i målet aktuella fraktsedeln utgör inte heller en sådan fraktsedel som avses i 43 § VTL och som förutsätts för solidariskt ansvar mellan fraktförare. Däremot visar och gäller fraktsedeln för fraktavtalet mellan DHL och MFT KB.

Preskriptionsavbrott

(45) VTL innehåller uttömmande regler om hur preskriptionstiden avbryts. Av 41 § VTL framgår att preskriptionstiden avbryts genom att talan väcks, dvs. anhängiggörs i domstol. I 42 § VTL anges att talan måste väckas i en domstol som är behörig. Preskriptionsavbrott kan följaktligen inte åstadkommas på annat sätt än att väcka talan om saken i behörig domstol, med mindre än att parterna avtalat om annat. Det är ostridigt att skiljenämnden som konstituerats genom att DHL påkallat skiljeförfarande mot MFT AB har avvisat DHL:s talan. Skälet var att något skiljeavtal mellan parterna inte fanns. Eftersom DHL och MFT AB inte avtalat att åsidosätta reglerna i VTL om preskriptionsavbrott, gäller lagens bestämmelser.

Accessorisk preskription

(46) En av flera förutsättningar för att DHL ska kunna göra sin fordran mot MFT AB gällande är att DHL:s fordran på MFT KB alltjämt existerar. Det ansvar som DHL har åberopat som grund för fordran är MFT AB:s medansvar som komplementär. DHL har inte kunnat avbryta preskriptionstiden mot MFT KB på annat sätt än att väcka talan mot det bolaget. DHL påstående att det är i egenskap av bolagsföreträdare som MFT AB tagit emot stämningsansökan bestrids. Det är i och för sig riktigt att MFT AB har behörighet att företräda MFT KB och att teckna kommanditbolagets firma. Den behörigheten innefattar även rätt att ta emot handlingar för bolagets räkning. Det framgår redan av DHL:s angivande av MFT AB som svarandepart i stämningsansökan och av DHL:s yrkande att talan riktas mot MFT AB, inte mot kommanditbolaget. Detsamma framgår av DHL:s grunder för talan, som baseras på MFT AB:s medansvar. Det är uppenbart att DHL:s talan inte riktats mot MFT KB genom dess företrädare MFT AB. Detsamma gäller det skiljeförfarande som DHL initierat mot MFT AB. MFT AB har inte heller uppfattat att talan riktats mot kommanditbolaget. MFT AB har inte agerat som företrädare för kommanditbolaget, utan för egen räkning.

Bevisning

(47) Samtliga parter har åberopat skriftlig bevisning.

Domskäl

Inledande utgångspunkter för tingsrättens prövning

(48) VTL är enligt 1 § första stycket tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan eller inom orter i Sverige, om avtalet avser befordran mot vederlag. Det är ostridigt att fraktavtalet mellan DHL och MFT KB om transport av varor från Malmö till Jordbro är ett sådant avtal som lagen är tillämplig på. VTL innehåller särskilda bestämmelser om preskription. I förevarande fall gäller således regler om specialpreskription.

(49) Enligt 41 § första stycket VTL ska talan rörande befordran som avses i lagen väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år. I andra stycket anges från vilken tidpunkt preskriptionstiden ska räknas i olika situationer. Av punkten a framgår att tiden vid minskning, skada eller dröjsmål ska räknas från dagen då godset utlämnades till mottagaren. I punkten b anges att tiden vid förlust ska räknas från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet.

(50) Bestämmelsen i 41 § VTL har enligt 46 § andra stycket VTL motsvarande tillämpning på regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden löper i det fallet dock från den dag då dom varigenom ersättningen till den skadelidande bestämdes vann laga kraft eller, om anspråket inte fastställts genom dom, från den dag då betalning skedde.

(51) DHL:s talan i målet grundas på ett påstående om grov vårdslöshet. Inledningsvis kan således konstateras att för DHL:s anspråk, förutsatt att DHL skulle nå framgång med påståendet att någons agerande har varit grovt vårdslöst, gäller en preskriptionstid om tre år. Den första fråga tingsrätten har att pröva är vilken preskriptionsbestämmelse i VTL som är tillämplig, för att kunna fastställa från vilket datum som preskriptionsfristen om tre år ska börja löpa. För det fall tingsrätten skulle komma fram till att talan har väckts för sent, har tingsrätten att pröva om preskriptionsavbrott har skett såvitt avser anspråket mot MFT AB. Skulle tingsrätten komma fram till att talan har väckts i rätt tid eller att preskriptionsavbrott har skett, har tingsrätten slutligen att pröva om DHL:s anspråk gentemot MFT AB ändå är preskriberat till följd av accessorisk preskription.

Betydelsen av fraktsedeln vid vägtransport

(52) Vid avtal om vägtransport och vid avgörandet av ansvarsfrågor med anknytning till sådana transporter utgör fraktsedeln en central handling. VTL innehåller mot den bakgrunden ett flertal regler om fraktsedlar. Av 7 § framgår att en fraktsedel ska upprättas om avsändaren eller fraktföraren begär det. Den ska, enligt 8 §, skrivas under av fraktföraren och överlämnas till avsändaren i samband med att godset mottas. Av 9 § framgår att fraktsedeln bland annat ska innehålla uppgift om antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer. Att de uppgifterna stämmer ska fraktföraren, enligt 12 §, undersöka när han mottar godset. De i fraktsedeln angivna avtalsvillkoren ska, enligt 13 §, antas återge fraktavtalets innehåll, om inte annat visas. Fraktsedeln ska gälla som bevis om fraktförarens

mottagande av godset, om det inte visas att fraktsedelns uppgifter härom är oriktiga. Om fraktföraren inte gjort något förbehåll ska antalet kollin och deras märken och nummer antas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Vilken preskriptionsbestämmelse i VTL är tillämplig?

(53) VTL innehåller i 43-46 §§ särskilda regler när det gäller regressanspråk mellan fraktförare. Den särskilda preskriptionsregeln i 46 § andra stycket rörande genomgångstransporter medför att den fraktförare som stäms av lastägaren inte i sin tur behöver stämma övriga fraktförare förrän det står klart att denne är ersättningsskyldig för skadan enligt VTL.

(54) När det gäller avtalsstrukturen mellan parterna och andra aktörer i detta mål kan följande framhållas. Apple är lastägare till de varor som omfattas av den aktuella transporten. DHL har ingått ett avtal med Apple om distribution av varor. På uppdrag av DHL har MFT KB åtagit sig att utföra transporten från Malmö till Jordbro, vartefter MFT KB underbortfraktat sitt åtagande till Abbekås. MFT KB är att anse som transportör och Abbekås som undertransportör. Frågan är hur man ska se på DHL. Det är ostridigt att DHL inte är att anse som utförande fraktförare.

(55) Regleringen i 43 § VTL bygger på att samtliga fraktförare deltar i utförandet av transporten. Högsta domstolen (HD) har emellertid i NJA 1996 s. 211 öppnat upp för en analog tillämpning av reglerna rörande genomgångstransporter, däribland preskriptionsbestämmelsen i 46 § andra stycket VTL, när fraktföraren har lagt ut hela transporten på andra fraktförare. En förutsättning för en sådan tillämpning är enligt HD att den utförande fraktföraren har tagit emot godset tillsammans med fraktsedeln och att det till följd därav uppkommit ett solidariskt ansvar mellan kontraherande och utförande fraktförare (se NJA 1996 s. 211; jmf även Schelin, Lastskadekravet, 2015, s. 154 och s. 160 f.).

(56) En, i förhållande till HD:s avgörande, annan situation uppstår i de fall då speditören har utställt en fraktsedel för hela sträckan med angivande av sig själv som avsändare. Ett sådant agerande måste tolkas som att fraktföraren klart markerat att han inte önskar inträda på fraktförarsidan i det existerande avtalsförhållandet mellan speditören och den ursprunglige avsändaren (se Schelin, a.a., s. 155).

(57) DHL har haft ett avtal med Apple om distribution av godset, varefter bolaget gett MFT KB i uppdrag att utföra transporten. MFT KB har i sin tur anlitat Abbekås att utföra transporten. Det har utställts en fraktsedel omfattande 19 kolli med angivande av DHL som avsändare. Det innebär att inget solidariskt ansvar har uppkommit mellan DHL och MFT KB respektive Abbekås i förhållande till Apple. Vid angivna förhållanden och utifrån omständigheterna kring transportuppdraget saknas enligt tingsrätten skäl att analogt tillämpa den speciella preskriptionsbestämmelsen i 46 § VTL, eftersom det nu inte är fråga om ett regressanspråk mellan solidariskt ansvariga fraktförare.

(58) Tingsrätten kommer alltså till slutsatsen att DHL inte kan anses som fraktförare i den betydelsen att preskriptionsbestämmelsen i 46 § andra stycket VTL är tillämplig på det aktuella anspråket. Tillämplig preskriptionsbestämmelse är i stället 41 § VTL.

(59) Frågan är då om de två stulna lastpallarna är att anse som en minskning eller en förlust av godset. Vad avser distinktionen mellan och innebörden av begreppen minskning respektive förlust saknas närmare vägledning i VTL. Begreppen förekommer på flera ställen i lagen. Det synes dock inte möjligt att dra några närmare slutsatser utifrån det.

(60) Reglerna i 41 § har sitt ursprung i artikel 32 i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), och ska därför tolkas och tillämpas med hänsyn till innebörden av motsvarande konventionsbestämmelser. Av förarbetena får anses framgå att avsikten var att nu aktuella preskriptionsregler i lagen ska ha i princip samma innebörd som CMR:s motsvarande regler (se Prop. 1974:33 s. 29, 55, 126 och 190; jmf även NJA 2007 s. 879).

(61) I CMR-konventionen artikel 32, den engelska versionen, stadgas följande.

> The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:
>
> (a) In case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery
>
> (b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed timelimit or where there is no agreed timelimit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier.

(62) I transporträttslig litteratur har om begreppen «partial loss» respektive «total loss» följande framhållits.

> There is a partial loss when goods taken over by the carrier are delivered to the agreed destination in a quantity, weight or volume less than that taken over. The loss is partial because it is less than total. A loss is partial or total not by reference to the quantity that is (or should be) carried on the vehicle but to the relevant contract of carriage and, if one has been issued, the consignment note that records it. Hence, in the case of groupage there may be total loss of part of the load, if that part is the sole subject of a contract of carriage (se Clarke, International Carriage of Goods by Road: CMR, 6 uppl., 2014, s. 185 f.).
>
> Total loss occurs when none of the goods, which have been taken over by the carrier in performance of a contract carriage, have been delivered. In cases of total loss, the location of the goods is often unknown, however, this is not an essential feature of total loss under the CMR (se Clarke, a.a., s. 186).

(63) Det föreligger alltså en minskning när gods som övertagits av transportören levereras till den överenskomna destinationen i en kvantitet, vikt eller volym som är mindre än den övertagna. Det är fråga om en minskning av godset eftersom avsaknaden (av gods) inte är fullständig. Frågan om det föreligger förlust eller minskning ska bedömas, inte i relation till den kvantitet som transporterades eller borde transporterats på fordonet, utan till det

relevanta fraktavtalet och, om en sådan har utfärdats, fraktsedeln. En förlust uppstår när inget av godset har levererats.

(64) När det gäller definitionen av godset menar Abbekås och MFT AB att det framgår av fraktavtalet mellan DHL och MFT KB, som manifesterats i upprättad fraktsedel, att godset bestått av 19 kollin. DHL hävdar i stället att varje enskilt kolli varit föremål för ett enskilt fraktavtal och att godset ska förstås som de två stulna pallarna som talan i målet avser. Tingsrätten konstaterar att det av den fraktsedel som upprättats för transporten framgår att 19 kollin skulle levereras till Tech Data AB i Jordbro. Att vart och ett av kollina haft ett eget nummer är, som framgår av regleringen i 9 och 13 §§ VTL, det normala. Det är ostridigt att visst gods som omfattas av fraktsedeln har utlämnats. Närmare bestämt har 17 av 19 kollin levererats till Jordbro den 9 oktober 2017.

(65) Tingsrätten noterar härvid att för det fall det är fråga om en totalförlust, finns ingen utlämnandedag för godset och det ter sig naturligt att räkna 30 dagar från avtalad utlämningstid. Är det däremot fråga om en minskning, finns en specifik dag att räkna från.

(66) Det förhållandet, som DHL pekat på, att den aktuella transporten även innehöll kryddor, margarin, choklad och andra matvaror innebär inte att även det godset hade behövt försvinna, för att det skulle vara fråga om en förlust. Som framgår av de citerade uttalandena i rättslitteraturen är det, vid samtransport, tillräckligt att allt gods som omfattas av ett visst fraktavtal och därmed tas upp i en fraktsedel försvinner, för att det ska vara fråga om en förlust.

(67) Mot denna bakgrund anser tingsrätten att de stulna varorna i detta fall är att anse som en minskning av godset. Talan i målet har väckts mer än tre år efter det att godset utlämnats till mottagaren, vilket innebär att talan har väckts för sent och att DHL:s anspråk gentemot såväl Abbekås som MFT AB, om preskription inte avbrutits, är preskriberat.

(68) Nästa fråga är då om DHL kan anses ha avbrutit preskription genom att påkalla skiljeförfarande mot MFT AB.

Har DHL avbrutit preskription gentemot MFT AB?

(69) VTL innehåller inte några särskilda bestämmelser om preskriptionsavbrott. För att bryta preskriptionen föreskrivs i stället att borgenären har att väcka talan.

(70) Enligt Lindskog kan som en allmän presumtion huvudregeln uppställas att när det föreskrivs att specialpreskription bryts genom talans väckande, kan borgenären inte ensidigt åstadkomma avbrott i preskriptionen på utomprocessuell väg. I dessa fall rör det sig om s.k. stark specialpreskription. Stadgandet i 41 § VTL är ett exempel på en sådan bestämmelse (se Lindskog, Preskription, 2021, version 5 JUNO, s. 357 och 360).

(71) Det är inte möjligt att få till stånd något preskriptionsavbrott på annat sätt än genom att väcka talan. Preskriptionsbestämmelserna i VTL skiljer sig således från vad som gäller enligt den allmänna preskriptionslagen. Denna avvikelse är inte unik för vägtransporträtten, utan utgör huvudprincipen i fråga om specialpreskription (se SOU 1972:24 s. 121 f.). Med att väcka talan i domstol bör likställas att påkalla skiljeförfarande (se Lindskog, a.a., s. 363).

(72) De rättsekonomiska skäl som ligger bakom de korta preskriptionstiderna i VTL, motiverar även regeln att preskriptionsavbrott inte kan åstadkommas annat än genom väckande av talan. Utan denna regel skulle det framstå som i det närmaste meningslöst att förkorta preskriptionstiden i förhållande till vad som gäller enligt den allmänna preskriptionslagen, eftersom parterna genom att få till stånd preskriptionsavbrott ändå skulle kunna dra ut på tvisten i all oändlighet (se Schelin, a.a., s. 161).

(73) I NJA 2014 s. 232 var det fråga om preskription enligt 12 kap. 61 § JB, som likt VTL innehåller regler om specialpreskription. HD slår i rättsfallet bland annat fast att om ett rättsligt förfarande avslutas utan avgörande i sak och borgenären då har tillräcklig tid på sig för att inleda ett nytt förfarande inom preskriptionstiden, har den väckta talan ingen betydelse för preskriptionsfrågan. Av särskilt intresse är HD:s uttalande om regler om s.k. stark specialpreskription, bland annat följande (p. 8). Syftet med en bestämmelse av det slaget är i allmänhet att ett tvistigt mellanhavande ska bli uppklarat eller avvecklat så snart som möjligt. Det sker genom att borgenären, för att inte förlora sin rätt, inom preskriptionstiden måste inleda ett rättsligt förfarande för att få anspråket prövat. I linje med detta avvecklingssyfte gäller som huvudregel att det rättsliga förfarande ska slutföras till en materiell prövning.

(74) I rättsfallet uttalade HD vidare följande (p. 17). När situationen att ett inlett rättsligt förfarande utan prövning i sak avslutas vid en tidpunkt då borgenären har tillräcklig tid på sig för att inleda ett nytt förfarande innan preskriptionstiden enligt en stark preskriptions-bestämmelse löpt ut, bör det först inledda förfarandet i regel inte tillmätas någon betydelse för preskriptionsfrågan. Borgenären har då i allmänhet inte något behov av rättsskydd i form av ett undantag från huvudregeln att en icke fullföljd talan saknar betydelse för preskriptionsbestämmelsens tillämplighet. Till det kommer att en undantagsregel kan – beroende på hur den utformas – föranleda större eller mindre tillämpningssvårigheter. Ett ytterligare skäl för att hålla på huvudregeln är, att ju vidare utrymme borgenären ges för att undgå specialpreskription utan att behöva fullfölja sitt anspråk i ett rättsligt förfarande, desto mer förfelas specialpreskriptionsbestämmelsens avvecklingssyfte.

(75) I 45 § andra stycket lagen (1999:116) om skiljeförfarande (LSF) finns en bestämmelse som tar sikte på det fallet att skiljeförfarandet har avslutats utan att det ifrågavarande anspråket prövats. Exempelvis för att skiljenämnden avvisar talan p.g.a. processhinder (se Cars, Lag om skiljeförfarande, 45 §, Karnov 2021-04-25). Av nämnda bestämmelse framgår att om skiljedom begärts i rätt tid, men avslutas skiljeförfarandet utan att den fråga som lämnats till skiljemännen rättskraftigt avgörs och beror detta inte på partens vållande, ska talan anses väckt i rätt tid, om parten begär skiljedom eller väcker talan vid domstol inom trettio dagar från den dag då parten fick del av skiljedomen.

(76) Vad som gäller i fråga om en fristförlängning när skiljeförfarande inletts trots att ett skiljeavtal saknas synes inte vara helt klart. Bestämmelsen i första stycket omfattar inte det fallet att ett skiljeförfarande påkallas när ett skiljeavtal saknas. Om emellertid skiljenämnd konstitueras och nämnden därefter meddelar en avvisningsdom, följer det av ordalagen i andra stycket att den påkallande parten får fördelen av en tilläggsfrist på 30 dagar. Det kan dock sättas i fråga om detta bör gälla i alla lägen. Om det är uppenbart att något skiljeavtal inte föreligger, är det svårt att se varför en påkallande part skulle ha favören av en sådan frist. Det framstår trots allt som en enkel och klar ordning, att även om något skiljeavtal

inte föreligger, har den påkallande parten rätt till en tilläggsfrist om väl en skiljenämnd har konstituerats (se Lindskog, Lag om skiljeförfarande, kommentaren till 45 §, 1 juni 2020, JUNO version 3).

(77) Mot denna bakgrund gör tingsrätten följande konstateranden.

(78) Det är nu fråga om s.k. stark specialpreskription, innebärande att preskriptionen kan brytas endast genom att talan väcks. Det aktuella skiljeförfarandet som DHL menar avbrutit preskriptionen har avslutats utan att det ifrågavarande anspråket prövats. Den talan som DHL för i detta mål har inte väckts inom den tilläggsfrist på 30 dagar som bestämmelsen i 45 § andra stycket LSF ger. När skiljeförfarandet avslutades den 14 maj 2019, återstod mer än ett år innan den nu aktuella treåriga preskriptionsfristen skulle löpa ut. Det inledda skiljeförfarandet mot MFT AB kan därför inte anses innebära att DHL avbrutit preskription i förhållande till MFT AB. Talan i detta mål kan därmed inte anses ha väckts i rätt tid. Det innebär att DHL:s anspråk gentemot MFT AB är preskriberat.

Sammanfattande slutsatser

(79) Sammanfattningsvis konstaterar tingsrätten att DHL:s anspråk gentemot Abbekås samt gentemot MFT AB är preskriberat.

(80) Vid denna utgång, med hänvisning till ovan slutsatser, prövar tingsrätten inte om DHL:s anspråk gentemot MFT AB är preskriberat till följd av accessorisk preskription.

Tingsrättens domslut

1. Tingsrätten förklarar att DHL Global Forwarding (Sweden) AB:s anspråk gentemot Abbekås Åkeri Per-Anders Andersson AB är preskriberat.

2. Tingsrätten förklarar att DHL Global Forwarding (Sweden) AB:s anspråk gentemot Malmö Flygfraktterminal AB är preskriberat.

Hovrätten över Skåne och Blekinge

Yrkanden i hovrätten

(81) DHL Global Forwarding (Sweden) AB («DHL») har yrkat att hovrätten förklarar att DHL:s anspråk gentemot Abbekås Åkeri Per-Anders Andersson AB («Abbekås») och Malmö Flygfraktterminal AB («MFT AB») inte är preskriberade.

(82) Abbekås och MFT AB har motsatt sig ändring.

(83) Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i hovrätten.

(84) Parterna har till stöd för sin talan i hovrätten åberopat samma grunder och utvecklat sin talan på samma sätt som vid tingsrätten.

Utredning i hovrätten

(85) Hovrätten, som har avgjort målet utan huvudförhandling, har tagit del av samma utredning som tingsrätten.

Hovrättens domskäl

(86) Tingsrätten har utförligt beskrivit reglerna om preskription i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport (VTL) samt betydelsen av fraktsedeln vid sådan transport. Hovrätten ansluter sig till tingsrättens bedömning att 46 § andra stycket VTL inte är tillämplig på det aktuella anspråket. Den tillämpliga preskriptionsbestämmelsen är i stället 41 § VTL med de tidsfrister som anges där.

(87) Tingsrätten har även närmare redogjort för de definitioner av begreppen minskning och förlust som återfinns i doktrin. Bestämmelsen i 41 § VTL har sitt ursprung i artikel 32 i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), och bestämmelsen ska i princip ha samma innebörd som CMR:s motsvarande regler. CMR blev gällande som svensk lag genom lagen (1969:12) om internationell vägtransport. I förarbetena till denna lag har det anförts, i fråga om begreppens definition i artikel 17, att det med förlust avses att godset har gått helt förlorat «total loss» och med minskning att det delvis har gått förlorat «partial loss» (Prop. 1968:132 s. 40). Förarbets-uttalandena ger ytterligare stöd för den bedömning som tingsrätten har gjort om att begreppet minskning även i 41 § VTL motsvarar begreppet «partial loss» i CMR. Att begreppet minskning skulle ta sikte särskilt på fungibel egendom har det inte framkommit något stöd för. Med detta tillägg, och på tingsrätten i övrigt anförda skäl, ansluter sig hovrätten till tingsrättens bedömning att de stulna varorna i detta fall är att anse som en minskning av godset och att DHL:s talan därför är preskriberad.

(88) I fråga om DHL kan anses ha avbrutit preskriptionen genom att påkalla skiljeförfarande mot MFT AB gör hovrätten inte någon annan bedömning än den som tingsrätten har gjort.

(89) Tingsrättens mellandom ska således fastställas.

(90) Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader i hovrätten. Frågan om rättegångskostnader här bör dock prövas av tingsrätten i samband med tingsrättens slutliga avgörande av målet (se bl.a. NJA 1984 s. 692 och NJA 1991 s. 209).

Hovrättens domslut

Hovrätten fastställer tingsrättens domslut utan några ändringar.

Det ankommer på tingsrätten att efter målets återupptagande pröva frågan om skyldighet för part att utge ersättning för motparts rättegångskostnad i hovrätten.

ND-2023-11 Svea hovrätt

Myndighet	Svea hovrätt
Dato	2023-05-09
Doknr/publisert	ND-2023-11
Stikkord	(11) Förvaring. Presumtionsansvar. Skadestånd. Fritidsfartyg.
Sammendrag	Mellan Navigare Yachting Ltd (Navigare) och ägarna av en segelbåt, katamaranen Vixen, träffades ett avtal som bland annat innebar en skyldighet för Navigare att orkansäkra segelbåten under orkansäsongen samt att hålla densamma i gott skick. Navigare bokade kort därefter en uppställningsplats på en marina i Brittiska Jungfruöarna och Vixen placerades på marinan för förvaring. I september 2017 medförde orkanen Irma att segelbåten skadades allvarligt. Ägarna till segelbåten krävde ersättning från Navigare för skadorna. Fråga uppkom i målet om Navigares vårdplikt och presumtionsansvar. Domstolarna fann att Navigare genom avtalet hade ett presumtionsansvar för skador på segelbåten. För att undgå ansvar ålåg det Navigare att göra det klart mer sannolikt att skadorna inte orsakats av Navigares avtalsbrott. Domstolarna ansåg att det inte styrkt att Navigare genom marinan vidtagit erforderliga åtgärder för att orkansäkra segelbåten. Navigare var därmed skyldigt att utge skadestånd i enlighet med kärandenas talan.
Saksgang	Svea hovrätts dom den 9 maj 2023.
Parter	Navigare Yachting Ltd (advokaten Oscar Tiberg) mot Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström (advokaten Jonas Rosengren).
Forfatter	Rätten: f.d. hovrättslagmannen Peter Strömberg, hovrättsrådet Thomas Edling (referent) samt adjungerade ledamöterna Jenny Wulker Roos och Sara Rastner.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Stockholms tingsrätt

(1) Tingsrätten (rådmännen Bertil Sundin och Maria Hölcke och tingsfiskalen Christian Kourieh) i dom den 9 maj 2022.

Bakgrund

(2) I augusti 2017 ingick parterna ett avtal som bl.a. innebar en skyldighet för Navigare Yachting Ltd (Navigare) att orkansäkra Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms segelbåt, katamaranen Vixen, under orkansäsongen samt att hålla densamma i gott skick. Navigare bokade kort därefter en uppställningsplats på marinan Virgin Gorda Yacht Harbour på Brittiska Jungfruöarna och Vixen placerades på marinan för förvaring. I september 2017 medförde orkanen Irma, och eventuellt i mindre omfattning den efterföljande orkanen Maria, att Vixen skadades.

Yrkanden

Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström

(3) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har yrkat att tingsrätten ska förpliktiga Navigare att till dem utge 5 500 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 8 augusti 2018 till och med dagen för betalning.

Navigare

(4) Navigare har bestritt Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms yrkande i sin helhet. Navigare har inte vitsordat något belopp som skäligt i och för sig. Ränta enligt 6 § räntelagen från den 6 april 2020 (dagen för delgivning av stämningsansökan) har vitsordats i och för sig.

(5) Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Grunder

Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström

(6) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström å ena sidan och Navigare å andra sidan har ingått avtal som inneburit en skyldighet för Navigare att orkansäkra båten Vixen, innefattande att ansvara för orkanförvaring och säkring mot orkaner inför och under orkansäsongen. Parternas avtal har också inneburit en skyldighet för Navigare att hålla Vixen i gott skick. Parternas avtal ingicks under juni-augusti 2017 per mail och telefon samt genom att ett skriftligt avtal undertecknades den 10-16 augusti 2017.

(7) Parternas avtalsrelation och att Navigare tagit besittning av båten för att genomföra sina avtalsåtaganden har medfört att Navigare haft en allmän vårdplikt om Vixen och en omsorgsplikt gentemot Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström.

(8) Det närmare innehållet i Navigares orkanförvarings- och säkringsskyldighet, Navigares avtalade skyldighet att hålla Vixen i gott skick (avtalad vårdplikt) och Navigares allmänna vårdplikt har åtminstone omfattat åtgärderna att antingen gräva ned båten i marken eller att förankra båten i marken med till exempel spännband samt att ta bort alla löstagbara delar. Under alla omständigheter har skyldigheterna krävt åtgärder som Navigare inte sett till utförts avseende Vixen.

(9) Vixen var inte säkrad till marken och bom, segel och andra lösa delar var inte nedmonterade. Navigare har inte orkansäkrat Vixen enligt parternas avtal och Navigares allmänna vårdplikt, vilket har lett till skada för Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström. Orkanen Irma, och möjligen i någon mindre mån den efterföljande orkanen Maria, totalförstörde Vixen motsvarande en skada om 6 700 000 kr. Åtminstone 5 500 000 kr av denna skada hade inte uppstått om Navigare hade orkansäkrat Vixen enligt parternas avtal och Navigares allmänna vårdplikt.

(10) Navigare kände till försäkringsvillkoret «Named Tropical Storms» i Vixens försäkring hos försäkringsbolaget Pantaenius AB, som hade motsvarande innehåll som Navigares skyldigheter vad gäller säkring av Vixen. I vart fall borde Navigare ha känt till villkoret och har i så fall vårdslöst brutit mot sin skyldighet att informera sig om det, vilket i så fall lett till den skada som den felaktiga orkansäkringen medförde.

(11) Skadan om 5 500 000 kr som yrkas ersättning för har följande två alternativa beräkningsgrunder.

(12) I det första alternativet motsvarar beloppet mindre än Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms uteblivna försäkringsersättning. De hade fått mer än 6 700 000 kr i försäkringsersättning om Navigare hade uppfyllt sina skyldigheter att vidta de skyddsåtgärder som försäkringsvillkoret «Named Tropical Storms» kräver. Om Navigare hade sett till att skyddsåtgärderna hade utförts för Vixen hade skadan inte uppstått. På grund av att Navigare inte gjorde det fick Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström endast 1 200 000 kr av försäkringsbolaget, vilket motsvarar den skada som hade uppstått på Vixen även om skyddsåtgärderna i försäkringsvillkoret hade utförts. Av skadan på åtminstone 6 700 000 kr återstår efter avdrag med 1 200 000 kr åtminstone 5 500 000 kr.

(13) I det andra alternativet motsvarar beloppet skadorna på Vixen som orsakades av att Navigare inte uppfyllde sina skyldigheter. Denna skada är oberoende av den försäkringsersättning som betalats ut för den skada som Navigare inte har orsakat, nämligen skada på Vixen om 1 200 000 kr som hade uppstått även om Navigare hade uppfyllt sina skyldigheter.

(14) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har den 9 juli 2018 framställt krav mot Navigare och presenterat den utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras.

Navigare

(15) Det stämmer i och för sig att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström å ena sidan och Navigare å andra sidan har ingått avtal som inneburit en skyldighet för Navigare att ordna förvaring av Vixen under orkansäsongen 2017.

(16) Navigare hade ingen kännedom om vilken försäkring Claus Klevang Larsen hade eller att det gällde några särskilda villkor för den försäkringen. Det försäkringsavtal som Claus Klevang Larsen hade med Pantaenius AB utgör inte heller någon branschstandard avseende hur man bäst ska säkra katamaraner på Brittiska Jungfruöarna under orkanförhållanden.

(17) Navigare har orkansäkrat Vixen enligt parternas avtal och Navigares allmänna vårdplikt. Navigare ansvarar därför inte för någon skada på Vixen. Orkanerna var så allvarliga att ingen orkansäkring kunde skydda Vixen eller någon annan båt på den marina där hon låg. De omständigheter kärandena åberopar har inte orsakat Vixens skador.

(18) Det kan inte heller vitsordas att skadan på Vixen uppgår till 6 700 000 kr. Däremot vitsordas att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har fått 1 200 000 kr utbetalt i försäkringsersättning. Oavsett hur stor skadan på Vixen faktiskt är skulle den inte ha blivit mindre om marinan hade säkrat henne på något annat sätt än vad de gjorde inför orkanen.

(19) Pantaenius AB hade därtill inte rätt att sätta ned försäkringsersättningen på grund av Navigares påstådda underlåtenhet att följa säkerhetsföreskrifterna. Det är alltså inte Navigare som har orsakat att Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms försäkringsersättning sattes ned, utan det är Pantaenius AB:s felaktiga tillämpning av försäkringsvillkoren.

(20) Det vitsordas att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström framställde ett krav mot Navigare den 9 juli 2018. Däremot har de inte presenterat den utredning som med hänsyn till omständigheterna skäligen kan begäras.

Utveckling av talan

Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström

(21) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström äger tillsammans båten Vixen. Vixen var vid skadehändelsen försäkrad genom försäkringsbolaget Pantaenius AB med Claus Klevang Larsen som försäkringstagare. Försäkringen innehåller en klausul rörande «Named Tropical Storms». Klausulen föreskriver att särskilda skyddsåtgärder måste vidtas för att skador av tropiska orkaner som namngivits av en regional agentur ska omfattas av försäkringen – exempelvis, om den förvaras på land och är en katamaran (flerskrovsbåt), att båten måste vara nedgrävd i marken eller säkrad genom förankring i marken och att löstagbara delar ska vara borttagna och förvaras på säker plats. Klausulen utgör en säkerhetsföreskrift som gäller på vissa geografiska platser under orkansäsongen mellan den 1 juli och den 15 november varje år, bland annat på Brittiska Jungfruöarna.

(22) Dylika försäkringsvillkor används regelmässigt av försäkringsgivare som försäkrar båtar hemmahörande inom orkandrabbade områden och bör motsvara minimiomfattningen av den vårdplikt som åligger den som omhändertar en segelbåt inom sådana områden. Försäkringsbolaget Admiral Yacht Insurance nämner i sina försäkringsvillkor att minimikraven för orkansäkring av båtar inklusive katamaraner lika Vixen är att den är förankrad med spännband («heavy duty webbing») säkrade i marken. Enligt samma försäkringsbolag innefattar «best practice» särskilda krav på underlag, vagga och linor samt att ytterligare delar monteras ned. Försäkringsbolaget Pohjola Försäkring anger i sina villkor att vanlig båtförvaring ska försäkra att båten inte ändrar läge, välter eller skadas. Att säkra en båt som är upptagen på land för att den inte ska kunna ändra läge eller liknande hör alltså till vanliga metoder för förvaring även utanför orkanområden.

(23) Avtalet som parterna ingick i augusti 2017 innebär att Navigare har en skyldighet att hålla Vixen i gott skick (klausul 5 och 7 i de allmänna villkoren). Navigare har även en vårdplikt avseende Vixen enligt allmänna civilrättsliga principer. För att uppfylla vårdplikten borde Navigare åtminstone ha vidtagit sådana åtgärder för att säkra Vixen som beskrivs i försäkringsvillkoret «Named Tropical Storms». Därutöver kom parterna under förhandlingen av avtalet överens om att det skulle innefatta en skyldighet för Navigare att ansvara för orkanförvaring och säkring av Vixen inför och under orkansäsongen. I mail den 21 juni 2017 framförde Navigares Bruno Kolovrat till Claus Klevang Larsen vad orkanförvaring skulle kosta. Priset accepterades av Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström och parterna kom överens om orkansäkring av Vixen i telefonsamtal mellan Claus Klevang Larsen och Bruno Kolovrat i juni. Syftet med överenskommelsen var att skydda båten för den händelse en orkan som Irma skulle inträffa eftersom båten då skulle kunna skadas allvarligt.

(24) Ett av skälen till att Navigares skyldigheter enligt avtalet eller enligt sin allmänna vård och omsorgsplikt var att åtminstone säkra Vixen till marken med till exempel spännband och ta bort lösa föremål, är att Navigare kände till eller borde ha känt till innehållet i klausulen «Named Tropical Storms». Navigare kände till eller borde ha känt till innehållet i klausulen eftersom: (i) Navigare hade en skyldighet att informera sig om kärandenas försäkrings-villkor, (ii) försäkringsvillkoret var standard, (iii) Navigare själv äger båtar försäkrade hos Pantaenius AB och ordnar försäkring för de båtar som de hyr ut, (iv) det ålåg Navigare att visa upp försäkringsbeviset vid ankomsten till Virgin Gorda Yacht Harbour, (v) försäkringsbeviset fanns på båten, samt (iv) Claus Klevang Larsen förklarade för Bruno Kolovrat per telefon den 12 augusti 2017 att bland annat försäkringsdokumentation fanns i en mapp ombord på Vixen.

(25) Claus Klevang Larsen försökte på telefon instruera Bruno Kolovrat, ansvarig för Navigares verksamhet på Brittiska Jungfruöarna, om vad som skulle behöva göras för att orkansäkra Vixen, till exempel att ta bort alla lösa objekt såsom segel och jolle.

(26) Claus Klevang Larsen blev emellertid avbruten av Bruno Kolovrat som försäkrade att Navigare visste vilka åtgärder som måste företas och att Navigare var van vid att orkansäkra båtar. Om Navigare inte kände till vad som krävdes för att orkansäkra Vixen bär Navigare därför risken för att bolaget inte informerade sig om vad som krävdes.

(27) Den 15 augusti 2017 meddelade Bruno Kolovrat att Navigare hade lagt Vixen i förvar på Brittiska Jungfruöarna i enlighet med vad parterna avtalat. Den 17 augusti 2017 bad Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström om en inventarielista, men fick den 18 augusti 2017 besked av Bruno Kolovrat att Vixen var svår att komma åt eftersom båten var i förvar och skyddad inför orkansäsongen. Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström efterfrågade upprepade gånger information från Bruno Kolovrat angående hur Vixen var säkrad. Han återkom dock aldrig med denna information.

(28) Den 6 september 2017 drabbades Brittiska Jungfruöarna av orkanen Irma. Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström gjorde en skadeanmälan till Pantaenius AB som uppdrog åt besiktningsmannen Krister Ek att utreda eventuell skada på Vixen. Den 16 november 2017 tog Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström emot Krister Eks skaderapport. I rapporten konstateras totalskada avseende Vixen. Det rapporterades även att kritiska säkerhetsåtgärder underlåtits att vidtas, till exempel hade varken mast eller bom nedmonterats, seglet var fortfarande fäst vid bommen, båten hade troligen förvarats på träblock, inga spännband hade funnits i båtens knap och båten verkade inte ha fästs i marken med spännband eller på något annat sätt.

(29) Samma dag som Krister Ek besiktigade Vixen besiktigade han även en snarlik katamaran vid namn Dolphin Splash som låg intill Vixen. Avseende Dolphin Splash hade säkerhetsåtgärder vidtagits i enlighet med försäkringsvillkoret «Named Tropical Storms» genom att båten hade säkrats med spännband fästa i marken och att lösa delar hade blivit nedtagna. Dolphin Splash klarade sig därför undan med mycket lindrigare skador än de som drabbade Vixen. Skadorna på Dolphin Splash uppskattades då uppgå till 80 000 euro, men skrevs sedermera upp till ca 1 200 000 kr.

(30) Det stämmer inte att båtarna på Virgin Gorda Yacht Harbour var säkrade på identiskt vis, vilket framgår av foton på Vixen där även andra båtar på marinan syns i bakgrunden samt av en partikulärdispasch rörande en annan båt, Tonic, given den 27 augusti 2018. Dispaschören Magnus Widebeck (lagman vid Nyköpings tingsrätt och f.d. justitieråd) konstaterade att båtarna på marinan var säkrade på olika sätt. Partikulärdispaschen visar också att korrekt säkrade båtar tog mindre skada än felaktigt säkrade båtar.

(31) Mot bakgrund av att säkerhetsföreskrifterna i klausulen rörande «Named Tropical Storms» inte följts nekades Claus Klevang Larsen försäkringsersättning till den del skadorna berodde på att säkerhetsföreskrifterna inte hade följts. Med anledning av skadorna som drabbade Dolphin Splash trots att säkerhetsåtgärder vidtagits utbetalades en försäkrings-ersättning om 1 200 000 kr.

(32) Eftersom Navigare inte orkansäkrade Vixen i enlighet med parternas avtal och den vårdplikt som ålegat Navigare, ansvarar Navigare för de skador som uppstått på Vixen med anledning därav. Om Navigare hade orkansäkrat Vixen på ett korrekt sätt hade skadorna inte överstigit de som Dolphin Splash drabbades av och därmed uppgått till maximalt 1 200 000 kr. Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har därmed rätt till ersättning om 5 500 000 kr från Navigare.

(33) Den 9 juli 2018 framställde Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström krav mot Navigare. Samtidigt presenterade de skaderapporten avseende Vixen, vilken med hänsyn

till omständigheterna motsvarar den utredning som skäligen kunde begäras. Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har därför rätt till ränta på kapitalbeloppet från den 8 augusti 2018 till och med dagen för betalning.

Navigare

(34) Virgin Gorda Yacht Harbour som Vixen förvarades på har plats för landförvaring av flera hundra båtar. Marinan förvarar både enskrovsbåtar och katamaraner. I början av september 2017 var i princip hela marinans kapacitet upptagen. Uppskattningsvis 250-300 båtar var upptagna på marinans område. Marinan har uppgett att samtliga upptagna katamaraner då var säkrade på identiskt vis: uppställda på pallar, säkrade till marken med fyra spännband och med riggen fortfarande monterad. Det är den metod som marinan använder för alla flerskrovsbåtar, inklusive Vixen och Dolphin Splash.

(35) Irma var den starkaste orkanen som fram till dess någonsin hade uppmätts på Atlanten – en så kallad kategori 5-orkan, med permanenta vindar över 70 meter per sekund under flera dagar. Enstaka vindbyar uppmättes till över 100 meter i sekunden. När Irma drog in över Virgin Gorda och grannön Tortola var vindhastigheten 80 meter per sekund. Fyra personer omkom. Orkanen beräknas ha orsakat skador för över 30 miljarder kr bara på Brittiska Jungfruöarna. Förödelsen var nästan obegripligt stor. 85 procent av alla byggnader skadades eller förstördes. Vinden och regnet reducerade till och med växtligheten på Virgin Gorda till oigenkännlighet och skalade barken av träden. Orkanen anses vara den värsta naturkatastrof som någonsin har drabbat Brittiska Jungfruöarna.

(36) Irma följdes efter knappt två veckor av ytterligare en kategori 5-orkan, Maria, vars centrum passerade strax söder om Virgin Gorda och senare samma dag ödelade det näraliggande amerikanska territoriet Puerto Rico. Skadorna på Virgin Gorda i den senare orkanen blev begränsade, delvis på grund av att ön redan var i det närmaste förstörd.

(37) Så gott som samtliga båtar på Virgin Gorda Yacht Harbour skadades av orkanerna. Båtar som låg kvar i vattnet sjönk och båtar som var upptagna slets loss från sina platser. Båtar slog in i varandra och vissa båtar vältes till och med helt upp och ner över andra. Att samtliga flerskrovsbåtar var säkrade på samma sätt betyder dock inte att de alla fick lika allvarliga skador. Orkanen skadade inte allting på marinan med någon sorts exakt måttstock. Vissa båtar och hus blev mindre skadade i orkanen medan andra blev mer skadade. De andra båtar som Navigare hade ordnat förvaring för i marinan fick också olika omfattande skador.

(38) Navigare uppfyllde sin skyldighet att orkansäkra Vixen när bolaget anlitade Virgin Gorda Yacht Harbour för att ta upp och förvara båten. Att Navigare åtog sig att orkansäkra båten innebar inte att de garanterade att Vixen under inga omständigheter skulle skadas. Navigares åtagande var att säkra båten i enlighet med lokal standard-försäkring av båtar under orkansäsongen. Det har Navigare också gjort. Att Vixen ändå skadades beror på orkanens fasansfulla styrka, inte något tillkortakommande på Navigares sida. Det fanns inte något sätt för Navigare eller någon annan att hindra Vixen från att skadas.

(39) Den metod som marinan använde för att säkra Vixen var i enlighet med den standard man använde för att säkra upptagna båtar under orkansäsongen. Att båtarna på marinan var

säkrade för och skulle ha klarat av en vanlig orkan innebär inte att de var rustade för att överleva Irma. Ingenting kunde ha garanterat att någon egendom på Brittiska Jungfruöarna skulle överleva orkanen Irma.

(40) När parterna ingick avtalet avseende Vixen hade Claus Klevang Larsen redan båten försäkrad. Det ankom inte på Navigare att informera sig om villkoren i försäkringen. Navigare har inte heller avfärdat några instruktioner avseende hur Vixen skulle förvaras och Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström efterfrågade inte någon information angående hur båten var förvarad förrän efter orkanen. Besättningen som transporterade Vixen till Virgin Gorda hittade inte båtens försäkringsvillkor ombord och de behövde inte heller visa upp några försäkringsdokument vid ankomst. «Named Tropical Storms» utgör inte heller någon branschpraxis för hur man orkanförvarar båtar på Brittiska Jungfruöarna. Eftersom Dolphin Splash var säkrad på ett fackmässigt sätt och Vixen var säkrad på samma sätt är det uppenbart att även Vixen var fackmässigt säkrad. Av samma skäl uppfyllde också Vixens säkring försäkringsbolagets säkerhetsföreskrifter. Navigare har inte fått några invändningar från försäkringshåll om sättet bolagets båtar var förvarade i ögruppen under orkanen.

(41) Skadorna på Vixen kan inte värderas till 6 700 000 kr. Navigares besiktningsman uppskattade i november 2018 att båten skulle kunna repareras för omkring 570 000 dollar. Då hade det redan gått mer än ett år efter att skadorna inträffade och besiktningsmannen underströk att det var en grov uppskattning. Det går inte att bedöma hur allvarliga skadorna är utan att båten först tas till ett reparationsvarv för en ordentlig bedömning av vilka skador som orsakades av orkanen och hur mycket det kommer att kosta att reparera dem.

(42) Självklart ska all försäkringsersättning kärandena får avseende sin båt dras av från ett eventuellt skadestånd Navigare kan tvingas utge till dem. Däremot saknar det betydelse för omfattningen av Navigares ansvar vad den uppskattade reparationskostnaden för en helt annan båt är.

(43) Föreskrifterna i villkoret «Named Tropical Storms» ska behandlas som säkerhetsföreskrifter. Navigares påstådda underlåtenhet att följa säkerhetsföreskrifterna kan emellertid inte ens teoretiskt gå ut över kärandena. Pantaenius AB har felaktigt tillämpat försäkringsvillkoren genom att, utan någon sådan reservation i försäkringsvillkoren, likställa Navigare och marinans agerande med Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström i egenskap av försäkringstagare. Navigares påstådda underlåtenhet att följa säkerhetsföreskrifterna kan därför endast gå ut över kärandena om det kan tillräknas som oaktsamhet att de anlitade Navigare och att Navigare i sin tur anlitade Virgin Gorda Yacht Harbour. Enligt Pantaenius AB:s försäkringsvillkor kan bolaget dessutom endast sätta ned försäkringsersättningen om försäkringstagaren har åsidosatt sina åtaganden avsiktligen eller med grov vårdslöshet.

(44) Navigare är en professionell aktör med nära 300 båtar i sin båtflotta. Virgin Gorda Yacht Harbour i sin tur är Virgin Gordas största marina med plats för landförvaring av flera hundra båtar. Det är uppenbart att det inte var vårdslöst – och än mindre grovt vårdslöst – av Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström att anlita Navigare för att ta hand om Vixen. Eftersom kärandena inte var vårdslösa när de anlitade Navigare hade Pantaenius AB inte heller rätt att sätta ned deras försäkringsersättning.

Utredningen

(45) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har åberopat skriftlig bevisning samt syn av fotografier, se protokollet från huvudförhandlingen.

(46) På Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms begäran har partsförhör med de samt sakkunnigförhör med Krister Ek hållits.

(47) Navigare har åberopat skriftlig bevisning samt syn av fotografier, se protokollet från huvudförhandlingen.

(48) På Navigares begäran har förhör med ställföreträdaren Bruno Kolovrat, vittnet Everette Richardson och sakkunnige Michael Hirst hållits.

(49) De uppgifter som förhörspersonerna har lämnat inför rätten kommer i relevanta delar att redovisas i domskälen.

Domskäl

Fråga om tolkning av parternas avtal

(50) Det är ostridigt i målet (i) att parterna i augusti 2017 ingått ett avtal som bl.a. innebar en skyldighet för Navigare att orkansäkra Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms segelbåt Vixen under orkansäsongen samt att hålla densamma i gott skick, (ii) att Navigare hade en allmän vårdplikt om Vixen samt (iii) att Vixen var försäkrad hos försäkringsbolaget Pantaenius AB. Det som är tvistigt är vad skyldigheten de facto har inneburit för Navigare.

(51) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har gjort gällande att skyldigheten och vårdplikten åtminstone har omfattat åtgärder att antingen gräva ned båten i marken eller förankra båten i marken med till exempel spännband samt att ta bort alla löstagbara delar. Kärandena har påstått att åtgärderna i försäkringsvillkoret «Named Tropical Storms» motsvarar det som krävs för att orkansäkra en båt som Vixen samt att dessa åtgärder framgår i försäkringsvillkor hos andra försäkringsgivare som försäkrar båtar hemmahörande inom orkandrabbade områden.

(52) Claus Klevang Larsen har berättat att han hade ett samtal med Bruno Kolovrat och att de talade om orkansäkring och kostnaden av den. Han sade till Bruno Kolovrat att det är viktigt att båten kommer på land och att den nedmonteras eftersom detta stod i en klausul i deras försäkring. Bruno Kolovrat svarade honom: «Yes. We know what we need to do. We have many boats». Bruno Kolovrat har å sin sida berättat att det inte fördes någon diskussion i detalj om hur Vixen skulle förvaras mellan parterna.

(53) Det konstateras att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har förebringat bevisning som visar att deras försäkring hos Pantaenius AB hade följande villkor:

> Förluster eller skador orsakade av Named Tropical Storm omfattas inte av försäkringen om båten inte är

a. På havet (inte för ankar, förtöjt eller på grund)

b. Upplagd i fast eller av oss godkänd vagga (flerskrovsbåtar undantagna) där båten är väl säkrad till vaggan och säkrade genom förankring i marken, alternativt förvarad nergrävd i marken. Alla löstagbara delar (Bommar, spiror, segel, solskydd osv) skall vara borttagna och förvaras på säker plats. [...]

(54) Därtill framgår av kärandenas åberopade bevisning att andra försäkringsbolag tillämpar villkor med liknande innebörd. Admiral Yacht Insurance tillämpar ett villkor benämnt «Preparing för Hurricane Season [...] Minimum Requirements» med innehållet:

> All boats including catamarans should be stored ashore and tied down to a minimum of four anchor points using heavy duty webbing.
>
> [...]
>
> It is important that the boat is stored with others in a similar state of preparation and vital that all sails, especially roller-furling headsails are removed to minimise windage.
>
> [...]

(55) Vidare har det i bevisningen framkommit att Allianz tillämpar ett villkor med följande innehåll:

> [...]
>
> multihull: the yacht is stored on antislip blocks and is lashed safely to the ground with two tension-belts per 10 ft yacht length [...] c) Loss or damage caused by Named Tropical Storms to parts of the Vessel that are capable of removal and safe storage but have not been removed and safely stored [...] is excluded from this policy. [...]

(56) Den partssakkunnige Krister Ek har under sitt förhör berättat att orkanförvaring kan göras i sjön eller på land. Han har vidare berättat att de katamaraner som förvaras på land i Västindien ställs på en hård yta gjord på träklossar, att man tar bort och låser in föremål som sitter löst på båten (exempelvis segel, bomkapell, rullfock, bom och storsegel, tampar och fendrar) samt att man spänner fast båten mot marken för att den ska ha ett stadigt skydd mot vind.

(57) I denna del aktualiseras frågan om tolkning och utfyllning av avtal. I rättspraxis har det uttalats att tolkning eller precisering av avtalsvillkor får bygga på objektiva grunder.

(58) Utgångspunkten är då avtalets ordalydelse. När ordalydelsen inte ger något besked alls måste ledning sökas i andra faktorer. Relevanta tolkningsdata kan vara avtalets systematik och det aktuella avtalsvillkorets samband med övriga villkor, bakgrunden till regleringen, dvs. villkorets syfte, avtalsföremålets natur och ibland parternas ställning. Det är i allmänhet också naturligt att utgå från att ett avtalsvillkor ska fylla en förnuftig funktion

och utgöra en rimlig reglering av parternas intressen. (Se NJA 2015 s. 741, punkten 10 med däri gjorda hänvisningar).

(59) Tingsrätten konstaterar att det ostridigt ingångna avtalet inte reglerar frågan om hur Navigare ska orkansäkra båten Vixen under orkansäsongen eller vad som omfattas av den allmänna vårdplikten. Av kärandenas åberopade bevisning framgår att de och Bruno Kolovrat den 15 maj 2017 och den 24 maj 2017 diskuterade frågan om orkanförvaring per e-post. Enligt tingsrätten visar emellertid inte korrespondenserna att parterna i detalj diskuterade tillvägagångssättet för orkansäkringen eller innebörden av vårdplikten. Vidare är Claus Klevang Larsens påstående om att han har lämnat instruktioner om orkansäkringen till Bruno Kolovrat samt informerat honom om klausulen i deras försäkring motsagd av Bruno Kolovrats uppgift att en sådan diskussion inte fördes.

(60) Enligt tingsrätten talar ovan tolkningsdata för att parterna inte har avtalat om att Navigares skyldighet att orkansäkra Vixen har omfattat de åtgärder som kärandena påstår.

(61) Å andra sidan har kärandena, genom sin åberopade bevisning, visat att andra försäkringsbolag i sina villkor om orkansäkring använder de föreskrifter eller liknande föreskrifter som anges i deras egna försäkringsvillkor «Named Tropical Storms» hos Pantaenius AB. Detta utgör en omständighet som talar för att föreskrifterna i «Named Tropical Storms» utgör branschpraxis. Kärandenas påstående därom stöds vidare av Krister Eks beskrivning om tillvägagångssättet vid orkansäkring av katamaraner som förvaras på land i Västindien. Med hänsyn tagen till Krister Eks erfarenhet inom branschen fäster tingsrätten särskild vikt vid hans sakkunnighet. Därtill finner tingsrätten att påståendet att föreskrifterna i försäkringsvillkoret «Named Tropical Storms» utgör branschpraxis stöds av kärandenas åberopade fotografier från den 4-5 oktober 2017, i vilka det bl.a. utvisas katamaraner förankrade i marken med spännband och sandskruvar.

(62) Mot bakgrund av det ovan anförda och med beaktande av den omständighet som Bruno Kolovrat själv i förhör har bekräftat – att Navigare är ett företag med verksamhet att sälja och hyra ut båtar på olika destinationer, däribland Brittiska Jungfruöarna – finner tingsrätten sammantaget att det följer av branschpraxis att en skyldighet att orkansäkra en segelbåt innefattar en skyldighet att antingen gräva ned båten i marken eller förankra båten i marken med till exempel spännband samt att ta bort alla löstagbara delar. Tingsrätten bedömer således att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har förmått att visa att avtalet med Navigare har inneburit en skyldighet för företaget att vidta dessa åtgärder vid orkansäkring av deras båt Vixen inför orkansäsongen på Brittiska Jungfruöarna i augusti-september 2017.

Fråga om underlåtenhet

(63) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har påstått att Vixen inte var säkrad till marken samt att bom, segel och andra lösa delar inte var nedmonterade.

(64) Navigare har gjort gällande att den metod som användes av Virgin Gorda Yacht Harbour – företaget som Navigare anlitade, för att ta upp, förvara och säkra Vixen under orkansäsongen – överensstämde med standard.

(65) Claus Klevang Larsen har berättat att han hade kontakt med Bruno Kolovrat med anledning av upprättande av en förteckning över båtens inventarier. Han fick då veta att båten var svåråtkomlig eftersom den redan var säkrad samt att en sådan förteckning borde göras efter oktober. Han uppfattade detta som ett besked från Bruno Kolovrat att båtens storsegel och bom var nedmonterade och att båten var fast förankrad i marken med hjälp av spännband, på det sätt som beskrivs i deras försäkringsvillkor. Vidare har Nina von Engeström berättat att hon hade uppfattningen att båten var säkrad.

(66) Bruno Kolovrat har berättat att båten Vixen var förvarad på samma sätt som de övriga sju båtarna som fanns på Virgin Gorda Yacht Harbour.

(67) Av den åberopade skaderapporten utfärdad av Krister Ek framgår att inspektionen ägde rum den 6 oktober 2017 på Virgin Gorda Yacht Harbour och att den inspekterade båten var Vixen. Vidare framkommer följande uppgifter:

> «The boat has supposedly been stored on wood blocks and no visible ratchet straps were found on either of the cleats on the boat. No sandscrews were found to be placed in the ground around the boat were its standing. Nor any ratchet strap ends mounted to the ground that had snapped, been ripped off was found. [...]
>
> With reference to the findings at the boat during our survey it is our opinion that this boat has been stored without and ratchet straps and sand screws».

(68) Krister Ek har berättat att han och hans kollegor den 6 oktober 2017 tittade på Vixen, tog fotografier och gick igenom hur de uppfattade att Vixen var säkrad. Han har berättat att de genomförde diverse kontroller samt att deras slutsatser av dessa var följande: att de inte såg några rester av spännband runt Vixen och att det inte fanns några rester eller lämningar av jordskruvar eller sandskruvar runt båtens främre eller bakre del. Han har även berättat att de noterade att en större katamaran vid namn Dolphin Splash, som stod cirka 15-20 meter från Vixen, hade jordskruvar som var nedskruvade runt den. Hans och hans kollegors slutsats var sålunda att Vixen inte var förberedd för hårt väder och för uppställning under en längre period.

(69) I åberopade fotografier från den 6 oktober 2017 framgår bilder på storsegel på en bom samt gummibåtar hängandes från en båts för och akt.

(70) Tingsrätten anser att den åberopade skaderapporten från Krister Ek, vars uppgifter denne har bekräftat i förhör, mot bakgrund av den branscherfarenhet och kunskap som han har visat att han besitter starkt talar för att Vixen inte var förankrad i marken med spännband och jord- eller sandskruvar under den aktuella orkansäsongen. Vidare har det framkommit att löstagbara delar som storsegel och gummibåtar inte var borttagna.

(71) Tingsrätten konstaterar emellertid att både skaderapporten och fotografierna har upprättats och tagits en tid efter det påstådda skadetillfället i september 2017. Detta förhållande påkallar enligt tingsrätten viss försiktighet vid bevisvärderingen.

(72) Bevisningens innehåll utesluter alltså inte att åtgärder hade vidtagits vid tidpunkten för skadetillfället. Dock finner tingsrätten att det är övervägande sannolikt att de förhållanden kring Vixen som skaderapporten med inspektion den 6 oktober 2017 och fotografierna från samma dag visar även förelåg vid skadetillfället.

(73) Sammantaget anser tingsrätten att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har förmått att visa att Vixen i september 2017 inte var säkrad till marken samt att bom, segel och andra lösa delar inte var nedmonterade. Det som Navigare har åberopat som motbevisning bl.a. i form av skaderapport från Michael Hirst och förhöret med honom förtar inte bevisvärdet av det skälet att Michael Hirsts skaderapport är upprättad den 29 november 2018, dvs. över ett år sedan skadetillfället i september 2017.

Fråga om orsakssamband och skada

(74) Det är ostridigt att Vixen skadades efter orkanen Irma i september 2017.

(75) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har påstått att omständigheten att Navigare inte har orkansäkrat Vixen enligt parternas avtal och bolagets allmänna vårdplikt har lett till skada för dem.

(76) Navigare har gjort gällande att orkanerna var så allvarliga att ingen orkansäkring kunde skydda Vixen eller någon annan båt på den marina där hon låg samt att de omständigheter som kärandena har åberopat inte har orsakat Vixen skador.

(77) Som tingsrätten ovan konstaterat är det ostridigt att parternas avtal reglerade en skyldighet för Navigare att hålla Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms segelbåt Vixen i gott skick. Det har vidare framkommit ur förhören med parterna att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström hyrde ut båten Vixen till Navigare, som hade båten i sin besittning och arrangerade charterresor för turister. Utifrån allmänna civilrättsliga rättsgrundsatser anser tingsrätten att detta avtalsvillkor medför en vårdplikt för Navigare. Eftersom Navigare har haft Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms segelbåt i sin besittning har Navigare därmed haft en skyldighet att skydda den från att förstöras (se Ramberg m.fl., Allmän avtalsrätt, 2019, s. 42).

(78) I detta sammanhang bedömer tingsrätten att ett skärpt ansvar gäller för den som enligt avtal har hand om annans egendom när skada drabbar egendomen under det att den är i förvararens vård, s.k. presumtionsansvar. Den bevisregel som råder i detta sammanhang anger att det är den som omfattas av presumtionsansvar som måste ersätta skada på egendomen, om han inte förmår visa att skadan inträffat utan hans försummelse (se NJA 1999 s. 197 och NJA 1996 s. 564).

(79) Mot bakgrund av att Navigare har haft en vårdplikt om segelbåten Vixen har bolaget därmed haft ett presumtionsansvar. Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms påstående om att Navigares underlåtenhet att orkansäkra Vixen har lett till skada för dem utgör, enligt tingsrättens mening, ett påstående om en skada som i någon mening har varit förutsebar. Därmed konstaterar tingsrätten att kärandenas påstående är tillräcklig för att konstatera att ett adekvat orsakssamband är visat, om inte Navigare förmår att visa att skadans uppkomst har inträffat utan bolagets försummelse. Tingsrätten konstaterar att

Navigare, med sin åberopade bevisning, inte har förmått att visa detta. Navigares argumentation om orkanen Irmas styrka och den allmänna förödelse som orkanen orsakade invånare och egendom på Brittiska Jungfruöarna anser tingsrätten inte är tillräckligt för att Navigare ska anses ha uppfyllt sin bevisbörda enligt ovan angiven bevisregel. Navigares underlåtenhet ska därmed anses utgöra försummelse.

(80) Sammantaget finner tingsrätten alltså att det i målet är visat att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har orsakats skada på grund av att Navigare inte har orkansäkrat Vixen enligt parternas avtal och bolagets allmänna vårdplikt. Navigare är därmed skyldigt att ersätta Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms skada.

Fråga om skadans storlek

(81) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har gjort gällande två alternativa grunder till sitt påstående om att skadans storlek har uppgått till 5 500 000 kr.

(82) Tingsrätten inleder med att pröva förstahandsgrunden. I denna fråga gör tingsrätten följande överväganden.

(83) Av Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms åberopade bevisning framgår bl.a. att deras segelbåt Vixen var försäkrad till ett belopp om 7 500 000 kr, att Vixen totalförstördes i september 2017 samt att de fick 1 200 000 kr i försäkringsersättning.

(84) Det har vidare framkommit att deras försäkringsbolag Pantaenius AB har uttalat att om Vixen hade varit förankrad och säkrad i enlighet med «Named Tropical Storms» hade totalskadan med största sannolikhet undvikits och kostnaderna för att åtgärda eventuella skador förväntats uppgå till mellan 1 100 000 kr och 1 200 000 kr efter självriskavdrag om 20 procent. Vidare har det framgått att skadan ökat från cirka 12-16 procent av försäkringsbeloppet till 100 procent på grund av att «Named Tropical Storms» inte har följts.

(85) Genom ovan åberopad utredning har Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström visat att de skulle ha mottagit 6 700 000 kr i försäkringsersättning från försäkringsbolaget Pantaenius AB med anledning av skadorna på Vixen i stället för de 1 200 000 kr som de mottog på grund av att försäkringsvillkoret «Named Tropical Storms» ej följdes. Kärandena har således visat att den skada som Navigare har orsakat dem har uppgått till mellanskillnaden av dessa belopp, dvs. 5 500 000 kr. Det som Navigare har anfört om försäkringsvillkorets karaktär som otillåtet omfattningsvillkor föranleder enligt tingsrätten ingen annan bedömning i denna fråga.

(86) Med anledning av ovan bedömning saknas skäl för tingsrätten att pröva kärandenas alternativa beräkningsgrund.

Fråga om rätt till ränta på skadestånd

(87) Tingsrätten konstaterar att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har åberopat utredning som utvisar att deras dåvarande ombud dels framställde krav på ersättning av Navigare den 9 juli 2018, dels översände bl.a. skaderapport till bolaget samma dag. Den

utredning som Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har lagt fram den 9 juli 2018 finner tingsrätten, med hänsyn till omständigheterna, var sådan som skäligen kan ha begärts. Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har således, jämlikt 4 § tredje stycket räntelagen, rätt till ränta på förfallet belopp från den 8 augusti 2018, vilket utgör trettio dagar efter den 9 juli 2018.

Fråga om rättegångskostnad

(88) Med hänsyn till utgången i målet ska Navigare som tappande part, jämlikt 18 kap. 1 § rättegångsbalken, ersätta Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms rättegångskostnader. Det belopp som Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har begärt i ersättning är skäligt. Navigare ska därför förpliktigas att betala detta. Ränta följer av lag.

Tingsrättens domslut

1. Tingsrätten förpliktigar Navigare Yachting Ltd att till Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström utge 5 500 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) från den 8 augusti 2018 till och med dagen för betalning.

2. Tingsrätten förpliktigar Navigare Yachting Ltd att ersätta Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms rättegångskostnader med 1 378 750 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) på beloppet från den 21 oktober 2021 till dess betalning sker.

   Av beloppet avser 1 318 750 kr ombudsarvode.

Svea hovrätt

Yrkanden i hovrätten

(89) Navigare Yachting Ltd (Navigare) har yrkat att hovrätten ska ogilla Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms talan i tingsrätten. Bolaget har vidare yrkat att det ska befrias från skyldigheten att ersätta deras rättegångskostnader i tingsrätten och i stället tillerkännas ersättning för sina kostnader där.

(90) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har motsatt sig ändring.

(91) Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i hovrätten.

Parternas talan och utredningen i hovrätten

(92) Parterna har åberopat samma omständigheter till stöd för sin respektive talan som i tingsrätten och har utvecklat den på i huvudsak samma sätt som där.

(93) Parterna har åberopat samma bevisning som i tingsrätten.

Hovrättens domskäl

Tvisten i hovrätten

(94) Parterna är ense om att Navigare åtog sig att förvara Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms katamaran Vixen under orkansäsongen hösten 2017. Förvaringen skedde på land i anslutning till en hamn på Brittiska Jungfruöarna. Det är vidare ostridigt att katamaranen fick omfattande skador på grund av orkanen Irma som drog fram i september 2017. Tvisten gäller om Navigare svarar för skadorna och, i så fall, hur dessa ska värderas.

Har Navigare ett s.k. presumtionsansvar?

(95) Det är en allmänt accepterad princip att den som förvarar ett föremål för annans räkning har ett skärpt skadeståndsansvar, ofta benämnt presumtionsansvar. Den som omfattas av ett sådant ansvar måste ersätta skada på den förvarade egendomen om han eller hon inte kan visa att skadan beror på något annat än hans eller hennes försummelse (se bl.a. NJA 1996 s. 564). Vilken betydelse bevisbördan får i ett enskilt mål beror på i vilken utsträckning omständigheterna är klarlagda.

(96) Principen om presumtionsansvar kan behöva nyanseras beroende på omständigheterna. Är det till exempel fråga om en farlig verksamhet som ska bedrivas av förvararen kan en allmän regel om culpa gälla i stället (se t.ex. NJA 1999 s. 197). Det kan också komma i fråga med en bevislättnad för förvararen, om omständigheterna till sin natur är svårutredda.

(97) Navigare förvarade Vixen under orkansäsongen 2017 i enlighet med avtal med Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström. Det är ett avtal som till sin typ leder till ett presumtionsansvar för förvararen.

(98) Mot ett sådant ansvar för Navigare kan invändas att en orkan är ett farligt och oberäkneligt naturfenomen och att en skada därför inte behöver vara en typisk följd av en försummelse. Navigare har dock som en professionell aktör åtagit sig att hantera just den risk som orkanen medförde. Bolaget har vidare på grund av förvaringen haft goda möjligheter att genom dokumentation säkra bevisning om hur Vixen förvarades och om skadeläget efter orkanens framfart (jämför NJA 1999 s. 197).

(99) Hovrättens slutsats är därför att Navigare är ansvarigt för skadorna på Vixen, om bolaget inte kan visa att dessa berodde på något annat än bolagets försummelse.

(100) I fråga om beviskrav anser hovrätten att det beviskrav som i allmänhet gäller i tvistemål bör tillämpas beträffande de omständigheter som ligger till grund för bedömningen av oaktsamhet. Det åligger alltså Navigare att styrka de omständigheter som åberopas i denna del. När det gäller kausaliteten ligger det i sakens natur att det kan vara förenat med svårigheter att utreda denna fråga när det är fråga om skador som orsakats av en orkan. I denna del bör det därför vara tillräckligt att Navigare gör det klart mera sannolikt att skadorna inte orsakats av bolagets eventuella avtalsbrott (se Agell, Festskrift till Hessler, 1985, s. 18 ff. och Heuman Bevisbörda och beviskrav i tvistemål, 2022, s. 490 samt bl.a. NJA 1977 s. 176 och NJA 2021 s. 1050).

Har Navigare styrkt att bolaget inte varit vårdslöst?

(101) När det är fråga om ett presumtionsansvar åligger det i princip förvararen att åberopa omständigheter som gör att han eller hon inte ska anses vårdslös (se bl.a. Agell, a.a. s. 24). Navigare har gjort gällande att Vixen varit uppställd på pallar, säkrad till marken med fyra spännband med riggen fortfarande monterad.

(102) Frågan är då dels om den anförda säkringen av Vixen inför orkanen varit tillräcklig, dels om Navigare har visat att båten säkrats på det sätt som gjorts gällande.

(103) Hovrätten instämmer till en början i tingsrättens bedömning att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström inte har visat att parterna avtalat om att orkanförvaringen skulle ske i enlighet med försäkringsvillkoret Named Tropical Storms som gällde för Vixen. Avtalet om orkanförvaring mellan parterna, t.ex. ordalydelse eller systematik, ger inte heller i övrigt någon ledning. Frågan om hur långt Navigares skyldigheter sträckte sig får därför bedömas med ledning av vilka krav som i allmänhet kan ställas när någon åtar sig en orkanförvaring av aktuellt slag.

(104) Parterna är överens om att det i Navigares skyldighet ingått att ställa Vixen på träblock eller liknande och säkra båten till marken med spännband. Bruno Kolovrat har vidare uppgett att Navigare förvarar båtar i enlighet med de försäkringsvillkor som gäller för båten. Det försäkringsvillkor som gällde för Vixen, liksom de övriga försäkringsvillkor som åberopats i målet, ger uttryck för att båten skulle säkras genom förankring i marken och att lösa föremål skulle tas bort eller säkras. Även Krister Ek, som besiktigat Vixen, har gett uttryck för att så borde ha skett vid orkanförvaringen och har vidare uppgett att förankring till marken på den aktuella platsen skedde genom spännband som fästs i sandskruvar. Kraven ska enligt honom ses mot bakgrund av att en typisk risk är att de stora vindstyrkorna får båten i rörelse med skaderisk som följd eller att lösa föremål skadar båten.

(105) Det kan vidare noteras att katamaraner av liknande slag som Vixen har ett mycket högt värde, i Vixens fall på många miljoner kr. Det står också klart att skadorna på grund av en orkan kan bli väldigt omfattande om inte säkringen inför orkanen görs på ett bra sätt.

(106) Hovrätten bedömer att det ålegat Navigare att säkra Vixens köl på träblock eller liknande, förankra båten i marken genom att spänna fast båten med spännband i exempelvis sandskruvar och att säkra – alternativt ta bort – lösa föremål på båten.

(107) Everette Richardson, som är kranförare i den aktuella hamnen på Brittiska Jungfruöarna, har uppgett att Vixen var säkrad på träblock och fastspänd, precis som alla andra båtar i den delen av hamnområdet. Hans uppgifter är dock allmänt hållna och beskriver snarast hur det brukar gå till. Han nämner i förhöret förvisso både Vixen och Dolphin Splash men han har inte, såvitt framkommer i förhöret, varit med och iordningsställt båtarna inför orkansäsongen.

(108) Mot Everette Richardsons uppgifter står Krister Eks uppgifter. Han besiktigade – tillsammans med två kollegor – båten ca en månad efter orkanen och kunde då inte hitta spår av vare sig spännband eller sandskruvar. Han har vidare uppgett att tre kollegor som besiktigat Vixen bara någon vecka efter orkanen inte heller hittat några sådana spår.

(109) Hovrätten bedömer därför att Navigare inte visat att Vixen spänts fast för att säkras till marken. Bolaget har inte ens påstått att lösa föremål har omhändertagits inför orkanen och har under alla förhållanden inte visat att så har skett. Navigare är till följd av detta skadeståndsskyldigt i förhållande till Nina von Engeström och Claus Klevang Larsen för skador som avtalsbrottet orsakat.

Har Navigare gjort klart mera sannolikt att det saknas kausalitet mellan avtalsbrott och skada?

(110) Navigare har invänt att orkanen Irma var så kraftfull att en korrekt utförd orkansäkring inte skulle ha undvikit skadorna. Det finns därför enligt bolaget inget kausalt samband mellan en underlåtenhet att säkra Vixen och de skador som uppkommit.

(111) Till stöd för sitt påstående har bolaget åberopat ett allmänt hållet material om orkanen Irmas styrka och dess långtgående konsekvenser. Det finns emellertid inga konkreta uppgifter om hur båtar som säkrats med ovan angivna metoder drabbades av orkanen Irma. Inte heller har det presenterats några bevis som tar sikte på detta eller liknande förhållanden. Det som har konkretion i denna del är Krister Eks uppgifter om att han inspekterat 11 katamaraner på den aktuella uppställningsplatsen, varav åtta bedömdes ha varit säkrade på ett bra sätt. Enligt hans iakttagelser drabbades de åtta säkrade katamaranerna av mindre skador än de tre katamaraner som inte hade säkrats.

(112) Redan detta är tillräckligt för att hovrätten ska göra bedömningen att Navigare inte gjort klart mera sannolikt att det saknas samband mellan avtalsbrottet och skador som uppkommit på Vixen.

Skadans storlek

(113) Hovrätten prövar först skadans storlek utifrån det som i tingsrätten benämnts den andra beräkningsgrunden.

(114) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har gjort gällande att de drabbats av en skada om 6,7 miljoner kr när Vixen totalförstördes av orkanen Irma. Navigare svarar enligt dem för 5,5 miljoner kr av denna skada. De har alltså begärt ersättning för en del av skadan.

(115) Krister Ek har bedömt att kostnaden för att reparera Vixen skulle överstiga försäkringsbeloppet, dvs. 7,5 miljoner kr, och att det därför rörde sig om en totalförlust. Den bedömningen har han gjort med beaktande av båtens omfattande och strukturella skador, bland annat på skrovet, som finns angivna i hans besiktningsrapport. Han har i förhöret förklarat bland annat att det skulle ha varit nödvändigt att transportera Vixen till exempelvis USA eller Europa för reparation vilket bara det skulle ha medfört en stor kostnad.

(116) Navigare har invänt att reparationskostnaderna är för höga. Bolagets sakkunniga, Michael Hirst har bedömt att det skulle kosta 570 000 dollar för att reparera Vixen. Han har själv uppgett att detta är en uppskattning. Han har vidare utgått från att båten skulle repareras på plats vilket han dock bedömt att det inte fanns kapacitet till vid den tidpunkten. Transportkostnaden ingår därför inte. Vidare har Krister Ek invänt att Michael Hirst inte

beaktat alla skador i sitt kostnadsförslag, t.ex. tryckskador på babords sida. Att så inte skett framstår som naturligt då det varit en uppskattning.

(117) Hovrätten anser mot denna bakgrund att det är utrett att Navigares avtalsbrott orsakade skador på Vixen som det skulle ha kostat minst 5,5 miljoner kr att åtgärda. Även om Vixen totalförstörts avser detta belopp en del av skadan och reparationskostnaderna är snarast ett sätt att beräkna värdeminskningen.

(118) Navigare har slutligen invänt att skada som utgår från reparationskostnad inte är ersättningsgill, eftersom det inte finns något påstående om Vixens värde vid skadetillfället från Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms sida. Taket för reparationskostnaden är enligt det synsättet okänt (jämför bl.a. NJA 1971 s. 126 och NJA 2001 s. 65 I och II av vilka framgår att en kostnad för reparation som huvudregel inte är ersättningsgill i den del som den överstiger återanskaffningskostnaden). Något eget påstående om Vixens värde eller återanskaffningskostnad har Navigare inte gjort.

(119) Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström har emellertid gjort gällande att en totalförlust av båten medförde en skada på 6,7 miljoner kr för dem.

(120) Nina von Engeström har uppgett att hon och Claus Klevang Larsen köpte Vixen och tillhörande utrustning för ca 7,5 miljoner kr. Skäl att ifrågasätta denna uppgift finns inte. Det är också det belopp som den försäkrats till. Några indikationer på att sättet att beräkna skadan skulle leda till en överkompensation finns inte i målet (jämför om köprättsliga förhållanden NJA 2020 s. 951 p. 52). Hovrätten anser vid dessa förhållanden att enbart en invändning om en tänkbar lägre återanskaffningskostnad inte gör att ersättningen för skadorna på Vixen ska sättas ned (jämför NJA 2019 s. 1001 p. 14 om försäkringsförhållanden).

(121) Hovrätten anser sammantaget att Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström styrkt påståendet om skadans storlek.

(122) Hovrätten, som instämmer i tingsrättens bedömning i fråga om ränta, anser mot bakgrund av det anförda att tingsrättens domslut ska fastställas.

Rättegångskostnader

(123) Vid denna bedömning ska Navigare ersätta Claus Klevang Larsen och Nina von Engeström för deras rättegångskostnader i hovrätten. Hovrätten anser att det yrkade beloppet om 504 746 kr, varav 481 250 kr avser ombudsarvode, får anses skäligt.

Hovrättens domslut

1. Hovrätten fastställer tingsrättens domslut.

2. Navigare Yachting Ltd ska ersätta Claus Klevang Larsens och Nina von Engeströms rättegångskostnader i hovrätten med 504 746 kr, varav 481 250 kr avser ombudsarvode, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

ND-2023-12 Vasa hovrätt

Myndighet	Vasa hovrätt
Dato	2023-05-26
Doknr/publisert	ND-2023-12
Stikkord	(12) Skadestånd.
Sammendrag	Ärendet handlar substansmässigt om att käranden har ramlat och skadat sig ombord på svarandens kryssningsfartyg på ett sätt som påstås ha samband med svarandens skyldighet i egenskap av fraktförare att se till att fartygets hiss fungerar korrekt. Det gäller då tillämpandet av Atenkonventionens bestämmelser om passagerarbefordran. Hovrätten har dock ägnat sig åt forumfrågor. Käranden har väckt talan i Mellersta Finlands tingsrätt. Besvärsinstansen Vasa hovrätt har på eget initiativ fattat beslut om målet skulle höra till en finländsk sjörättsdomstols exklusiva behörighet eller inte. Vid sidan av frågan om sjörättsdomstolens behörighet har hovrätten undersökt frågan om domstolens internationella behörighet. Enligt sjölags 21 kapitel 5 § får en talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods väckas endast vid sjörätts-domstolen. Sjölagen blir tillämplig eftersom bolaget på basen av ett avtal yrkesmässigt och mot ersättning har åtagit sig att transportera käranden med ett fartyg som lämpar sig för handelssjöfart och att käranden under denna transport har lidit en personskada, som han kräver att bolaget ansvarar för. Finlands sjölag tillämpas nämligen först och främst på handelssjöfart. Den behöriga domstolen bestäms därmed enligt sjölagens regler. Enligt lagens 21 kapitel 1 § är underrätter som behandlar i denna lag avsedda mål och ärenden (sjörättsdomstolar) Helsingfors och Ålands tingsrätter. Enligt kapitlets 5 § 3 moment är ifrågavarande tingsrätter också behöriga att pröva en tvist av internationell karaktär, om inte något annat följer av artikel 17 i Atenkonventionen. Hovrätten upphävde Mellersta Finlands tingsrätts dom och överförde ärendet till Helsingfors tingsrätt, som i egenskap av behörig sjörätts-domstol ska på eget initiativ ta ärendet till behandling som ett i sjölagens 21 kapitel 1 § avsett ärende med beaktandet av överförandets orsak.
Saksgang	Vasa hovrätt, Avgörande Nr 189, 26 maj 2023, S22/138.
Parter	Kurt Erik Gustav Lojander v. Costa Cruise Lines Inc.
Forfatter	Rätten: hovrättsrådet Petteri Korhonen, hovrättsrådet Jukka Mäkelä samt hovrättsrådet Yvonne Strömsholm

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Rättegången i hovrätten

Besväret

(1) Kurt Erik Gustav Lojander har yrkat att tingsrättens dom upphävs, Costa Cruise Lines Inc. (bolaget) åläggs att erlägga skadestånd till honom sammanlagt 7,340 euro samt att ersätta hans rättegångskostnader i tingsrätten med 12,190.94 euro samt i hovrätten, alla belopp jämte laglig dröjsmålsränta. Sekundärt har Lojander yrkat att hovrätten begär ett förhandsavgörande av Europeiska unionens domstol om tolkningen av Atenförordningens 3 artikel 1 och 3 punkterna.

Komplettering av besväret

(2) Hovrätten har den 30.5.2022 bett Lojander att komplettera sitt besvär. Komplettering har begärts angående ifall hovrätten kan å tjänstens vägnar undersöka om Mellersta Finlands tingsrätt har varit lokalt behörig att behandla ärendet samt på vilken grund han anser att Mellersta Finlands tingsrätt har varit den materiellt behöriga domstolen i stället för sjörättsdomstolen, som stadgas om i sjölagen.

(3) Lojander har den 15.6.2022 kompletterat sitt besvär. Lojander har yrkat att tingsrättens dom upphävs i sin helhet och att ärendet överförs till Helsingfors tingsrätt, om hovrätten anser att ärendet borde ha behandlats i sjörätten.

Svaromål

(4) Bolaget har yrkat att besväret förkastas och att Lojander förpliktas att ersätta bolagets rättegångskostnader i hovrätten jämte laglig dröjsmålsränta.

(5) Tingsrätten har bedömt den presenterade bevisningen i målet på ett korrekt sätt och kommit till rätta slutsatser på basen av denna.

(6) Angående domstolens behörighet har bolaget konstaterat att Mellersta Finlands tingsrätt inte har varit den materiellt behöriga domstolen att behandla ärendet, utan den behöriga domstolen hade varit Helsingfors tingsrätt med stöd av sjölagens 21 kapitel 1 och 5 §. Bolaget har motsatt sig att ärendet överförs till Helsingfors tingsrätt.

Hovrättens avgörande

Grunder

Domstolens internationella behörighet

(7) Enligt rättegångsbalkens 10 kapitel 26 § ska en finsk domstol självmant pröva om den enligt 25 § är behörig att pröva ett ärende av internationell natur. Om ett ärende av internationell natur är sådant att ett giltigt avtal om behörig domstol enligt 19 § 1 eller 2 mom. får ingås i ett motsvarande nationellt ärende, ska en finsk domstol pröva sin behörighet endast om en part gör en invändning om bristande behörighet hos domstolen när parten för första gången för talan i saken, eller om en part inte avger ett begärt svaromål eller inte infinner sig till ett sammanträde i tingsrätten som parten har kallats till direkt. Enligt kapitlets 25 § 1 och 2 moment är en finsk domstol behörig att pröva ett ärende av internationell natur, som grundar sig på en omständighet som avses i 1-4, 6-9, 11-17 eller 19 §, utom om det är klart att ett avgörande av en finsk domstol inte kan ha någon rättslig betydelse för parterna. Finsk domstol är också behörig att pröva ett ärende som har en sådan anknytning till Finland som grundar sig på en omständighet som avses i 5, 10 eller 18 § eller på någon annan väsentlig omständighet, utom om: 1) ett avgörande av en finsk domstol inte skulle ha någon faktisk rättslig betydelse för parterna; eller 2) det med hänsyn till ärendets anknytning till olika stater, den bevisning som ska läggas fram, parternas kostnader och övriga omständigheter är klart mer ändamålsenligt att ärendet prövas av en domstol i någon annan stat.

(8) Enligt sjölagens 21 kapitel 5 § får en talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods väckas endast vid sjörättsdomstolen. Enligt kapitlets 6 § får parterna enbart avtala om behörig sjörättsdomstol.

(9) På basen av det ovan konstaterade är sjölagens regler om behörig domstol exklusiva och således kan ett sjörättsligt ärende enbart behandlas i sjörättsdomstolen. Därmed kan man inte ens i ett nationellt ärende ingå ett avtal om behörig domstol enligt rättegångsbalkens 10 kapitel 19 §. Hovrätten kan därmed på eget initiativ undersöka om Mellersta Finlands tingsrätt har varit behörig att behandla ärendet av internationell karaktär.

(10) Inte ett enda av de i rättegångsbalkens 10 kapitel 25 § angivna lagrummen kan tillämpas på fallet. I lagens förarbeten (RP 70/2008 rd, s. 49-50 och 53) har inte närmare definierats vad som avses med «någon annan väsentlig omständighet» i 2 momentet, utan man har lämnat behörighetsgrunden tämligen öppen. Hovrätten anser att hemvisten för ändringssökanden, som har konsumentställning, är i detta fall en sådan väsentlig omständighet, med stöd av vilken en finsk domstol har varit behörig att undersöka ärendet.

(11) Därmed bör bedömas om Mellersta Finlands tingsrätt har varit lokalt och materiellt behörig att behandla ärendet.

Domstolens lokala och materiella behörighet

(12) Enligt rättegångsbalkens 10 kapitel 23 § 1 moment får hovrätten inte i samband med ett överklagande pröva om den tingsrätt som har prövat och avgjort huvudsaken varit lokalt behörig, om inte en part har gjort en invändning om bristande behörighet hos tingsrätten och överklagat avgörandet i denna fråga.

(13) Det är ostridigt att bolaget inte i tingsrätten har gjort en invändning om Mellersta Finlands tingsrätts bristande behörighet. Därmed kan hovrätten inte pröva om Mellersta Finlands tingsrätt har varit den lokalt behöriga domstolen att pröva ärendet.

(14) Enligt sjölagens 21 kapitel 5 § får en talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods väckas endast vid sjörättsdomstolen. Enligt vad som har påstått i stämningsansökan handlar ärendet om att Lojander har ramlat och skadat sig ombord på kryssningsfartyget på ett sätt som påstås ha samband med svarandens skyldighet i egenskap av fraktförare att se till att fartygets hiss fungera korrekt. Väsentligt med tanke på sjölagens tillämpning är att bolaget har på basen av ett avtal yrkesmässigt och mot ersättning åtagit sig att transportera Lojander med ett fartyg som lämpar sig för handelssjöfart och att Lojander under denna transport har lidit en personskada, som han kräver att bolaget ansvarar för (se HD 2017:24, punkt 27). Den behöriga domstolen bestäms därmed enligt sjölagens regler. Enligt lagens 21 kapitel 1 §:n är underrätter som behandlar i denna lag avsedda mål och ärenden (sjörättsdomstolar) Helsingfors och Ålands tingsrätter. Enligt kapitlets 5 § 3 moment är ifrågavarande tingsrätter också behöriga att pröva en tvist av internationell karaktär, om inte något annat följer av artikel 17 i Atenkonventionen.

Fortsättningsåtgärder

(15) Enligt rättegångsbalkens 10 kapitel 24 § 1 moment gäller att om en högre domstol finner att en lägre domstol inte varit behörig att pröva ett ärende, ska den överföra ärendet till en lägre domstol som är behörig. Ett ärende överförs dock inte, om alla parter motsätter sig en överföring.

(16) Enligt sjölagens 5 § 1 moment får en talan som grundar sig på ett avtal om transport av passagerare eller resgods väckas endast vid sjörättsdomstolen på den ort inom vars domkrets 1) svaranden har sin vanliga vistelseort eller sitt huvudsakliga driftställe; 2) den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten ligger; 3) käranden har sin hemvist eller sin vanliga vistelseort, förutsatt att svaranden har ett driftställe i Finland och är underkastad domstolens behörighet i Finland, eller 4) transportavtalet slöts, förutsatt att svaranden har ett driftställe i Finland och är underkastad domstolens behörighet i Finland. Enligt 2 momentet gäller att trots bestämmelserna i 1 momentet, får parterna efter det att en tvist har uppkommit avtala om behörig sjörättsdomstol eller om att tvisten ska avgöras av skiljemän.

(17) Eftersom svaranden inte har ett driftställe i Finland, blir inte de i sjölagens 21 kapitel 5 § 1 moment angivna grunderna för bestämmandet av behörigheten tillämpliga i ärendet. Bägge parterna har ansett att Helsingfors tingsrätt är den behöriga tingsrätten att behandla ärendet. Därmed överförs ärendet till Helsingfors tingsrätt.

Begärandet av förhandsavgörande

(18) Med anledning av utgången i ärendet hos hovrätten föreligger det inte behov att ta ställning till frågan om begärandet av ett förhandsavgörande.

Rättegångens kostnader

(19) Enligt rättegångsbalkens 21 kapitel 14 § 2 moment gäller att när domstolen överför ett mål till en annan domstol skall frågan om ersättning för de rättegångskostnader som uppkommit vid den överförande domstolen avgöras i den domstol till vilket målet har överförts.

(20) Eftersom tingsrättens dom upphävs, upphävs domen även till den del som avser avgörandet om rättegångskostnaderna. De rättegångskostnader som uppkommit tills vidare i ärendet ska avgöras av Helsingfors tingsrätt.

Domslut

Mellersta Finlands tingsrätts dom 17.12.2021 nr 2354 upphävs. Ärendet överförs till Helsingfors tingsrätt, som i egenskap av behörig sjörättsdomstol ska på eget initiativ ta ärendet till behandling som ett i sjölagens 21 kapitel 1 § avsett ärende med beaktandet av överförandets orsak.

Helsingfors tingsrätt ska även avgöra frågan om rättegångskostnaderna.

ND-2023-13 Sø- og Handelsretten

Myndighet	Sø- og Handelsretten
Dato	2023-06-13
Doknr/publisert	ND-2023-13
Stikkord	(13) Fortolkning af værnetingsaftale. Rette sagsøger og sagsøgte.
Sammendrag	Vestas Wind Systems A/S og Vestas-New Zealand Wind Technology Limited engagerede DSV Ocean Transport A/S og DSV Air & Seas Holding A/S til transport af vindmøllekomponenter fra Kina til New Zealand. Under losningen i Napier Havn, New Zealand, opstod der brandskader på godset. Vestas-selskaberne anlagde derfor sag mod DSV-selskaberne ved Sø- og Handelsretten. Parterne var uenige om Sø- og Handelsrettens jurisdiktion samt om de korrekte sagsøgere og sagsøgte. Retten bekræftede sin jurisdiktion baseret på en værnetingsklausul i serviceaftalen mellem parterne, der specificerer Sø- og Handelsretten som rette forum, når transportøren var dansk. Retten fastslog ydermere, at DSV Ocean Transport A/S var den korrekte sagsøgte, idet serviceaftalen krævede, at sagsanlæg blev rettet mod det DSV-selskab, der havde påtaget sig at udføre det aftale «*Scope of supply*». Retten lagde vægt på, at DSV Ocean Transport A/S fremgik som «*Carrier*» på søfragtssedlerne. Sagen blev derfor afvist over for DSV Air & Seas Holding A/S.
Saksgang	Sø- og Handelsretten 13. juni 2023.
Parter	Vests-New Zealand Wind Technology Limited og If P&C Insurance Ltd (publ) og Vestas Manufacturing A/S (advokat Christian Dilling Benedictsen-Nislev for alle) mod DSV Ocean Transport A/S og DSV Air & Sea Holding A/S (advokat Niels Jørn Friborg for begge)
Forfatter	Retten: dommer Mads Bundgaard Larsen og sagkyndige medlemmer Søren Berg og Thomas Martinussen

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

Sagens baggrund og parternes påstande

(1) Denne sag omhandler spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgerne har et erstatningskrav mod de sagsøgte som følge af en brandskade på vindmøllekomponenter, der indtraf den 18. december 2020 under en losning i Napier Havn, New Zealand. Nærværende afgørelse udgør en delafgørelse i relation til de af de sagsøgte påberåbte indsigelser, der vedrører spørgsmålet om, hvorvidt Sø- og Handelsretten er rette værneting, og i bekræftende fald om sagens parter udgør de rette sagsøgere og de rette sagsøgte. Sagen er anlagt den 1. september 2021.

(2) Parterne har under delforhandlingen nedlagt endelige påstande som følger:

(3) *DSV Ocean Transport A/S og DSV Air & Sea Holding A/S* har nedlagt påstand om, at sagen afvises.

(4) *Vestas-New Zealand Wind Technology Limited og If P&C Insurance Ltd (publ)* har nedlagt påstand om, at de sagsøgtes afvisningspåstand ikke tages til følge, og at sagen fremmes ved Sø- og Handelsretten.

(5) For så vidt angår Vestas Manufacturing A/S, er sagen hævet under delforhandlingen den 8. maj 2023, og der resterer herefter for så vidt angår denne part alene et spørgsmål om sagsomkostninger. Vestas Manufactoring A/S har i relation hertil nedlagt påstand om, at Vestas Manufactoring A/S ikke pålægges at udrede sagsomkostninger til DSV Ocean Transport A/S og DSV Air & Sea

(6) Holding A/S. Omvendt har DSV Ocean Transport A/S og DSV Air & Sea Holding A/S i relation hertil nedlagt påstand om, at Vestas Manufactoring A/S pålægges at udrede sagsomkostninger til DSV Ocean Transport A/S og DSV Air & Sea Holding A/S.

Oplysningerne i sagen

Sagens parter og andre relevante juridiske personer

(7) *Vestas Manufactoring A/S* («Vestas Manufactoring») er et dansk selskab i den danske Vestas-koncern, der fremstiller vindmøller og dele hertil til et globalt marked.

(8) *Vestas-New Zealand Wind Technology Limited* («Vestas NZ») er et newzealandsk selskab i Vestas-koncernen, der tilsvarende producerer, leverer og installerer vindmøller.

(9) *If P&C Insurance Ltd (publ)* («IF») er et svensk skadesforsikringsselskab. IF sælger bl.a. skadesforsikringer til erhvervsdrivende indenfor transportområdet.

(10) *DSV Air & Sea Holding A/S* («DSV Holding») er et dansk holdingselskab, der gennem deres koncernforbudne selskaber driver spedition og andre servicer indenfor bl.a. sø- og vejtransport på et globalt marked.

(11) *DSV Ocean Transport A/S* («DSV Ocean») er et dansk selskab, der indgår i DSV-koncernen.

(12) *DSV Air & Sea A/S* («DSV Air & Sea») er tilsvarende et selskab, der indgår i DSV-koncernen. DSV Air & Sea er ikke en part i nærværende sag.

(13) Hvor intet andet er præciseret, vil «Vestas» samlet blive benyttet om et eller flere selskaber i Vestas-koncernen, mens «DSV» samlet vil blive benyttet om et eller flere selskaber i DSV-koncernen.

Serviceaftalen og tillæggene hertil

(14) I juni 2012 indgik Vestas Wind System A/S og DSV Holding en servicekontrakt om transport og logistikydelser m.m. med tilhørende appendikser A til H («Service-kontrakten»).

(15) Den 7. juni 2012 blev der lavet et tillæg til servicekontrakten med en tilhørende garanti («garantien»).

(16) Det er ubestridt, at tillægget af 7. juni 2012 udgør et tillæg til servicekontrakten, selvom tillægget er dateret før servicekontraktens underskrivelse.

(17) Den 2. marts 2015 blev der lavet et yderligere tillæg til servicekontrakten («Servicekontrakten med tillæg» for de samlede gældende aftaler), ligesom denne også blev forlænget.

(18) Det er ubestridt at servicekontrakten med tillæg og de tilhørende appendikser A til I fandt anvendelse på tidspunktet for brandens indtræden den 18. december 2020. Videre er det ubestridt, at garantien fortsat var gældende på dette tidspunkt. Af servicekontrakten med tillæg fremgår bl.a. følgende, hvoraf de overstregede afsnit udgør de bestemmelser, der udgik med tillægget af 2. marts 2015, mens de understregede afsnit udgør de afsnit, der kom til med tillægget af 2. marts 2015:

> *«Service Contract*
>
> *DSV Air & Sea Holding A/S*
> Banemarksvej 58, DK-2605 Brondby, Denmark
> and
> Vestas Wind Systems A/S
> Hedeager 44, DK-8200N Arhus
>
> have today entered into this Service Contract on the following terms and conditions.
>
> *Contents*
>
> 1. Definitions 3
>
> 2. Application 3
>
> 3. Offers to provide and provision of Services 4

4.	Performance of Services	5
5.	Payment for Services	6
6.	Exclusion and limitation of liability	6
7.	Title to sue	7
8.	Insurance	7
9.	Communication	7
10.	Confidentiality	8
11.	Duration	8
12.	Law and dispute resolution	9

Appendix A: Subsidaries etc. of the Service Provider

Appendix B: Subsidaries etc. of Vestas

Appendix C: Vestas General Terms and Conditions for Transport and Logistics Services

Appendix D: Explanatory Notes to Appendix C

Appendix E: Template for Scopes of Supply

Appendix F: Key performance indicators

Appendix G: Non-disclosure agreement

Appendix H: Volume, efficiency and cost reduction benefits

1. Definitions

«Service Provider» means DSV Air & Sea Holding A/S.

1.2 «Service Provider Group» means the Service Provider and all of its subsidiaries and affiliated companies and entities, including but not limited to those listed in Appendix A.

1.3 «Vestas» means Vestas Wind Systems A/S, Hedeager 44, DK-8200 *Arhus* N, Denmark. 1.4 «Vestas Group» means Vestas Wind Systems A/S, its subsidiaries, affiliated companies and entities, production and business units, including but not limited to those listed in Appendix B.

1.4 «Vestas Group» means Vestas Wind Systems A/S, its subsidiaries, affiliated companies and entities, production and business units, including but not limited to those listed in Appendix B.

1.5 «Service Contract» means this Service Contract comprised of these main terms and conditions and Appendixes A-H, which all form an integral part the Service Contract, together with all Scopes of Supply incorporated in accordance with Clause 2.1 below.

1.6 «Scope of Supply» means an agreement in writing between Service Provider Group and Vestas Group for the provision of specific Services by Service Provider Group to Vestas Group.

1.7 ~~«Services» means transport, storage, cargo handling and logistics services of any kind and nature.~~ «Services» shall mean domestic or international transport, storage, cargo handling and logistical services of any kind and nature from, to or at a point between a production unit in Vestas Group or any sub-supplier hereof and a project site in relation to project cargo (meaning foundation rings, towers/tower sections, hubs, nacelles, drive trains, blades, but excluding anchor cages).

1.8 «Cargo» means the goods in respect of which the Services are provided.

2. Application

2.1 ~~The Service Contract applies to all Scopes of Supply concluded within the contract period pursuant to Clause 11 below whether or not there is an express reference to the Service Contract in a Scope of Supply, and any such Scope of Supply becomes an integral part of the Service Contract as if it had been part of the Service Contract from the outset.~~ The Service Contract applies to all Scopes of Supply covering the Services concluded within the contract period pursuant to Clause 11 below whether or not there is an express reference to the Service Contract in the Scope of Supply, and any such Scope of Supply becomes an integral part of the Service Contract as if it had been a part of the Service Contract from the outset.

If, however, a Scope of Supply relates to a pure port-to-port delivery of Cargo only, such port-to-port delivery shall solely be governed by the terms outlined in AMENDMENTS TO GENCON 1994 PART II as set out in Appendix I to this Addendum, hence not the Service Contract, and Appendices A-H. To the extent the Service Provider Group renders any auxiliary services to the port-to-port delivery, including, but not limited to, customs clearance activities, port handling, storage, pre- or post transportation, the Service Contract its Appendices A-H and this Addendum shall apply in full, thus disregarding Appendix I.

2.2 The Service Contract applies to the full exclusion of any and all standard or deviating terms and conditions of Service Provider Group, including but not limited to terms and conditions referred to or contained in correspondence, offers, acceptances, order confirmations, invoices, bills of lading, consignment notes or other transport, storage, cargo handling and logistics documents.

2.3 In the event of a conflict between the various parts of this Service Contract, these main terms and conditions shall prevail over Appendixes A-H, Appendix C shall prevail over Appendix D, and both these main terms and conditions and Appendixes A-H shall prevail over Scopes of Supply.

2.4 Only Vestas (and not any of its subsidiaries, affiliated companies or entities or production or business units nor any director, officer, employee, servant or agent of such subsidiaries, affiliated companies or entities or production or business units) has the authority to accept that the Service Contract (excluding Scopes of Supply) does not apply in full or in part or is amended in general or in respect of specific Services, and any agreement, eg a Scope of Supply, between Service Provider Group and Vestas Group (other than Vestas) providing that the Service Contract (excluding Scopes of Supply) does not apply in full or in part or is amended shall to such extent be null and void and of no effect.

2.5 Notwithstanding Clauses 2.3 and 2.4 above. Vestas Group has the authority, by way of a Scope of Supply, to accept terms and conditions for the provision of specific Services deviating from Clause 5 below and from Clauses 3.1.3, 3.4.1(i)-(ii), 3.4.8, 4.1.5 and 4.1.6(iii) of Vestas General Terms and Conditions for Transport and Logistics Services set out in Appendix C.

2.6 Any agreement providing that the Service Contract does not apply in full or in part or is amended in general or in respect of specific Services shall be made in writing.

2.7 If one or more of the terms and conditions of the Service Contract is deemed invalid, inapplicable or ineffective, the validity, application and effect of other terms and conditions of the Service Contract shall not be affected.

3. Offers to provide and provision of Services

3.1 The Service Provider undertakes for and on behalf of Service Provider Group to provide Services as ordered by Vestas Group and agreed by a Scope of Supply in accordance with the terms and conditions of the Service Contract, including but not limited to Vestas General Terms and Conditions for Transport and Logistics Services set out in Appendix C, the background and purpose of which are explained in more detail in the Explanatory Notes set out in Appendix D.

[...]

5. Payment for Services

5.1 ~~Remuneration for Services performed by Service Provider Group is payable within~~

~~(1) current month of bill of lading issue or actual shipment plus 30 days in respect of remuneration charged by the Service Provider for ships chartered by the Service Provider;~~ and The individual company within the Vestas Group using the Service Contract must pay invoices from any individual company within the Service Provider Group within 60 EOM + 5 meaning 60 days from invoice date, due on 5th of the following month. Payments made by the individual company within the Vestas Group to the individual company within the Service Provider Group shall not release the individual company within the Service Provider Group of any liability or responsibility in accordance with the Service Contract.

~~(4)~~ If the individual company within the Vestas Group fails to pay by the stipulated date – and this is not due to circumstances for which the individual company within the Service Provider Group is responsible – to the extent permitted by applicable law, the individual company within the Service Provider Group shall be entitled to interest from the day on which the payment was due. The rate of interest is 1% per commenced month, but in any events always in accordance with applicable law. Interest shall be due automatically and without prior notification of default as from the due date of the invoice until the day on which full payment has been received.

(2) ~~current month of invoice issue and receipt by Vestas Group plus 60 days in respect of remuneration for all other services~~ current month of bill of lading issue or actual shipment plus 30 days in respect of remuneration charged by the Service Provider Group for ships chartered by the Service Provider in accordance with subclause 2.1 above;

(3) Pre-payment by Vestas Group in respect of duties and excises in respect of customs clearance services; and

~~(5)~~ (4) current month of invoice issue and receipt by Vestas Group plus 60 days in respect of remuneration for all other services.

[...]

7. Title to sue

~~Whenever a subsidiary, affiliated company or entity or production or business unit in its capacity as part of Vestas Group has suffered a loss as a result of loss of, damage to or delay in delivery of Cargo, in respect of which Services have been or were to be provided under the Service Contract, or as a result of a breach of the Service Contract, not only the said subsidiary, affiliated company or entity or production or business unit but also Vestas shall, in respect of such loss, be entitled to claim damages against and sue either the subsidiary or affiliated company or entity which in its capacity as part of Service Provider Group has agreed to perform and/or actually performed the Services in question or the Service Provider or both,~~

~~but no loss shall be compensated more than once.~~ Any claim arising out of or in connection with Services provided or to be provided under a Scope of Supply shall be directed against the Service Provider Group subsidiary, affiliated company or entity, which has entered into the Scope of Supply, or, as the case may be, against the Vestas Group subsidiary, affiliated company, entity, production unit or business unit, which have entered into the Scope of Supply.

[...]

12. Law and dispute resolution

12.1. The Service Contract shall be governed by and construed in accordance with Danish law.

12.2. If the principle place of business of the Service Provider is located in Denmark or within a member state of the European Union or the European Free Trade Association, any dispute arising out of or in connection with the Service Contract shall be settled by the Maritime and Commercial Court in Copenhagen, Denmark, or, if the Maritime and Commercial Court in Copenhagen is not able to accept jurisdiction, by the District Court of Randers, Denmark.

12.3. If the principle place of business of the Service Provider is not located in Denmark or within a member state of the European Union or the European Free Trade Association, any dispute arising out of or in connection with the Service Contract shall be settled by arbitration in Copenhagen in accordance with the Danish Arbitration Act, Act No. 553 of 24 June 2005 as amended.

[...]».

(19) Appendiks A indeholder en oversigt over nogle selskaber i DSV-koncernen, der bl.a. oplister DSV Air & Sea og DSV Ocean.

(20) Appendiks B indeholder en oversigt over nogle selskaber i Vestas-koncernen. Oversigten oplister ikke Vestas Manufactoring eller Vestas NZ.

(21) Appendiks C indeholder Vestas' generelle standardbetingelser for transport og logistik m.v. («Vestas' standardbetingelser»). Af disse fremgår bl.a. følgende:

«*Appendix C*

VESTAS GENERAL TERMS AND CONDITIONS FOR TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES

1. Definitions

1.1. «Vestas» means Vestas Wind Systems A/S, its subsidiaries, affiliated companies and entities and production and business units.

1.2. «Service Provider» means the party, with which Vestas has entered into a Contract.

1.3. «Contract» means the contract between Vestas and a Service Provider for the provision of Services by the Service Provider for Vestas.

1.4. «Services» means transport, storage, cargo handling and logistics services of any kind and nature.

1.5. «Cargo» means the goods in respect of which the Services are provided.

2. Scope and application

2.1. These general terms and conditions shall apply to and are an integral part of all Contracts, unless expressly agreed in writing that they shall not apply in full or in part.

2.2. These general terms and conditions shall apply to the full exclusion of any and all standard or deviating terms and conditions of the Service Provider, including but not limited to terms and conditions referred to or contained in correspondence, offers, acceptances, order confirmations, invoices, bills of lading, consignment notes or other transport, storage, cargo handling and logistics documents.

2.3. If one or more of the terms and conditions of these general terms and conditions is deemed invalid, inapplicable or ineffective, the validity, application and effect of the other terms and conditions of these general terms and conditions shall not be affected.

[...]

3.2. Responsibility and use of subcontractors

3.2.1. The Service Provider shall be personally responsible for performance of the Services and shall accordingly be responsible for acts and omissions of its subcontractors, agents, servants and employees or anyone else of whose services the Service Provider makes use for the performance of the Services as if such acts and omissions were its own.

[...]

3.4.7. The Service Provider shall, if required by Vestas, issue standard transport, storage, cargo handling and logistics documents in respect of the Cargo such as bills of lading, waybills, consignment notes and receipts.

[...]

4.1.3. Subject to Clause 3.4.9 and notwithstanding Clause 4.1.2, the Service Provider shall also be exempted from liability for damage, loss and delay occurring

while the Cargo is being carried at sea if and only if and to the extent the Service Provider proves that the damage, loss or delay was caused by

i. act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Service Provider in the navigation or in the management of the ship;

ii. fire unless caused by the actual fault or privity of the Service Provider;

iii. saving or attempting to save life or property at sea; or

iv. a deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation;

always provided that the Service Provider is unable to hold a subcontractor liable for such damage, loss or delay, that the Service Provider proves either that the loss, damage or delay was not caused by unseaworthiness or that the Service Provider exercised due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage and that the damage, loss or delay was not caused by carriage of cargo on deck without the consent of Vestas and, in the event of on deck carriage, would have happened regardless of such on deck carriage.

[...]

4.1.6. The Service Provider's liability shall,

i. in respect of damage to or loss of the Cargo occurring while the Cargo is carried by sea, ie in the tackle-to-takcle period, be limited to SDR 2 per kilogramme gross weight of the Cargo damaged or lost;

ii. in respect of any other damage to or loss of the Cargo, be limited to SDR 8.33 per kilogramme gross weight of the Cargo damaged or lost;

iii. in respect of delay in delivery of the Cargo be limited to the freight and other charges paid or payable for the Services rendered in respect of the Cargo delayed.

[...]

4.1.13. The Service Provider loses the right to limit liability in any way if the damage, loss or delay has been caused by on-deck carriage by sea of units of the Cargo, in respect of which below-deck carriage by sea was agreed, or by acts or omissions which are either intentional or reckless with knowledge that the damage, loss or delay would probably result.

[...]

6. Law and dispute resolution

6.1. The Contract shall be governed by and construed in accordance with Danish law.

6.2. If the principle place of business of the Service Provider is located in Denmark or within a member state of the European Union or the European Free Trade Association, any dispute arising out of or in connection with the Contract shall be settled by the Maritime and Commercial Court in Copenhagen (Sø- og Handelsretten i København), Denmark, or, if the Maritime and Commercial Court in Copenhagen Is not able to accept jurisdiction, by the District Court in Randers (Retten i Randers), Denmark.

6.3. If the principle place of business of the Service Provider is not located in Denmark or within a member state of the European Union or the European Free Trade Association, any dispute arising out of or in connection with the Contract shall be settled by arbitration in Copenhagen in accordance with the Danish Arbitration Act, Act No. 553 of 24 June 2005 as amended.».

(22) Appendiks D indeholder nogle uddybende kommentarer til aftalens forståelse (explanatory notes). Heraf fremgår bl.a. følgende:

«Appendix D

VESTAS GENERAL TERMS AND CONDITIONS FOR TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES (EXPLANATORY NOTES)

1. Introduction

1.1. Vestas General Terms and Conditions for Transport and Logistics Services (hereinafter referred to as the «GTC») are to be incorporated into service contracts between Vestas and service providers for the provision of transport, storage, cargo handling and other logistics services, under which Vestas is, from time to time for the duration of the service contracts, able to order specific services in relation to specific cargoes in the form of «scopes of supply», which will form an integral part of the service contracts when agreed.

1.2. The service contracts, including the integrated scopes of supply, will without exception be subject to Danish law, but since the service contracts do not relate solely to the provision of transport services, they are not intended to be subject to mandatory rules applicable to certain modes of transport under Danish law, eg Chapter 13 of the Danish Merchant Shipping Act and the Danish CMR Act, for which reason Vestas and the service providers consider themselves free to agree on the terms and conditions for provision of the services,

1.3. The service contracts, including the integrated scopes of supply, will not be subject to any other terms and conditions than those contained in the service contracts and expressly excludes not only any and all standard terms and conditions of the service providers, but also, unless agreed in accordance with the service contracts, any and all deviating terms and conditions of the service providers.

1.4. The service contracts, as interpreted in accordance with these explanatory notes and Danish law, will consequently as a general rule be the only point of reference

for determining the rights and obligations of Vestas and the service providers, including but not limited to the liability of the service providers for damage to, loss of or delay in delivery of the cargoes.

[...]

2.2.2. Re Clause 2.2: First, this clause provides that no standard terms and conditions of the Service Provider apply. The intention is that the Contract, including the GTC, shall be the only point of reference for determining the rights and obligations of Vestas and the Service Provider. This means that eg NSAB 2000 shall not apply to or as an integral part of the Contract. It also means that terms and conditions contained in transport, storage, cargo handling or logistics documents issued by the Service Provider shall not be applicable even if the document in question is requested by Vestas pursuant to Clause 3.4.7. Second, the clause provides that no deviating special terms and conditions of the Service Provider apply; this may, however, be subject to an express agreement between Vestas and the Service Provider in accordance with the service contract.

[...]

2.6.3. Re Clause 3.4.6: This clause provides that the Service Provider is, on Vestas' request for whatsoever purpose, under an obligation to issue standard transport, storage, cargo handling and logistics documents, eg bills of lading. If such document is issued and it contains terms and conditions for the service, in respect of which it is issued, it does not, however, constitute or provide evidence of any agreement between the Service Provider and Vestas since the GTC apply to the exclusion of such terms and conditions pursuant to Clause 2.2.

[...]».

(23) Appendiks E er ikke fremlagt i sagen.

(24) Servicekontrakten med tillæg var ligeledes ledsaget af appendiks F, der indeholder nogle indikatorer for udførelsen, Key Performance Indicators (KPI), appendiks G, der indeholder en fortrolighedsaftale, og appendiks H, der indeholder en beskrivelse af Vestas' forventninger til deres transportører i relation til volumen, effektivitet og omkostnings-reduktioner.

(25) Appendiks I, der kom ind med tillægget af 2. marts 2015, indeholder en af Vestas-koncernen tilretttet version af Gencon 1994-reglerne («Vestas Gencon»). Af appendikset fremgår bl.a. følgende:

«Part II

«Gencon» Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

[...]

19 Law and Arbitration [382]

*{a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with [383] English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to [384] arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or [385] any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. [386] Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be [387] appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third [388] arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of [389] them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of [390] the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within [391] fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall [392] be final. [393]

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed [394] the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance [395] with the Small Claims procedure of the London Maritime Arbitrators [396] Association. [397]

[...]

AMENDMENTS TO GENCON 1994 PART II

[...]

5. Loading/Discharging

(a) Costs/Risks (loading):

The Owners will submit a preliminary stowage plan to the Charterers' appointed surveyor for approval and shall provide a loading/discharging sequence not later than 7 days prior to the ETA of the Vessel.

[...]

9. Cancelling Clause

[...]

20. Detention

[...]

48. Clause Paramount

(a) The Master shall, upon request, sign bills of lading for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter Party. The carriage of cargo under this Charter Party and under all bills of lading issued for the cargo shall be subject to the terms of this Charter Party and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by reference in any such bill of lading. a) The Carriage of Goods by sea Act of the United States or the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this Charter Party. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation in the country of destination shall apply to this Charter Party b) Trades where the Hague Visby Rules apply: In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 -the Hague-Visby Rules- apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Charter Party. c) When there is no enactment of the Carriage of Goods by sea Act of the United States or the Hague Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Charter Party.

[...]».

(26) Af garantien, der blev vedtaget med tillægget af 7. juni 2012, fremgår bl.a. følgende:

«[...]

This Guarantee is issued on June 7th 2012

by DSV Air & Sea Holding A/S
Banemarksvej 58
2605 Brondby
Denmark
(the «Guarantor»)

Towards Vestas Wind Systems A/S
Hedeager 44
8200N Arhus
Denmark
(the «Contracting Party»)

WHEREAS

(A) The Guarantor is the parent company of the DSV subsidiary, affiliated company or entity performing Services in accordance with the Service Contract duly signed on June 7th 2012 (the «Agreement») to which this Guarantee is Appendix I, (the «Performing Party»).

(B) The Contracting Party or a subsidiary, affiliated company or entity of the Contracting Party (the «Requesting Party») will request the Performing Party to

perform transport and logistics services in accordance with the Service Contract (the «Services»).

(C) The Requesting Party and the Performing Party shall enter into a Scope of Supply (the «Agreement») to document the terms and conditions of such specific Services requested by the Requesting Party.

(D) As a part of the Agreement the Contracting Party has requested the Guarantor to Issue the present Guarantee in favour of the Contracting Party warranting due performance of all obligations of the Performing Party vis-á-vis the Contracting Party and/or the Requesting Party as the case may be.

IT IS HEREBY AGREED AS FOLLOWS:

1 Guarantee

1.1 The Guarantor, as guarantor liable upon judgment or arbitration award against principal debtor (i.e. in Danish «simpel kautionst»), hereby irrevocably and unconditionally guarantees to the Contracting Party and/or the Requesting Party as the case may be subject to clause 1.2 below, the due payment of all present and future obligations of the Performing Party specified in the Agreement, and agrees to pay from time to time on demand (but sufficiently documented by the Contracting Party and/or the Requesting Party as the case) any and every sum or sums of money which the Performing Party is at any time liable upon judgment or arbitration award to pay to the Contracting Party and/or the Requesting Party as the case may be under or pursuant to the Agreement and which has become due and payable and has not been paid at the time such demand is made.

[...]».

Vestas' og DSV's samarbejde frem til 2020, herunder om Turitea II-projektet

(27) Vindmøllekomponenterne i nærværende sag («godset») blev produceret på Vestas' egen fabrik i Tianjin, Kina, og godset blev videresolgt fra Vestas Manufactoring til Vestas NZ på basis af incoterm-klausulen 'Free Carrier Tianjing'. Det er ubestridt under hoved-forhandlingen, at dette indebærer, at risikoen og ejerskabet over godset var overgået fra Vestas Manufactoring til Vestas NZ på tidspunktet for brandens indtræden.

(28) Godset skulle indgå som en del af et projekt i New Zealand («Turitea II-projektet»), og Vestas NZ havde i denne forbindelse vundet en såkaldt EPC-kontrakt for Turitea II-projektet i 2019. Det var således planlagt, at godsets samlede transport strakte sig over strækningen fra Vestas' fabrik i Tianjin til slutdestinationen i Palmerston North, New Zealand, idet DSV dog ikke varetog transporten over den fulde strækning.

(29) Frem til 2020 havde Vestas ikke en aftale om eksklusivitet med DSV. I denne periode anvendte Vestas DSV's transportydelser på den måde, at DSV var én blandt flere mulige transportører. DSV blev hyppigt anvendt indenfor særligt«inbound-transporter», som vedrører transporter til en af Vestas' produktionssteder. Fra tid til anden vandt DSV også

udbud med«outbound-transporter», der indebærer en transport af en produceret enhed fra et Vestas-selskab ud til et site. Det var for disse outbound-transporter sjældent, at der indgik en søtransport som en del heraf.

(30) I nærværende sag annoncerede Vestas et udbud af en outbound-transport ved mail af 11. juli 2019, der blev sendt til bl.a. DSV. Udbuddet udgjorde en rammeaftale om levering af godset, og udbuddet var isoleret til den del af ruten, der drejede som transporten fra Vestas' fabrik i Tianjin til afskibningshavnen i Tianjin. Det fremgår af udbuddet, at det udbydes på «Factory to Port Tender». Dette betyder en levering fra fabrikken til havnen eller en såkaldt factory-to-port-aftale (også benævnt Ftp eller F2P). Efter noget korrespondance mellem Vestas og DSV meddelte Vestas den 19. juli 2019, at DSV havde vundet udbuddet for transporten, for så vidt angår denne del af ruten, hvorefter parterne havde indgået en aftale om factory-to-port («factory-to-port-aftalen»).

(31) Der er i sagen fremlagt et udateret aftaleudkast («Origin Scope-oversigten»). Det er ubestridt, at Origin Scope-oversigten udgjorde et blandt flere bilag, som var en del af Vestas' udbudsmateriale vedrørende Turitea II-projektet. Videre er det ubestridt, at omfanget af factory-to-port-aftalen kan udledes heraf. Af Origin Scope-oversigten fremgår bl.a. følgende punkter:

> *«Scope Of LSP:*
>
> Lane: Transport from «Vestas TEDA Factory, No. 9 Xinxing Road, the west of TEDA, 300462 Tianjin» FOT to «Lingang Terminal, Tianjin» or «Huisheng Terminal, Tianjin» or «Xingang Terminal, Tianjin» FAS (incoterm 2010) liner in (including hooking on)
>
> LSP will be responsible for and bear costs associated with below:
> 1. Coordination of EXW forecast Plans directly with the factory & relevant Vestas employees
>
> 2. Trucking components (main cargo together with frames used for shipping) from pick-up locations to interim storage area(s)
>
> 3. Trucking from interim storage area(s) to shipside
>
> 4. Securing adequate store space required at port for the components being stored prior to shipments
>
> 5. Permits, police and private escort cars on public roads
>
> [...]».

Vestas' og DSV's samarbejde efter 2020, herunder om eksklusivaftalen

(32) Parterne er enige om, at Vestas og DSV med virkning fra februar 2020 indgik en eksklusivaftale («eksklusivaftalen»). Det er ubestridt, at eksklusivaftalen indebar, at DSV fremadrettet skulle varetage alle transport- og logistikydelser på vegne af Vestas, og at

Vestas skulle indfase DSV i eksisterende transportaftaler i det omfang, at det var muligt. Den fremlagte dokumentation i relation til dette aftaleforhold fremgår af to PowerPoint-præsentationer, der er fremsendt fra Kenneth Bruhn Christensen i DSV til Søren Kvist Simonsen i Vestas hhv. den 17. juni 2020 og den 4. august 2020.

(33) Præsentationen af 17. juni 2020 bærer titlen «APAC Regional Call | WK25-2020», ligesom præsentationen er påført både Vestas' og DSV's logoer. Af denne præsentation fremgår bl.a. følgende sider:

«[...]

[Billederne er udeladte.]

(34) Præsentationen af 4. august 2020 bærer titlen «Beating the market together», og det er angivet, at præsentationen er opdateret i juli 2020. Præsentationen indeholder bl.a. følgende sider:

«[...]

[Billederne er udeladte.]

Current status

Beating the market together

- All General Freight (inbound) and service has been transitioned and is being executed to best possible extent. To ensure maximum value for the Partnership, Vestas will take an active role in incoterm conversion.

- Project Freight (outbound) is being transitioned both for projects being delivered in 2020, but also for project being delivered in 2021 – ensuring that all volume is transferred to DSV.

- 32 Projects with a turnover of EUR 29 million in scope for Asia-Pacific with TOR 2020.

- Significant Project Freight volumes to be delivered in H2 2020, which requires dedicated teamwork and partnership from both parties.

Overall agreement for 2021

Beating the market together

- General Freight / Inbound

    - 2020 rates (in scope for bonus/incentive) will be reduced with 75% in 2021 and index 93 will be used on in-scope changes when invoicing

    - General Freight / Inbound will not be subject to further bonus/incentive in 2021

- Project Freight / Outbound
    - Vestas and DSV will jointly establish LE's and from that point beat the market achieving joint financial benefits (guidelines in relation to preperation of LE's will be agreed upon and distributed)
    - Achieved sayings between LE and actual costs will be shared 50/50
- With joint efforts and teamwork we will be able to beat the market together and create value for both organizations

Annex: LE process for Project Freight / Outbound

Project Freight with TOR date in 2020

- DSV has committed to handle all shipments and projects handed over from Vestas, but DSV is still obliged to review and validate the LE's as soon as received SOW from Vestas
- Vestas expects that DSV, supported by Vestas, delivers on time according to the Latest Estimate (LE)
- If DSV cannot achieve LE, and the deviation is material, Vestas must support/ guide DSV how to achieve LE
    - If Vestas can support/guide DSV how to achieve LE then we execute according to LE
    - If Vestas cannot support/guide DSV how to achieve LE then we must jointly agree upon an adjusted LE and go to market together and execute according to the adjusted LE
- It has been agreed that Cost In will be charged at cost and remain subject to 5% incentive
    - Cost in needs to be approved by Vestas and billed under separate PO-Number
- In case we cannot agree upon an adjusted LE, then we must escalate promptly following existing escalation channel Market – Global. Global in DSV are Kasper Heiselberg and Carsten Joergensen.

[Billedet er udeladt.]

[...]

Beating the market together

Wrap up

- Safeguard Operations – Safely deliver on time and on budget
- Joint LE preparation and joint execution – DSV ownership under Vestas guidance
- Next up market workshops will be scheduled:
    - Lessons learned first 5 months
    - Define Roles & Responsibilities
    - Develop market specific sourcing strategy

[...].»

(35) Eksklusivaftalen medførte, at Vestas og DSV i et større omfang end tidligere delte informationer med hinanden, bl.a. i form af den efterspørgselsplan for Turitea II-projektet, der blev sendt fra Dean Wallace ved Vestas til Marco Salvatore ved DSV den 22. juni 2020 («demand-planen»). Demand-planen udgjorde et «levende» dokument, der blev opdateret regelmæssigt, og demandplanen indeholdt bl.a. oplysninger om hvilket leveringsbehov, der forventes tilknyttet et givent projektnummer indenfor et angivet tidsrum. Demandplanen indeholdt også information om hvilket gods, der skulle fragtes, og oplysninger om transporten.

De faktiske forhold omkring den konkrete transport

(36) Der er i sagen fremlagt eksempler på følgesedler (delivery notes), der er dateret den 11. august 2020 («følgesedlerne»). Følgesedlerne er udstedt af Vestas i forbindelse med udleveringen af godset fra fabrikken i Tianjin til DSV. Af følgesedlerne fremgår bl.a. under feltet «Carrier» DSV Air & Sea co. Ltd., ligesom der henvises til projektnummeret SP-53704, som er svarende til projektnummeret for Turitea II-projektet.

(37) Der er videre i sagen fremlagt en mail af 2. september 2020 indeholdende en detaljerede plan omkring søtransporten («recap'en»). Der er mellem parterne enighed om, at retten kan lægge til grund, at recap'en af 2. september 2020 er en recap mellem DSV og Vestas. Heraf fremgår følgende:

« -----Original Message-----

From: DSV Chartering < chartering@dk.dsv.com >

Sent: Wednesday, September 2, 2020 6:54 PM

To: Lucia Ya Li < yalid@vestas.com >; Oliver Lutz < olilu@vestas.com >

Subject: RE: FW: 20/727+728

EXTERNAL EMAIL: Be careful with links/attachments

FROM: DSV Air & Sea A/S – Chartering Dept

DATE: 02/09/2020 12:53:46

REF: 1439501

Dear Lucia,

Thks your mail.

Pls see below updated recap

FOR

-- Account (Charter): DSV Air & Sea A/S

-- Part cargo:

SHIPMENT 1

As part cargo:

27 sets /54 tower section + 14 NAC/DT/HUB+12x40'HC+1x20'GP SOC,details as per attach P/L 1sbp Tianjin + 1sbp Taicang / 1sbp Napier, New Zealand

Ex. Tianjin:

14x V112 Nacelles, each: L: 12,87 m x B: 4,01 m x H: 4,26 meters, weight each: 72 tons 14x V112 Drive Train, each: L: 7,61 m x B: 3,41 m x H: 3,18 meters, weight each 58 tons 14x V112 Hub, each: L: 5,47 m x B: 3,78 m x H: 3,97 meters, weight each: 34,196 tons 2x40'HC+1x20'GP SOC

Ex. Taicang:

27x V112 bottom tower sections, each: L: 30,60 m x Dia: 3,916 x Dia: 4,31 meters, weight each: 77,00 tons 27x V112 top tower sections, each: L: 36,00 m x Dia: 3,26 m x dia: 3,92 meters, weight each: 49,50 tons

Dimensions excl. transport equipment (Please add some 150 mm to height, 540 mm to length and 2400 kg to the weight for transport equipment).

Top section can be double stacked if top section to be stacked by A-frames, then need to put additional 1.3m in length, 150mm on height and weight at 10.2mton.

Frt:

Usd 1.35 million on liner terms h/h bss 2/1 as per given cargo dimension

MV Changjiang or sub
Laycan: 12-21 Oct 2020
merchants berth both ends,owners agents both ends merchants berth asf:
Tianjin Lingang L 18
Taicang, TICT
Napier, berth 2 or 4

Latest arrival to Napier: wk47 agw wp fme uce Working hours at Napier:
7:00 – 19:00, so no detention claim to Vestas during non-working hours once vessel berthed and commence operation

SHIPMENT 2

As part cargo:

1 V136 NAC/DT/HUB +13 V112 NAC/DT/HUB+9x40'HC+1x20'GP SOC,details as per attach P/L 1sbp Tianjin / 1sbp Geelong,AUS + 1sbp Napier, New Zealand

Ex. Tianjin:

13x Nacelles, each: L: 12,87 m x B: 4,01 m x H: 4,26 meters, weight each: 72 tons 13x Drive Train, each: L: 7,61 m x B: 3,41 m x H: 3,18 meters, weight each 58 tons 13x Hub, each: L: 5,47 m x B: 3,78 m x H: 3,97 meters, weight each: 34,196 tons 9x40'HC+1x20'GP SOC

Frt:

Usd 225k in lps on liner terms h/h bss 1/1 for Geelong cargo Usd 425k in lps on liner terms h/h bss 1/1 for Napier cargo MV Donghai or sub Laycan: 2-11 Nov 2020 merchants berth both ends, owners agents both ends merchants berth asf:

Tianjin Lingang L 18

Geelong, Corio Quay south, berth no1 or Corio North or Lascelles 3 or 4

Napier, berth 2 or 4

Latest arrival to Napier: wk 49 agw wp fme uce Vessl calling Geelong first prior to Napier Working hours at Geelong/Napier: 7:00 – 19:00, so no detention claim to Vestas during non-working hours once vessel berthed and commence operation.

--Hooking on/off to be for chtrs acct

-- Ows agents bends

-- sub iso standard soc in gauge with valid container number / csc plate fully stackable/overstackable

-- SOC/tower on deck loading o.o at shipper/chtrs risk&acct

-- Time lost due to swell a/o weather a/o waiting for loading and discharging berth to be for merchant's account and counted as detention

Detention: usd 18,000 pdpr

Notice of readiness may be tendered at the loading or discharging berth on SHINC terms. If loading or/and discharging berth is occupied and/or otherwise unreachable due to congestion on the Vessel's arrival at the port of discharge, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness WIBON, WICCON AND WIFPON at the customary waiting point designated by the Port Authority even if outside the normal port limits provided that otherwise the vessel is in all respects ready for loading or discharge.

-- Contractual requirements for shipment:

- ETA Communication incl. position of the vessel (every day starting from 15 days prior to arrival to POL & POD / 2 ETA comm per week Tues, Friday / access to their vessel tracking program /)
- Certification (vessel crane, shackle etc... certificate)
- Bill of Lading (signed and stamped softcopy to be submitted 1 day after completion of loading operation)
- Final stowage plan to be submitted 2 weeks prior to start of laycan period together with lifting plan both for loading & unloading operations
- Submission of discharging plan for POD (discharging method (i.e. shore cranes, vessel cranes), discharging sequence, estimated discharging duration, discharging hours at POD, non-working days at POD (in case it is relevant))
- Carrier's supercargo to attend 2 kick-off meetings 1 week prior to arrival of vessel POD (1 meeting with Vestas & stevedores, another meeting with the involvement of customer)
- Carrier to communicate delay notices due to adverse weather conditions & force majeure
- Carrier to communicate POD agent details at least 2 weeks prior to arrival to POD

- Carrier needs to provide photographic evidence for each individual components that they want to put remarks about on B/L. Comments on B/L cannot cover all components and should have reference to S/N of inidivdual components

- Carrier needs to provide incident report including root cause analysis, preventive, corrective actions in case components will be damaged when they are in their custody as per requirements set in «Global Subcontractor Minimum HSE Requirements

-- Owise as per Vestas gncn 94 with logical amendment END

Med venlig hilsen / Best regards
Peter Greve Jensen
Chartering Manager
DSV Air & Sea A/S

[...]».

(38) Der er videre fremlagt to mailkorrespondancer for hhv. perioden mellem den 16. oktober 2020 til den 15. december 2020 vedrørende koordineringen omkring søtransporten og for perioden mellem den 29. oktober 2020 til den 30. oktober 2020 vedrørende eksport-dokumenter. Det fremgår bl.a. heraf, at Andrew Wang ved DSV modtager dele af disse e-mailkorrespondancer som cc på nogle af emailene. Af førstnævnte mailtråd fremgår videre følgende skema af en mail af 16. oktober 2020 fra Taiwu Liu ved Vestas til Robbie Hu ved DSV med en række personer cc:

Lot Nr.	Project no.	Project Name	Turbine Type	Legal Entity	Country	Vessel Type	Vessel Name	Supplier
20/728-1	SP-50592	Berrybank 43 x V136-4.2 HH112	V136-4.0MW	8010	Australia	DSV		DSV
20/728-2	SP-53704	Turita II 27x V112 3.8 HH69	V112-3.45MW	8010	New Zealand	DSV		DSV
20/728-3	SP-53704	Turitea II 27x V112 3.8 HH69	V112-3.45MW	8010	New Zealand	DSV		DSV

(39) Det er ubestridt, at godset endte med at blive transporteret ombord på skibet «Kota Bahagia», og at DSV havde indgået et rejsecerteparti for skibet med selskabet Hongfa. Videre er det ubestridt, at Hongfa havde indgået et tidscerteparti med rederen Pacific International Lines.

(40) Der er i sagen fremlagt en række søfragtssedler af 19. november 2020 («søfragtssedlerne»), der bl.a. angiver Vestas Manufactoring under feltet «Shipper» og DSV Ocean under feltet «Carrier». Under feltet «Notify party/address» fremgår følgende:

«DSV AIR AND SEA
95-99 SOUTH CENTRE RD
MELBOURNE AIRPORT VIC 3045
[...]».

(41) Videre fremgår følgende bl.a. også af søfragtssedlerne:

«Signed for
DSV OCEAN TRANSPORT A/S AS CARRIER
by DSV AIR & Sea Co., Ltd Tianjin Branch
As agents to carrier»

(42) Der var mellem DSV og Vestas ligeledes en aftale om håndteringen af returtransporten for særligt udstyr anvendt til godsets transport.

(43) Det er ubestridt, at DSV ikke skulle stå for transporten efter godsets ankomst i Napier Havn til slutdestinationen i Palmerston North. Der er herom oplyst, at denne eftertransport skulle have været håndteret af en lokal transportør, idet Vestas allerede på tidspunktet for eksklusivaftalens indgåelse havde indgået denne aftale om eftertransport.

(44) Der er i sagen fremlagt en række fakturaer. Blandt andet er der fremlagt fakturaer af 27. november 2020, der er udstedt i relation til udførelsen af opgaverne under Origin Scope-oversigten. Det fremgår heraf, at fakturaerne udstedes af DSV Air & Sea Co. Ltd. Tianjin Branch til Vestas NZ. Videre er der bl.a. fremlagt en faktura af 22. december 2020 i relation til søtransporten fra Tianjin Havn til Napier Havn. Denne faktura er udstedt af DSV Air & Sea Limited til Vestas NZ.

(45) Dagen efter brandens indtræden modtog Vestas ved mail af 19. december 2020 en orientering herom fra Andrew Wang.

(46) Endvidere er der i sagen fremlagt en excel-fil, der indeholder flere forskellige budgetter fordelt på de enkelte projekter og budgetposter. Det er oplyst, at excel-filen har indgået i en korrespondance mellem parterne i januar 2021.

Særligt i relation til IF

(47) Det er i relation til IF oplyst, at Vestas havde udtaget en vareforsikring ved forsikringsselskabet HDI Global SE, som genforsikrede risikoen under vareforsikringen hos IF.

(48) Den 17. september 2021 indgik Vestas NZ og HDI Global SE en subrogationsaftale, hvoraf bl.a. følger, at HDI Global SE indtrådte i alle Vestas NZ' krav i sagen, der var eller kan være omfattet af vareforsikringen mod betaling af en forligssum.

(49) Den 13. oktober 2021 indgik HDI Global SE en subrogationsaftale med IF. Det følger heraf, at HDI Global SE videreoverdrog alle krav under subrogationsaftalen af 17. september 2021 til IF mod betaling af en forligssum.

Forklaringer

(50) Der er under sagen afgivet forklaring af Lucia Ya Li, Taiwu Liu, Søren Kvist Simonsen, Bjarke Østergaard Bertelsen, Dean Wallace, Andrew Wang, Bernt Clausen og Peter Greve Jensen.

(51) *Lucia Ya Li* har blandt andet forklaret, at hun har arbejdet hos Vestas siden 2018 med factory-to-port-aftaler og planlægningen heraf. Hun var bl.a. inde over Turitea II-projektet. Hun har ikke set servicekontrakten før. Sammen med Taiwu Liu står hun for at holde styr på, om fabrikkerne leverer det, som de skal. Hun er ansvarlig for koordination af de afskibningsklare komponeneter og lastbiltranport til havne, optimering af planlægning for afskibning og optimal udnyttelse af skibenes kapacitet. Det er ikke hende, der booker skibene. Hun ved, hvordan Vestas' transportbehov forventes at se ud på et givent tidspunkt ud fra IDP'er (internal delivery plans). Hun kender ikke til demand-planen som sådan, idet hun ikke bruger selve skemaet i sit arbejde, men hun kender detaljerne heri. Cirka en uge i forvejen bliver en søtransport konkret og detaljeret planlagt i recaps. Hun gennemgår detaljerne i de recaps, som hun får tilsendt, men det er ikke hende, der udarbejder dem. Før 2020 var DSV én blandt flere mulige transportører, som Vestas benyttede. Vestas benyttede på dette tidspunkt særligt DSV til vejtransporter, men DSV blev sjældent brugt som transportør til søtransporter. Når hun skulle finde en befragter til en søtransport før 2020, ville hun anmode Vestas' interne charterafdeling om at indhente tilbud fra markedet. Charterafdelingen ville herefter vende tilbage med oplysninger på de tilbud, som de havde indhentet blandt de mulige transportører. I begyndelsen af 2020 blev samarbejdet med DSV mere omfangsrigt, men eksklusivaftalen ændrede ikke noget særligt i hendes daglige arbejde. Eksklusivaftalen betød, at Vestas delte flere informationer med DSV. Blandt andet sendte Vestas ugentlige opdateringer til DSV med oplysninger omkring Vestas' transportbehov, ligesom Vestas' fabrikker også sendte ex works-opdateringer til DSV i form af IDP'er. Herudover delte Vestas også løbende andre leveringsdokumenter med DSV, der indeholdt informationer om transportbehovet i bl.a.»shipping actual files». Disse filer indeholdt bl.a. informationer om projekter, projektplaner, -numre, -navne og navne på fartøjer i forskellige kolonner samt oplysninger om, hvor godset skulle fragtes til og fra. «Shipping actual»-filen dækkede over tre regioner. I 2020 var der mange flere end 20 transporter i Asia-Pacific-regionen. I nærværende sag foregik transporten på den måde, at fabrikken gav meddelelse om, hvornår godset kunne afhentes, hvorefter DSV afhentede godset ved fabrikken. Hun var involveret i korrespondancen mellem fabrikken og DSV på den måde, at hun modtog deres korrespondance som cc. Vestas havde ingen korrespondance med den egentlige ejere af skibet eller med stevedorerne. Som regel anmoder hun om booking af et skib ud fra den plan, der er fastlagt i IDP'en. Anmodningen om, at der skal findes en transportør til en rute, sender hun i en mail til Oliver Lutz, som sidder i Vestas' charterafdeling. Herefter går Oliver Lutz videre med bookning af selve skibet. I nærværende sag videreanmodede Vestas' charterafdeling DSV om at indhente et tilbud fra markedet, som DSV senere vendte tilbage på. Vestas' proces med at booke søtransporten fra DSV var den samme – uanset om DSV også forestod en vejtransport forud for søtransporten. Recap'en er en recap mellem Vestas og DSV, og den indeholder en detaljerede og endelig plan omkring søtransporten. Recap'en betyder, at der er indgået en fast aftale om søtransportens detaljer, herunder om skibets aftalte ankomst i en havn, laycan. Hvis et skib kommer for sent, skal skibet sende en anmodning om forlængelse af laycan, og modtager hun en sådan anmodning, vil hun undersøge, hvilken indflydelse forsinkelsen

kan have på et projekt. Det, der står om «detention» i recap'en, omhandler en sanktion, som Vestas skal betale til DSV i tilfælde af, at skibets almindelige liggetid overskrides. Det nederste i recap'en med «owise as per Vestas gncn.» betyder, at hvis der ikke aftales andet, så er forholdet reguleret af Vestas Gencon. Hun ved, at Gencon er en almindelig søtransportskontrakt, der bruges indenfor branchen, og at Vestas har lavet nogle ændringer hertil.

(52) *Taiwu Liu* har blandt andet forklaret, at han startede i Vestas i 2020. Han arbejder med søtransporter og med at monitorere factory-to-port-aftaler, hvilket han bl.a. har gjort i forbindelse med Turitea II-projektet. Han har ikke været involveret i aftaleindgåelsen i relation til factory-to-port-aftalen, ej heller i relation til aftaleindgåelsen af den efterfølgende søtransport. Han kender ikke servicekontrakten. I Turitea II-projektet blev transporten fra fabrikken til havnen foretaget af det lokale DSV's selskab DSV Tianjin. Transporten blev planlagt således, at DSV mindst en uge før afhentningen, fik en anmodning fra fabrikken indeholdende en specifik forespørgsel på det, der skulle transporteres. Herefter sendte DSV en rapport, inventory report, tilbage til Vestas med informationer om, hvordan transporten specifikt kunne tilrettelægges. Der fandtes forskellige transportplaner fordelt på forskellige komponenter, som Vestas gennem deres indiske afdeling fast delte med DSV på daglig basis. Disse transportplaner forelå i form af IDP'er, som er en produktionsplan udarbejdet af fabrikkerne. I en IDP kan man se, hvornår produkterne leveres i de enkelte uger. En IDP ligner demand-planen en del. Han kender demand-planen, og i demand-planen fremgår det bl.a., at der i uge 34 i 2020 skal transporteres 3 gange 14 enheder. På tidspunktet for fremsendelsen af demand-planen den 11. juni 2020 vidste DSV i hvert fald, hvad Vestas' transportbehov var for en given uge, men DSV ville formentlig have fået besked om det endnu tidligere. Der blev ikke udvekslet anden korrespondance mellem Vestas og DSV end demand-planen og afhentningsmeddelelsen fra fabrikken, og DSV havde dermed alle informationer, som DSV skulle bruge for at udføre transporten. Teoretisk kunne DSV godt frabede sig at levere godset, når DSV modtog informationerne fra Vestas. Dette ville dog kræve en meddelelse fra DSV, hvilket Vestas ikke modtog i nærværende sag. Da DSV var Vestas' eksklusive samarbejdspartner, ville en sådan meddelelse formentlig også medføre, at Vestas ville have taget eksklusivaftalen op til revision. Han havde kontakt til DSV Tianjin bl.a. for at sikre sig, at godset kom frem til tiden. Ved denne kontakt informerede han også DSV Tianjin om hvilket skib, godset skulle lastes på. DSV Tianjin burde vide dette i forvejen, men Vestas havde under alle omstændigheder et ansvar for at sikre sig, at Vestas meddelte dette til DSV Tianjin. Han bestemte ikke hvilket skib, der skulle anvendes til søtransporten. Han videresendte bare informationerne fra DSV's charterafdeling til DSV Tianjin. Vestas bestemte kun hvilke enheder, der skulle lastes sammen, og DSV bestemte hvilket skib, der skulle anvendes. Han kender til overdragelsesdokumenter som følgesedlerne. Der er tale om forprintede dokumenter, som overgives fra fabrikken til DSV, og her kan man bl.a. se, hvornår godset blev udleveret til DSV og til hvilken lastbil. Det angivne SP-nummer stammer fra IDP'en. Turitea II-projektet har også et projektnummer, som anvendes generelt overfor alle aftaleparter, der har med projektet at gøre. Der er ikke udstedt andre dokumenter for transporten fra fabrikken til havnen i Tianjin. Udover factory-to-port-aftalen stod DSV også for fortoldning, ligesom DSV chartrede skibet og var ansvarlig for søtransporten.

(53) *Søren Kvist Simonsen* har blandt andet forklaret, at han er ansvarlig for den globale transport hos Vestas, hvor han arbejder med vindmøllefærdigvarer fra fabrik til havn og fra havn til havn, indtil hans rolle stopper i projektlandet. I august 2018 startede han med at have ansvar for inbound- og outbound-transporter fra fabrikkerne indenfor Asia-Pacific-regionen. Det stod han for indtil udgangen af 2022. Hans ansvarsområde omfattede Turitea II-projektet. Før 2020 var DSV leverandør af containerlast ind til fabrikkerne, hvor de stod for omkring 50 % af Vestas' volumen. DSV var på den måde en strategisk samarbejdspartner. Før 2020 havde DSV også på nogle områder transporter fra fabrik til havn og oplagring på havn, men her var DSV ikke inde over 50 % af opgaverne. Derimod blev DSV kun brugt, hvis de vandt opgaven konkret. Indenfor søtransporter var det også muligt før 2020 at anvende DSV som transportør i det omfang, at DSV vandt udbuddet. Mailen af 11. juli 2019 fra Vestas til DSV var et udbud under det strategiske partnerskab fra før 2020. Denne slags udbud udbød Vestas jævnligt, og ved dette udbud udbød Vestas en rammeaftale om transporter for resten af 2019 over strækningen fra Vestas' fabrik i Tianjin til Tianjin havn. DSV endte med at vinde opgaven i udbuddet. Efter DSV vandt opgaven, var der en daglig eller ugentlig rutine i at kalde lastbiler hos DSV til transporter fra Vestas' fabrik i Tianjin til Tianjin havn. Han tror ikke, at der på dette tidspunkt var booket noget til Turitea II-projektet endnu. Søtransporter blev på det tidspunkt booket fra gang til gang, når der var nok til et skib. Dette skete i frit udbud mellem DSV og andre transportører. Han har om mailen af 14. januar 2020 fra Dean Wallace forklaret, at Dean Wallace var ansat under ham som ansvarlig for projekter i Australien og New Zealand, og at Dean Wallace var ansvarlig for, at godset blev modtaget til tiden. Det virker realistisk, at dette er første gang Vestas informerer DSV omkring et kommende Turitea II-projekt, hvis DSV ikke har hørt om det i aviserne. Fra starten af 2020 ændrede forholdet sig mellem Vestas og DSV som følge af eksklusivaftalen. Han mener, at markedet blev orienteret omkring eksklusivaftalen den 28. januar 2020. Efter indgåelsen af eksklusivaftalen var opgaven at få implementeret DSV til at blive et «one-stop-shop» for Vestas uanset transportformen. Hans opgaver bestod efter indgåelsen bl.a. i at overlevere alle transportopgaver så hurtigt som muligt til DSV med undtagelse af opgaver, som kunne bringe projekter eller eksisterende kontrakter i risiko. Han har om mailen af 24. juni 2020 fra DSV til Vestas forklaret, at TEQ står for «Transport Equipment». Dette er transportudstyr, der sidder på godset under transporten, og som først afinstalleres, når godset er ankommet til installationsstedet. Da dette transportudstyr genbruges, sendes det retur til fabrikken i containere, og DSV havde til opgave at stå for denne returtransport. Det er korrekt, at der i sagen er fremlagt eksempler på ugentlige PowerPoint-præsentationer. Præsentationerne blev præsenteret på møder med regionale og globale key accountants fra både Vestas og DSV, som på den måde fik en løbende status på samarbejdets udvikling efter indgåelsen af eksklusivaftalen. Det var ham selv og Kenneth Bruhn Christensen ved DSV, der aflagde disse statusser. Forud for et møde ville han og Kenneth Bruhn Christensen dele deres præsentationer med hinanden i tilfælde af, at en af deres computere gik ned, og mailen af 17. juni 2020 er et eksempel herpå. Han havde et tæt samarbejde med Kenneth Bruhn Christensen i denne periode, og de delte bl.a. også kontor i Singapore. På side 3 i præsentationen af 17. juni 2020 orienterede de om, at de p.t. havde 30 projekter planlagt i det indeværende år. Vestas og DSV kom ikke i mål med den fulde overlevering for 2020, idet der for visse projekter allerede var indgået transportaftaler med andre tredjemænd. Efter eksklusivaftalens indgåelse var det dog ikke muligt at vælge andre transportører end DSV til en opgave, ligesom DSV heller ikke kunne sige nej til at påtage sig en opgave. Det var kun i forbindelse med visse eksisterende projekter, at der var

forhindringer, som gjorde, at transportaftaler ikke kunne overleveres til DSV. På side 5 i samme præsentation ses det, at Vestas og DSV fra februar 2020 var klar over, at der var indgået en factory-to-port-aftale i Kina. På samme side kan man ligeledes se, at der ville blive planlagt en søtransport til New Zealand, hvor der var en fælles forventning om, at søtransporten ville være klar i september 2020. Vestas havde ugentlige møder af denne slags med DSV, og derudover havde Vestas lokalt centrerede møder med DSV om f.eks. Australien og New Zealand, herunder et fysisk møde i Australien kort før Covid-19-nedlukningen. Han selv sad i Singapore på det tidspunkt. Hans hovedkontakt i DSV, Kenneth Bruhn Christensen, sad også i Singapore. På side 16 i samme præsentation kan man se, hvor langt Vestas og DSV var med implementering i New Zealand. Man kan se, at DSV's scope for denne aftale omfattede ruten fra fabriksdøren ind til kajen i New Zealand. Det var dette, man mente, når man skrev «CIF scope only», så man kunne se, at der kun var én lille del – nemlig vejtransport i New Zealand – som man ikke havde med. Der var tale om en fælles afrapportering fra ham og Kenneth Bruhn Christensen fra DSV, og det var også dem, der fandt ud af, hvornår de planlagte transporter kunne være klar. I uge 25 i 2020 var status, som man kan se på side 16 i samme præsentation, at Vestas og DSV forventede levering af de første vindmølledele fra Kina i uge 37 i 2020. På side 18 i samme præsentation kan man videre se, hvem der er kontaktpersoner fra hhv. Vestas og DSV på forskellige niveauer og områder. Man kan bl.a. se, at hans og Kenneth Bruhn Christensens navne fremgår af det tredje niveau. Vedrørende præsentationen, som blev fremsendt med Kenneth Bruhn Christensens mail af 4. august 2020, var formålet, at Vestas og DSV skulle se på, hvordan samarbejdet kunne forbedres mellem dem, herunder hvordan en bedre og hurtigere implementering kunne sikres. Samarbejdet skulle ses således, at DSV overtog de opgaver, som tidligere havde været varetaget af Vestas' egen interne transportafdeling, og derfor var informationsdelingen en helt anden end den, som Vestas havde benyttet fra før 2020 overfor DSV og andre leverandører. Samarbejdet gjorde, at der ikke var behov for at tilbageholde informationer fra DSV, da det var nødvendigt at DSV kendte Vestas' behov. Derfor blev Vestas' behov og budgetter herom også delt frit. Ved mail af 11. juni 2020 sendte Dean Wallace en mail til Marco Salvatore, som i DSV var ansvarlig for Australien og New Zealand. Heri meddelte Dean Wallace, hvad DSV kunne forvente under Turitea II-projektet i form af demand-planen. I demand-planen delte Vestas informationer med DSV om bl.a., hvor et udstyr i et projekt skulle transporteres til og fra. Der er også både en ex works-plan om afhentning fra fabrikken og en onsite week, hvor godset skal være fremme på installationsstedet. Der ligger ved siden af demand-planen en forklaring på de forskellige «transport lanes». Denne information i demand-planen giver DSV en forventning om den transport, der skal foregå. DSV kan ikke ud fra demand-planen med 100 % sikkerhed se, hvornår søtransporten skal ske, men de kan se de forventede cirkatidspunkter for søtransporten, som ville blive fulgt op med en mere detaljerede plan senere. Det er hans opfattelse, at DSV ud fra demand-planen havde informationer nok til at lægge en plan for factory-to-port-aftalen. FOI i demand-planen står for Firm Operation Intake, som er den dag, hvor Vestas har modtaget sikkerhed for betaling fra kunden. For Turitea II-projektet er dette den 15. november 2019. PBU i feltet «Released to PBU» i demand-planen betyder Production Business Unit, og afkrydsningen viser, at fabrikken var gået i gang med at producere den pågældende enhed, og at Vestas var gået i gang med at lave indkøb hertil. Han vil ikke tro, at der har været planlagt vejtransporter for Turitea II-projektet i 2019. Dette som følge af, at godset bliver fremstillet, når der er afgivet en ordre fra fabrikken, hvilket er efter den 15. november 2019 for Turitea II-projektet. Før 2019 fik DSV også tilsendt demand-planer på de projekter, som de var med på, men DSV

ville ikke få tilsendt planen for hele regionen. Han har før set overdragelsesdokumenter svarende til følgesedlerne, når de har fremgået i mailkorrespondancer, men han har ikke yderligere kendskab hertil. Han er ikke bekendt med, om der har været andre dokumenter. Han kender til servicekontrakten, men han kender ikke detaljerne heri. Han er ikke bekendt med mulige ændringer til kontrakten. Certepartier kom i stand på den måde, at Lucia Li fra Vestas sendte en anmodning til DSV, som så afsøgte markedet. Før 2020 ville Vestas selv have afsøgt markedet, men nu gjorde DSV det for Vestas. Det var DSV og ikke Vestas, der havde kontakten med skibet, men han kender ikke de nærmere detaljer herom. Det var normalt, at Vestas og DSV indgik et certeparti. Han ved ikke, om det var normalt at indgå en recap. Han kan dog sagtens forestille sig, at det blev aftalt i en recap især efter 2020. Efter 2020 var DSV altid transportør fra fabrik til havn, så søtransporter alene forekom ikke. Han er ikke bekendt med, at der fremgår en henvisning til Vestas Gencon i recap'en, og han ved ikke, om dette er noget, der altid henvises til. Han kender ikke Vestas Gencon i detaljer.

(54) Det er normalt, at man i en recap aftaler et detention-krav, som Vestas skal betale, i tilfælde af forsinkelser udover den normale liggetidsperiode. Detentionkrav opstod også efter 2020. Når DSV afsøgte markedet for søtransporten, gav de ikke alle tilbud videre til Vestas. Han ved ikke, om DSV som standard indgår back-to-back-aftaler i deres kontrakter. For så vidt angår den fremlagte faktura af 22. december 2020, blev Vestas faktureret af DSV og ikke af underleverandører. Vestas havde et ønske om, at det altid var det lokale DSV-selskab, der fakturerede Vestas for et projekt for at inddrage dem i projektledelsen.

(55) *Bjarke Østergaard Bertelsen* har blandt andet forklaret, at han arbejder i den juridiske afdeling hos Vestas, herunder med ansvar for juridiske forhold ved indkøb. I 2018 og 2019 var han juridisk rådgiver i samme afdeling, hvor han arbejdede med bl.a. Vestas' globale aftaler om indkøb af transporter. Vestas benyttede sig af både inbound-transporter i relation til vejtransport og outboundtransporter. I 2018 var DSV en af Vestas' foretrukne transportører i relation til inbound-transporter, mens DSV kun blev benyttet begrænset af Vestas på deres outbound-transporter, og disse aftaler blev indgået på regionalt regi. I 2020 indgik Vestas og DSV eksklusivaftalen, hvilket skete efter Vestas' ønske om at samle al Vestas' transportbehov hos én transportør, hvorefter DSV blev den eksklusive transportør for hele Vestas-koncernen. Da eksklusivaftalen blev indgået, var parterne enige om at flytte factory-to-port-aftalen ind under eksklusivaftalen sammen med servicekontrakten, som så fra år 2020 og frem skulle fungere som Vestas' og DSV's rammeaftale globalt på outbound-transporter. Dette skete uden genforhandling af aftalerne. På den måde fik parterne en partnerskabsoverbygning oven på de to underliggende aftaler i form af factory-to-port-aftalen og servicekontrakten. Han kender ikke Vestas' standardbetingelser i detaljer, idet Vestas kun i begrænset omfang op til 2020 brugte DSV til outboundprojekt-opgaver. Fra Vestas' side lægger man dog meget vægt på, at Vestas' standardbetingelser anvendes. Han har ikke været involveret i aftaleindgåelsen af servicekontrakterne eller factory-to-port-aftalen. Han har heller ikke været involveret i aftaleindgåelsen i forbindelse med Turitea II-transporten, idet der er tale om en regional aftale. Han kender ikke til brugen af recaps, herunder til at der fortsat skulle ske henvisninger til Vestas Gencon i sådanne recaps.

(56) *Dean Wallace* har forklaret blandt andet, at han var ansat hos Vestas fra januar 2002 til november 2021. I 2018 og 2019 var han transportspecialist med Australien og New Zealand som primære ansvarsområde, men han havde ikke direkte noget at gøre med at chartre skibe, ligesom han ikke var involveret i factory-to-port-aftalen i Kina. Hans chef var Søren Kvist Simonsen. Guy Allen var også i hans afdeling. Efter 2020 var hans ansvarsområde det samme. Før 2020 var DSV leverandør af ontainertransport på liner service og én af flere transportører på søfartsområdet i øvrigt. I 2020 meddelte Søren Kvist Simonsen og den øvrige ledelse ham, at der var indgået en aftale med DSV om, at DSV skulle at håndtere al transport for Vestas. Det kom som en overraskelse for ham og hans kollegaer, og det var en kæmpe ændring i forhold til, hvordan de normalt gjorde tingene. Fra da af var han og hans kollegaer pålagt at indfase DSV i alle projekter i det omfang, at det var muligt. For nye projekter blev DSV involveret i alle projekter. For eksisterende projekter undersøgte Vestas, om projekterne frit kunne overdrages til DSV. Dette var ikke tilfældet for så vidt angik den eftertransport, der var aftalt efter godsets forventede ankomst i New Zealand. Han mødtes med DSV i starten af 2020, herunder med Søren Kvist Simonsen og Kenneth Bruhn Christensen fra Singapore. De kom til Australien og mødtes med andre folk fra både Vestas og DSV, herunder Marco Salvatore. På dette møde drøftede parterne, hvordan samarbejdet skulle forløbet, ligesom de lærte hinanden at kende. Han har formentlig tidligere set præsentationen af 4. august 2020, idet han har deltaget i mange møder med bl.a. Søren Kvist Simonsen, Kenneth Bruhn Christensen og Marco Salvatore, hvor der har været lignende præsentationer. På disse mange møder drøftede repræsentanter fra Vestas og DSV, hvordan projekterne kunne implementeres og gennemføres så gnidningsfrit som muligt. Samarbejdet mellem Vestas og DSV var meget anderledes end før 2020, idet Vestas ikke var så vant til at have så jævnlig kontakt med repræsentanter fra deres transportører. DSV fik også meget mere indsigt end de og andre transportører havde fået tidligere. Dette var noget, som han og andre var meget betænkelige ved i begyndelsen af eksklusivaftalen, idet Vestas hermed gav DSV indsigt i centrale forretningsinformationer. Fra 2020 var Marco Salvatore hans kontaktpunkt i DSV, og der blev jævnligt sendt planer fra ham i Vestas til Marco Salvatore i DSV med henblik på at holde DSV løbende orienteret om kommende og igangværende projekter. Han havde også ligeledes efter 2020 jævnligt online møder med Marco Salvatore. Samarbejdet med DSV var eksklusivt efter 2020 på den måde, at Vestas ikke måtte anvende andre leverandører end DSV. Når de spurgte højere oppe i Vestas' ledelse, fik de nej til at benytte andre transportører pga. eksklusivaftalen med DSV. Han har ikke umiddelbart noget kendskab til servicekontrakten eller de senere ændringer hertil, idet de ikke brugte servicekontrakten i deres daglige arbejde. Det var ham, der sendte mailen af 11. juni 2020 med demand-planen til Marco Salvatore fra DSV, da han havde ansvaret for Turitea-projekterne. Demand-planen indeholdt alle planer for nuværende og fremtidige projekter, og planen blev løbende opdateret. Demand-planen blev udarbejdet internt til planlægning i Vestas. Han delte demand-planer for projekterne i Australien og New Zealand med Marco Salvatore. Han delte ikke denne interne plan med nogen eksterne før 2020. Hans mail af 14. januar 2020 omhandler Turitea II-projektet. Det er måske første gang, han nævnte det kommende Turitea II-projekt på skrift, men han kan have nævnt det tidligere mundtligt over for DSV. Han var ikke involveret i udvekslingen af recap'en, men han fik nogle gange tilsendt en recap i slutningen af processen, når Vestas bad om det. Han fungerede som hovedkontakt på den efterfølgende transport sammen med hans kollega Guy Allen. Han havde ikke kontakt til rederierne eller stevedorerne, men kun til DSV, idet det var inkluderet i DSV's opgaver. Vestas havde stor fokus på brandrisiko og retningslinjer herfor, idet Vestas bl.a.

havde introduktionsvideoer omkring brandsikkerhed. Dette skyldtes, at Vestas havde haft problemer med brandsikkerhed tidligere.

(57) *Andrew Wang* har blandt andet forklaret, at han før 2020 var projektmanager hos DSV Tianjin navnlig med ansvar for factory-to-port-aftaler. I nærværende sag var han kun ansvarlig for factory-to-port-aftalen, men ikke den efterfølgende søtransportaftale. Før 2020 udførte DSV Tianjin også factory-to-port-aftaler for Vestas. Han modtog en mail fra Lenette Vaaben Nielsen ved Vestas den 18. december 2019, hvori han blev oplyst om, at DSV havde vundet udbuddet om at transportere godset fra Vestas' fabrik i Tianjin til havnen i Tianjin. Origin Scope-oversigten viser, hvilke opgaver DSV udførte for Vestas under factory-to-port-aftalen. Udbuddet gjaldt al transport fra fabrikken i Tianjin til havnen i Tianjin. Indgåelsen af eksklusivaftalen fik ikke nogen stor indvirkning på DSV Tianjins samarbejde med Vestas, idet Vestas og DSV fortsatte med at lave samme slags aftaler, ligesom udbuddet stadig gjaldt, selvom eksklusivaftalen blev indgået. Han har formentlig set demand-planen før. Han fik tilsendt disse IDP'er gennem Vestas' indiske afdeling. Han har om Excel-filen, som er afleveret på et separat USB-stik til retten, forklaret, at han ikke kan huske projektnummeret for Turitea II-projektet. Så vidt han husker, har han ikke modtaget denne Excel-fil før, og han kan derfor ikke nærmere kommentere på indholdet heri. DSV Tianjin var ikke involveret i søtransporten i relation til Turitea II-projektet, som DSV's charterafdeling stod for. Mailen af 29. oktober 2020 fra Taiwu Liu fremsendt til bl.a. ham, er en mail, som Vestas har fremsendt til tre forskellige transportområder i DSV indenfor områderne af fabrik til havn, søtransport og havn til site. Strukturen i DSV var dog anderledes bygget op, og det var derfor alene relevant for ham at reagere og besvare en sådan mail, hvis mailen berørte et spørgsmål indenfor fabrik til havn-området. Han orienterede Vestas om branden i mailen af 19. december 2020, idet han følte, at DSV Tianjin havde et ansvar for at videregive denne oplysning til de personer hos Vestas, som var ansvarlig for factory-to-port-aftalen. Han kan ikke huske noget om recap'en, og han kender ikke noget til faktureringerne.

(58) *Bernt Clausen* har blandt andet forklaret, at han er advokat i DSV. Han har tidligere været ansat hos Vestas fra 2010 til 2015. Fra 2012 til 2015 havde han bl.a. til opgave sammen med tre andre advokater at understøtte indkøbsafdelingen hos Vestas. Indimellem fik han også spørgsmål fra Vestas' transportafdeling, som imidlertid også brugte ekstern advokatbistand. Han ved ikke, i hvilket omfang Vestas brugte DSV til sø- eller landtransporter. Han var med til at forhandle tillægget af 2. marts 2015, indtil han skiftede til DSV i februar 2015, hvilket gjorde, at han et stykke forinden stoppede med sin deltagelse i forhandlingerne. Fra 2015 og frem udførte DSV først og fremmest inbound-transporter i containertrafik og lastbiler for Vestas, hvor DSV var en af Vestas' hyppigt benyttede transportører. For så vidt angik søtransporter benyttede Vestas alene DSV mere lejlighedsvis i denne periode. Outbound-transporter ad søvejen blev styret af Vestas' charterafdeling. Outbound-transporter kørte på en standardkontrakt, der var udformet af ekstern juridisk bistand. Derfor var han og andre i Vestas' juridiske afdeling ikke meget inde over disse aftaler. Servicekontrakten fra 2012 blev forlænget i 2015 og igen i julen 2019/2020 i forbindelse med indgåelsen af eksklusivaftalen. Det var Vestas, der forfattede servicekontrakten og tillæggene, da der blev lavet tilsvarende kontrakter med vistnok fem forskellige transportører. Idéen med Vestas' standardbetingelser var, at Vestas ville centralisere indkøbet af transportaftaler og sikre, at alle transportopgaver blev kørt på samme ens vilkår uanset hvilken transportør, som Vestas benyttede. Vestas' standard-

betingelser bygger – så vidt han ved – i vidt omfang på Nordisk Speditørforbunds Almindelige Bestemmelser (NSAB), der regulerer forholdet mellem en transportør og en vareejer. Den største forskel mellem Vestas' standardbetingelser og NSAB angår ansvarsbegrænsningen. Vestas' standardbetingelser gælder alene for outbound-transporter. Det er transportafdelingen i Vestas, der har stået for udarbejdelsen af Vestas' standard-betingelser med bistand fra ekstern juridisk rådgivning, hvorfor han ikke har været involveret i udarbejdelsen af disse. Han kender ikke baggrunden for klausulen 2.1 i servicekontrakten med tillæg, der hørte under transportafdelingen i Vestas. Han var ikke med til at forhandle ordlyden i 2.1, men han var med til at forhandle dokumentet i form af tillægget af 2. marts 2015. Han ved, at det blev gjort klart overfor transportørerne – herunder overfor DSV – at hvis der var tale om en ren port-to-port-aftale, så fandt Gencon-vilkårene anvendelse. For søtransporter havde Vestas og DSV tidligere forhandlet gang til gang, og det var det, som Vestas ville væk fra med indgåelsen af tillægget af 2. marts 2015. Han ved også, at transportørerne ikke var særlig glade for klausul 2.1, da den blev vedtaget. Ordlyden af klausul 2.1 fyldte ikke noget særligt i forhandlingerne, da Vestas og DSV var meget mere interesseret i udformningen af Vestas Gencon. Når man fra 2015 anvendte et Gencon til en søtransport, fandt Vestas' standardbetingelser ikke anvendelse. Klausulerne om søtransport i Vestas' standardbetingelser i f.eks. klausul 4.1.3. fandt således ikke anvendelse efter tillægget af 2. marts 2015, idet søtransporten ind til Vestas skete som en inbound-transport og ikke som en projekttransport. Han kan ikke komme i tanke om en situation, hvor klausulerne om søtransport i Vestas' standardbetingelser finder anvendelse efter 2015. Fra 2015 til 2020 blev outbound-transporter indgået på Gencon-vilkår. Vestas' standardbetingelser fandt ikke anvendelse samtidig, fordi outbound-transporter blev lavet på Gencon af charterafdelingen. Vestas har insisteret på, at disse Gencons blev lavet fra gang til gang i form af recaps. Han var ikke med til at udforme vilkårene i Vestas Gencon. Hvis man har en projekttransport fra en havn til en anden havn, skal der udformes et Gencon på disse vilkår, og så skulle de nærmere detaljer for det enkelte skib og godset aftales fra gang til gang. Der laves et Gencon mellem DSV og Vestas og et andet mellem DSV og rederen. Han kan på recap'en se, at DSV Air & Sea er part i det pågældende Gencon. DSV er owners op imod Vestas. Han kan ikke ud fra recap'en se, hvem der umiddelbart er charter fra Vestas' side, men det vil som regel være det selskab i Vestas-koncernen, som Vestas Manufactoring har videresolgt delene til. Det er dette selskab, som vil være part i Gencon'et på Vestas' side. Det er Gencon, der regulerer ansvaret for en vareskade i søfragtssedlerne. Han ved ikke, hvorfor søfragtssedlerne er udstedt af et andet DSV-selskab end DSV Air & Sea. Han var involveret i indgåelsen af eksklusivaftalen. Samarbejdet omkring eksklusivaftalen blev påbegyndt på Vestas' initiativ, idet Vestas i slutningen af 2019 rettede henvendelse til DSV med et ønske om, at DSV blev eksklusivtransportør for Vestas' transporter både i relation til in- og outbound-transporter. Vestas og DSV fortsatte efter indgåelsen af eksklusivaftalen med at udarbejde og indgå recaps. Formålet med eksklusivaftalen var fra Vestas' side at opnå en besparelse på transportområdet. Der var enighed mellem Vestas og DSV om, at de skulle køre videre på servicekontrakten med tillæg som grundlaget for outbound-transporter, mens inbound-transporter blev reguleret af en anden aftale, som kaldes Master Service Agreement. DSV fik indtrykket af, at DSV efter indgåelsen af eksklusivaftalen ville få såkaldte end-to-end-scopes, hvor DSV skulle stå for al transport fra fabrikken til installationsstedet. Sådan gik det ikke, og DSV blev ved med at få særskilt opdelt scopes for de enkelte transporter, herunder for strækningerne fra fabrik til havn, fra en havn til en anden havn og en havn til installationsstedet. Efter indgåelsen af eksklusivaftalen fik DSV

rigtigt travlt, og DSV gik fra omkring 200-300 chartringer om året til flere end 1.000 chartringer om året. Disse blev altid alene indgået gennem recaps via mails og ikke med et almindeligt certeparti. Efter nærværende sag opstod, var der kortvarigt et ønske fra Vestas' side om, at der blev udarbejdet formaliseret certepartier, men DSV afviste dette, idet opgaverne forbundet hermed ville blive for omfattende. Vestas krævede transparens efter eksklusivaftalens indgåelse i et sådant omfang, at Vestas også fik adgang til indbakken hos DSV's charterafdeling. Han vil tro, at Vestas også fik adgang til DSV's korrespondance med rederen, men han ved det ikke. Vestas Gencon var en fast del af alle recaps mellem Vestas og DSV, og DSV har flere gange forsøgt at forhandle sig til andre standarder, herunder bl.a. fordi betalingsvilkårene i Vestas Gencon ikke passer DSV så godt. Hver gang DSV har spurgt efter et andet certeparti end Vestas Gencon, er det blevet afvist af Vestas – også efter 2020. DSV forsøgte også at få Vestas Gencon til at gælde mellem DSV og rederen, således at der kunne indgås aftaler på ens vilkår med rederen, såkaldte back-to-back-aftaler. DSV laver stadigvæk en del chartringer for Vestas, men eksklusivaftalen er ophørt. Disse aftaler er stadig underlagt Vestas Gencon.

(59) *Peter Greve Jensen* har blandt andet forklaret, at han har arbejdet hos DSV siden 2013, hvor han chartrer skibe som senior broker. I 2020 var hans ansvarsområde primært Europa, men afhængigt af hvor travlt der var i DSV, varetog han også opgaver på det globale område. Fra 2013 til 2015 varetog DSV kun ganske få opgaver for Vestas. Aftalerne blev indgået på Vestas Gencon. Han brugte Vestas Gencon næsten dagligt frem til 2021, og han kender derfor Vestas Gencon, men han kender ikke til servicekontrakten eller tillæggene. Vestas Gencon er inspireret af Gencon 1994-vilkårene. Vestas' standardbetingelser ligner noget, der kommer ud fra Vestas Gencon. I 2020 skete der en ændring i samarbejdet med Vestas. Han fik at vide, at der var indgået en aftale mellem de to topchefer om, at DSV skulle varetage al transport for Vestas. Hans afdeling startede vistnok på arbejdet i forlængelse af eksklusivaftalens indgåelse omkring første april 2020, hvorefter DSV skulle varetage al global søtransport for Vestas. De fik voldsomst travlt i hans afdeling, og de gik fra at være to til ti medarbejdere. Der var ikke noget kontraktmæssigt, der ændrede sig mellem Vestas og DSV, og de fortsatte med at benytte Vestas Gencon. Han var involveret i søtransporten relateret til Turitea II-projektet. Han kender sin kollega Marco Salvatore, men han kender ikke demand-planen, og han modtog heller ikke demand-planer som led i sit arbejde. Hans afdeling i DSV fik tilsendt Excel-filer fra Vestas med projektnumre og lognumre med henblik på booking af søtransporter i en såkaldt «SA-plan». SA-planen indeholdt bl.a. videre oplysninger om laycan-perioden, ligesom der fremgik en beskrivelse af godset, samt hvor der skulle sejles fra og til. Det fremgik yderligere af SA-planen hvilke vilkår, der var aftalt mellem parterne f.eks. liner terms-vilkår. I Taiwu Lius mail af 16. oktober 2020 kan man se et skema, der ligner et udklip fra en SA-plan. SA-planen blev sendt fra Oliver Lutz fra Vestas til DSV cirka en gang om ugen. SA-planen viste alle projekter, som skulle afskibes indenfor en given periode på måske en til to måneder frem. Det var Vestas, der styrede SA-planen. Når DSV modtog en SA-plan, og hvis DSV ikke havde nogen spørgsmål til planen, gik DSV videre med at undersøge markedet for tilbud på søtransporter. DSV sendte herefter de interessante tilbud videre til Vestas, og der var herefter en korrespondance mellem Vestas, DSV og rederiet omkring tilbuddet. DSV fungerede som mellemmand i denne korrespondance, og Vestas havde ikke en direkte kontakt til rederiet. Grunden til, at Vestas var inde over korrespondancen, skyldtes, at Vestas' surveyor skulle godkende stuvningen af skibet til disse transporter af hensyn til forsikringen. Det forhold, at Vestas' surveyor skal godkende, kan have noget

med klausul 5 i Vestas Gencon at gøre, men det er ikke altid tilfældet. Et recap kørte altid på Vestas Gencon-vilkår både mellem DSV og Vestas samt mellem DSV og et rederi. DSV kunne ikke sige nej til at forestå en transport for Vestas efter SA-planen. Det er ham, der har sendt recap'en. Der er tale om en fixed recap, som er taget ud fra SA-planen. Laycan-perioden i recap'en angiver afskibningsperioden. Senest ankomst til lossehavnen i Napier er også angivet heri. Der er ikke noget i recap'ens tekst, som vedrører skade på gods. Afsnittet om «detention» vedrører tilfælde, hvor Vestas overskrider en normal liggetidsperiode. Recap'en er en aftale mellem DSV Air & Sea og rederen, som er sendt videre til Vestas som tredjepart. Der eksisterer en tilsvarende recap mellem DSV og Vestas, hvorfor der eksisterer to forskellige recaps. Efter indgåelsen af eksklusivaftalen var der meget transparens, og DSV kørte med åben bog overfor Vestas. Recapene mellem hhv. Vestas og DSV samt DSV og rederen blev dog altid lavet i to separate mails. Der blev aldrig udarbejdet formelle certepartier. Efter denne sag har Vestas ønsket at få udstedt et specifikt certeparti for projektet. DSV har sagt nej hertil på grund af den nærværende tvist. Det var DSV Air & Sea, der indgik aftalerne både overfor rederen og overfor Vestas. Han kender ikke til, hvad der skete før eller efter søtransporten ifølge recap'en. Han var ikke involveret i udstedelse af søfragtssedlerne eller faktureringen.

Parternes synspunkter

(60) For *Vestas NZ og IF* er der i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet af 24. april 2023, hvoraf fremgår:

> «[...]
>
> *Anbringender*
>
> 30. Det følger af vilkår 2.1 i tillægget til servicekontrakten, at hvis et Scope of Supply udelukkende relaterer sig til en søtransport af gods mellem to havne («If, however, a Scope of Supply relates to a pure port-to-port delivery of Cargo only»), finder Gencon 1994 Part II anvendelse. For alle andre transporter gælder servicekontrakten (jf. bilag 1), herunder Vestas' standardbetingelser
>
> 31. Det gøres overordnet gældende, at henvisningen i vilkår 2.1 ikke finder anvendelse, da transportaftalen for det beskadigede gods omfattede andet og mere end en ren «port-to-port» transport. Desuden gøres det gældende, at transporten af det beskadigede gods, samt sagsøgernes tab som følge af skaden på godset, er omfattet af servicekontrakten, herunder Vestas' standardbetingelser for transport i Appendix C til servicekontrakten.
>
> 32. Det gøres gældende, at sagsøgerne både har retlig interesse og søgsmåls-kompetence til at anlægge nærværende sag mod de sagsøgte.
>
> *Parternes samarbejde og servicekontraktens anvendelse*
>
> 33. Til støtte for sagsøgernes overordnede opfattelse anføres for det første karakteren af parternes samarbejde, hensigten med servicekontrakten og dens anvendelse i praksis.

34. Fra januar 2020 påtog DSV sig en rolle som global totalleverandør af transport- og logistik-ydelser overfor Vestas.

35. For projekter i New Zealand håndterede DSV både vejtransporten fra fabrik til havn, søtransporten til New Zealand samt returfragt af transportudstyr, som er nødvendigt for at transportere vindmølledele. Forhandlingen om strækningen fra fabrikken til havnen i Tianjin er fremlagt som bilag C. Forhandlingen blev i december 2019 afsluttet med oplysningen om, at transportforløbet var omfattet af parternes allerede eksisterende aftale, dvs., servicekontrakten. I forhandlingen henviste Andrew Wang også til efterfølgende søtransporter, som DSV også forestod bilag C, s. 3 – 4. Henvisningen til videre transportforløb viser, at DSV allerede i 2019 var indstillede på at udføre samlede «end-to-end» transporter for Vestas fra fabrikken i Tianjin.

36. Bilag 17 viser, at DSV var ansvarlig for alle transporter til brug for Vestas' projekter, og at parterne løbende var i kontakt herom, bl.a. for at udveksle rapporteringer med angivelse af omkostningerne for de forskellige transportydelser under de forskellige projekter. Stjerne-markeringerne i bilaget betød, at DSV på de pågældende tidspunkter skulle være parat til udføre transport- og logistikydelser for Vestas, fx F2P-ydelser i Kina.

37. Som udgangspunkt forestod DSV således alle transportydelserne for projekterne. Dog var det aftalt specifikt for projekter i New Zealand, herunder Turitea II-projektet, at DSV ikke skulle forestå vejtransporten i landet, for hvilken Vestas allerede havde indgået aftale om. I stedet skulle DSV håndtere transport-forløbet fra Vestas fabrikkerne rundtom i verden, herunder fabrikken i Tianjin, til lodsning i New Zealand.

38. Den eneste grund til, at DSV ikke varetog de fulde transportforløb for projekter i New Zealand var, at Vestas havde en fortsat gældende aftale fra 2019 med en lokal vejtransportør i New Zealand. Den lokale aftale var således indgået på tidspunktet for udvidelsen af DSVs rolle til totalleverandør i 2020.

39. Formålet med udvidelsen af DSVs rolle fremgår af præsentationen af parternes samarbejde i bilag 18, hvis væsentligste indhold er citeret i sagsøgernes processkrift 4, pkt. 6 – 9.

40. Det fremgår tydeligt heraf, at parterne med deres globale servicekontrakt angående alle transportydelser havde til hensigt at opnå en lang række fordele ved DSV som one-stop-shop for «end-to-end» transporter for alle Vestas' projekter.

41. Slide 3 i bilag 18 viser, at DSV efter vejledning fra Vestas om hvilke projekter, der havde dele klar til transport, både skulle indhente de bedste transportpriser, forelægge dem for Vestas til godkendelse, underskrive kontrakter og sikre booking af skibe, fragtbiler etc. skete så effektivt og så økonomisk som muligt.

42. Af slide 4 fremgår, at status er, at alt «volume», dvs., transportydelser, for projekter til levering i 2020 og 2021 allerede var overdraget eller skulle overdrages

til DSV netop for at opnå de nævnte fordele ved samarbejdet. Heri lå en eksklusivitet, som medførte, at Vestas skulle bestille alle transportydelser fra DSV, og DSV skulle påtage sig alle ydelser for Vestas.

43. Det kan på baggrund af rapporten fremlagt som bilag 19 konstateres, at denne totalleverance af transportydelser også gjaldt for Turitea II projektet. I rapporten er angivet omkostninger til forløbene fra fabrikken til havnen i Tianjin, videre til Port of Napier samt omkostninger til returfragt af udstyr nødvendigt for transporten. Det er således også ubestridt mellem parterne, at vejtransportdelen var omfattet af service-kontrakten, jf. DSVs afsluttende processkrift ad formaliteten, pkt. 1.5. Den samlede håndtering af alle transportydelser understøttes yderligere af, at en projektgruppe med medlemmer fra både Vestas og DSV mødtes i Melbourne omkring årsskiftet 2020 for at møde hinanden og koordinere samarbejdet.

44. Det kan på baggrund af ovenstående konstateres, at parterne anvendte servicekontrakten som grundlag for en totalleverance af transportydelser til Vestas' projekter. Det gjaldt også projekter i New Zealand, herunder Turitea II. Opdelingen af samlede transportforløb i vej-, sø-, og returtransporter af hensyn til koordinering af datoer med forskellige enheder, rapportering af omkostninger m.v., ændrer ikke herpå.

45. Det understøttes yderligere af en ordlydsfortolkning af vilkår 2.1. Vilkåret angiver eksplicit, at det kun finder anvendelse for aftaler om transport, der end ikke relaterer sig til andet end port-to-port transport. Servicekontraktens vilkår 2.1 kan henset hertil kun være relevant i tilfælde, hvor Vestas anmoder DSV om alene at udføre en søtransport fra en havn til en anden uden andre transportforløb på hverken den ene eller den anden side, som søtransporten kan «relatere» sig til.

46. Det meget snævre anvendelsesområde for vilkår 2.1 skal ses i sammenhæng med servicekontraktens påtænkte og faktiske anvendelse: transporter skulle udføres gnidningsfrit i henhold til et aftalt regelsæt og kun i ganske særlige tilfælde skulle et andet regelsæt finde anvendelse, nemlig hvor DSV kun udførte søtransport men ikke i øvrigt påtog sig opgaver for Vestas vedrørende et længere transportforløb. Fra starten af 2020 og frem var anvendelsesområdet for vilkår 2.1 meget lille.

Den konkrete transportaftale

47. Til støtte for den overordnede opfattelse anføres for det andet, at den konkrete transportaftale angik et transportforløb fra fabrikken i Tianjin til havnen i Napier, New Zealand.

48. Det er ubestridt mellem parterne, at transporterne for Turitea II projektet blev indgået i medfør af servicekontrakten. Allerede af den årsag skal transporterne til projektet anses som værende «end-to-end», jf. terminologien i præsentationen af samarbejdet (bilag 18).

49. End-to-end var i denne sammenhæng fra fabrikken i Tianjin til havnen i Napier, samt returtransport af transportudstyr. Dette kan udledes af projektplanen i

bilag 5. Som beskrevet i pkt. 13 ovenfor indeholdt projektplanen en booking af de beskadigede dele. I planen er Tianjin og New Zealand angivet som henholdsvis start- og slutdestination. Årsagen til, at DSV ikke forestod vejtransporten i New Zealand, var som anført, at DSV ved udvidelsen af selskabets rolle til totaltransportør i start 2020 kun overtog transportforløb, hvor Vestas ikke havde gældende faste aftaler.

50. DSV fik i denne sag i opdrag at transportere vindmølledele fra fabrikken i Tianjin (A) til havnen i Tianjin (B) til Port of Napier i New Zealand (C), hvorefter Vestas' lokale fragtfører ville overtage den sidste transport til vindmøllefarmen Turitea II (D). DSV var bekendt med dette fra start og udførte på grundlag af servicekontrakten transportdelene A – C.

Søgsmålskompetence og retlig interesse

51. Som anført ovenfor blev vindmølledelene fremstillet på Vestas' egne fabrikker i henholdsvis Kina og Italien. De vindmølledele, der blev beskadiget ved branden, var produceret i Kina og solgt af Vestas Manufacturing til Vestas NZ på leverings-betingelsen «Free Carrier Tianjin», hvorefter risikoen overgik til Vestas NZ i Tianjin før søtransporten blev påbegyndt, og dermed før branden og skaden opstod.

52. Det faktum, at Vestas NZ bar risikoen for godset, da branden opstod, indebærer, at Vestas NZ har såvel en retlig interesse og søgsmålskompetence i sagen.

53. Som også anført ovenfor har Vestas-gruppen udtaget vareforsikring hos HDI, mens HDI har genforsikret hele risikoen hos IF. Vestas NZ har overdraget kravet mod DSV til HDI (jf. bilag 10), og HDI har derefter overdraget kravet mod DSV til If (jf. bilag 11). If har således ret til at gøre kravet gældende mod DSV. Det medfører, at IF har såvel en retlig interesse og søgsmålskompetence i sagen.

54. Subrogationsaftalerne (bilag 10 og 11) vedrører ikke selvrisikobeløbet i Vestas NZ's vareforsikring hos HDI. Selvrisikobeløbet er derfor ikke blevet overdraget til HDI eller til If.

55. Vestas NZ's retlige interesse og søgsmålskompetence vedrører således den del af kravet mod DSV, som omfatter selvrisikobeløbet.

56. På baggrund af det anførte gøres det gældende, at If har retlig interesse og søgsmålskompetence for hele kravet mod DSV, bortset fra selvrisikobeløbet. If er rette sagsøger for denne del af kravet mod DSV.

57. For så vidt angår selvrisikobeløbet gøres det principalt gældende, at Vestas NZ har retlig interesse og søgsmålskompetence. Vestas NZ er derfor rette sagsøger for så vidt angår selvrisikobeløbet under vareforsikringen.

Sammenfattende

58. DSVs opfattelse af det for sagen relevante transportforløb går ganske enkelt imod både den faktiske udførelse af transporterne op til godsets beskadigelse – alle transporterne blev håndteret af DSV i overensstemmelse med aftaleindgåelse med Vestas – parternes samarbejde generelt med løbende afrapporteringer m.v. samt imod hensigterne med hele samarbejdet.

59. De øvrige forhold for parternes samarbejde vedrørende Turitea II-projektet ændrer ikke herpå.

60. Globale transportvirksomheder af DSVs størrelse har af flere gode grunde oprettet enheder til håndtering af forskellige opgaver under et multimodalt transportforløb. Hver enhed varetager sit område og bidrager derigennem til opfyldelsen af et transportforløb, som bestilles, koordineres og gennemføres samlet. I denne sag ses det bl.a. ved at Vestas bestilte transporter fra fabrikken til bl.a. havnen i Tianjin ved en automatisk proces, hvor Vestas delte en samlet projektplan for alle projekter, herunder Turitea II, med DSV, som herefter kunne indrette de videre transportforløb med henblik på at opnå bedste priser i markedet.

61. Henvisningen i servicekontraktens vilkår 2.1 til GENCON 1994 kan henset til parternes samarbejde og vilkårets ordlyd kun være relevant i tilfælde, hvor Vestas anmoder DSV om alene at udføre en transport fra en havn til en anden. Det var ikke tilfældet for aftalen om transport af vindmølledele til brug for Turitea II-projektet.

62. På den baggrund gør sagsøgerne endeligt gældende, at henvisningen i servicekontraktens vilkår 2.1 ikke finder anvendelse i denne sag.

[...]».

(61) For DSV Ocean og DSV Holding er der i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet af 24. april 2023, hvoraf fremgår:

«[...]

2. INTRODUKTION

2.1 Sagen omhandler det af Sagsøgernes mod De Sagsøgte rejste krav om erstatning i kontrakt for en brandskade på vindmøllekomponenter, som indtraf under en søtransporten fra Kina til New Zealand.

2.2 Til støtte for afvisningspåstanden gør De Sagsøgte for det første gældende, at sagen er omfattet af parternes voldgiftsaftale, og at Sø- og Handelsretten følgelig ikke er kompetent til at pådømme sagen, jf. pkt. 2 nedenfor.

2.3 Til støtte for afvisningspåstanden gør De Sagsøgte for det andet gældende, at Sagsøgerne ikke er søgsmålskompetente over for De Sagsøgte, og at De Sagsøgte ikke er rette sagsøgte, jf. pkt. 3 nedenfor.

3. VÆRNETING

3.1 Voldgiftsaftalen

3.1.1 Søtransporten blev kontraheret med DSV Air & Sea A/S ved recap af 2. september 2020 (bilag A), som konstituerer et rejsecerteparti, og som inkorporerer «Vestas gncn 94 with logical amendment».

3.1.2 «Vestas gncn 94 with logical amendment» – eller blot «Vestas Gencon» i daglig tale – er en modificeret version af BIMCO's Gencon 94-standardcerteparti og findes som en integreret del af parternes servicekontrakt (bilag 1) i appendiks 1 til servicekontraktens tillæg (bilag 2).

3.1.3 At tvister, der udspringer af rejsecertepartiet, skal behandles og pådømmes ved voldgift i London, følger af voldgiftsaftalen i Vestas Gencons klausul 19, som er uændret i forhold til BIMCO's standardvilkår.

3.2 Andet følger ikke af servicekontrakten

3.2.1 At servicekontrakten i klausul 12 og appendiks C (bilag 1) indeholder værnetings-bestemmelser, der foreskriver, at visse tvister skal pådømmes af Sø- og Handelsretten, ændrer ikke ved, at parterne i dette tilfælde har aftalt voldgift.

3.2.2 For så vidt angår servicekontraktens klausul 12, gælder denne kun tvister, der udspringer af servicekontraktens hoveddel, og for så vidt angår servicekontraktens appendiks C (bilag 1), er dette netop fraveget til fordel for Vestas Gencon iht. servicekontraktens tillæg (bilag 2).

3.2.3 Af klausul 2.1 i servicekontrakten som ændret af tillægget, jf. tillæggets klausul 2.1, er alene Vestas Gencon (og ikke servicekontrakten eller dennes appendikser A-H) gældende for et «Scope of Supply», der vedrører «pure port-to-port delivery of Cargo only».

3.2.4 Om sagen er omfattet af parternes voldgiftsaftale, afhænger således i hovedsagen af, (a) om søtransporten er aftalt som et særskilt «port-to-port» Scope of Supply med den virkning, at der er aftalt voldgift i London, eller (b) om søtransport er aftalt som led i Scope of Supply omfattende både fortransport og søtransport med den virkning, at der er aftalt værneting ved Sø- og Handelsretten.

3.2.5 Det gøres gældende, at det første netop er tilfældet i denne sag, hvor det eneste relevante Scope of Supply er recap af 2. september 2020. Fandtes recap af 2. september 2020 ikke, ville der ikke bestå en forpligtelse til at udføre søtransporten.

3.2.6 Det gøres videre gældende, at dette Scope of Supply alene angår en søtransport. Af recap'et fremgår således, at det var på vilkår «liner terms h/h bss 1/1», dvs. «liner terms hook/hook basis 1 port to 1 port», og det omfattede således ingen for- eller efter- transport. Tværtimod var opgaven indskrænket til kun at omfattet perioden «hook/hook».

3.3 Andet følger ikke af den tidligere kontrahering af en fortransport

3.3.1 At der et år forud for kontraheringen af søtransporten ved recap af 2. september 2020 (bilag A) blev kontraheret en fortransport fra fabrik til havn ved det såkaldte «origin scope» (bilag B) ændrer heller ikke ved, at parterne i dette tilfælde har aftalt voldgift.

3.3.2 Det bestrides således, at der skulle foreligge en samlet transportaftale eller Scope of Supply omfattende både fortransport og søtransport.

3.3.3 I stedet foreligger to separate transportaftaler eller Scopes of Supply, som nok begge er indgået i regi af servicekontrakten som parternes rammeaftale, men som er underlagt hver deres aftalemæssige regulering: recap'et omfattende søtransporten er reguleret af Vestas Gencon i servicekontraktens tillægs appendiks 1, mens origin scope omfattende fortransporten er reguleret af Vestas almindelige forretnings-betingelser i servicekontraktens appendiks C.

3.3.4 Da Sagsøgernes erstatningskrav i nærværende sag er et erstatningskrav i kontrakt, der udspringer af rejsecertepartie i form af recap'et, er erstatningskravet følgelig underlagt reguleringen i Vestas Gencon og dermed underlagt den heri indeholdte voldgiftsaftale.

3.3.5 At der er tale om to separate Scopes of Supply understøttes yderligere af, (a) at de blev forhandlet og indgået uafhængigt af hinanden, (b) at de blev faktureret afhængigt af hinanden, og (c) at de efterfølgende blev lagt sammen i et samlet Scope of Supply.

De to Scopes of Supply blev forhandlet og indgået uafhængigt af hinanden

3.3.6 Korrespondancen mellem partnerne (bilag C) viser, at origin scope vedrørende fortransporten til lands fra fabrik til havn i Kina blev udbudt, forhandlet og indgået uafhængigt af nogen aftale om søtransport (herunder uafhængigt af det senere rejsecerteparti) i anden halvdel af 2019, dvs. et år forud for indgåelse af rejsecertepartiet.

3.3.7 At det af samme korrespondance fremgår, at origin scope er underlagt service-kontrakten ændrer ikke herved. Det gør ikke de to Scopes of Supply til en samlet aftale, at de begge er underlagt servicekontrakten som parternes rammeaftale, og der er ikke noget til hinder for, at servicekontrakten foreskriver hver sin aftalemæssig regulering af de to Scopes of Supply som tilfældet er her.

3.3.8 Det bestrides, at den aftalemæssige opdeling er udtryk for en rent intern fordeling mellem DSV-selskaber i Asien foretaget på baggrund af praktiske hensyn i DSV. Den aftalemæssige opdeling havde således særdeles gode og reelle grunde for sig, idet kontraheringen af søtranporten på basis af Vestas Gencon muliggjorde, at DSV kunne viderekontrahere transportopgaven på back-to-back vilkår og dermed tilbyde Vestas fordelagtige vilkår.

De to Scopes of Supply blev håndteret af forskellige medarbejdergrupper

3.3.9 Der ses desuden ikke at være personsammenfald mellem de medarbejdere ved Vestas og DSV, der kontraherede og håndterede de to Scopes of Supply.

3.3.10 Det bestrides som udokumenteret, at Andrew Wang skulle have været engageret i forhandlingen og indgåelsen af det senere Scope of Supply vedrørende søtransporten. Andrew Wang var ansat ved DSV Air & Sea Co. Ltd, Tianjin Branch og var alene engageret i kontraheringen og håndteringen af Scope of Supply vedrørende fortransporten.

3.3.11 At Andrew Wang læser korrespondance mellem parterne vedrørende søtransporten i kopi, eller at Andrew Wang orienterede Vestas om branden, da den opstod, ændrer ikke herpå. Der er selvsagt legitime servicemæssige grunde til at koordinere og holde hinanden orienteret.

De to Scopes of Supply blev faktureret uafhængigt af hinanden

3.3.12 Det er ubestridt, at de to «Scopes of Supply» blev faktureret særskilt, jf. de for fortransporten udstedte fakturaer fremlagt af De Sagsøgte som bilag D og den for søtransporten udstedte faktura fremlagt af Sagsøgerne som bilag 16.

3.3.13 At alle fakturaer er udstedt til Vestas NZ ændrer ikke, at der er tale om to separate Scopes of Supply. Godset blev således solgt af Vestas Manufactoring til Vestas NZ på vilkår FCA Tianjin. Det er derfor naturligt og i overensstemmelse med de aftalte Incoterms, at transporten fra fabrikken til containerterminalen, såvel som den efterfølgende søtransport blev faktureret til Vestas NZ.

3.3.14 At alle fakturaer henviser til samme projektnummer ændrer heller ikke, at der er tale om to separate Scopes of Supply. Dette viser blot, at begge Scopes of Supply har med det samme vindmølleprojekt i New Zealand at gøre.

3.3.15 At der er tale om to separate Scopes of Supply understøttes til gengæld af det faktum, at fakturaerne er udstedt af forskellige DSV-selskaber. Fortransporten er således faktureret af DSV Air & Sea Co. Ltd., Tianjin Branch, mens søtransporten er faktureret af DSV Air & Sea Limited.

De to Scopes of Supply er ikke senere samlet i ét Scope of Supply

3.3.16 De to Scopes of Supply er ikke siden deres indgåelse blevet sammenlagt til et enkelt multimodalt Scope of Supply, og dette har følgelig heller ikke kunnet dokumenteres af Sagsøgerne.

3.3.17 Korrespondancen fremlagt af Sagsøgerne er højst udtryk for det ukontroversielle i, at fortransport og søtransport nødvendigvis er blevet koordineret med hinanden.

3.4 Andet følger ikke af den efterfølgende udstedelse af søfragtsedler

3.4.1 Søfragtsedlerne (bilag 3) gør ikke nogen forskel.

3.4.2 For det første konstituerer de alene kvitteringer for modtagelse af gods til søtransport. Ikke kombineret transport. «Place of receipt» og «Place of delivery» er således identiske med henholdsvis «Port of loading» og «Port of discharge», og søfragtsedlerne er således alene kvitteringer for modtagelse af gods til søtransport uden nogen for- og eftertransport.

3.4.3 For det andet konstituerer søfragtsedlerne alene kvitteringer for modtagelse af godset. De hverken konstituerer eller er bevis for nogen aftale, der kan støttes selvstændig ret på. Aftalen om søtransport udgøres alene af rejsecertepartiet nedfældet i recap af 2. september 2020, jf. herunder det almengyldige princip i sølovens § 253, stk. 1.

3.5 Voldgiftsaftalen understøttes af almindelige fortolkningsprincipper

3.5.1 Endeligt gøres det gældende, at almindelige fortolkningsprincipper understøtter, at Sagsøgernes krav i denne sag er underlagt parternes voldgiftsaftale.

3.5.2 Ud over ordlyden af servicekontrakten og dens tillæg, stemmer det således overens med formålet med introduktion af Vestas Gencon ved servicekontraktens tillæg, at Vestas Gencon er gældende for søtransporten, idet det muliggjorde, at DSV kunne viderekontrahere denne transport på backto-back vilkår.

3.5.3 Endvidere bør enhver uklarhed i relation til servicekontrakten, hvis en sådan anses at foreligge, fortolkes imod koncipisten, dvs. Sagsøgerne.

3.5.4 Endelig er rejsecertepartiet ved recap af 2. september 2020, der inkorporerer Vestas Gencon, senere i tid end både servicekontraktens klausul 12 og appendiks C og origin scope og bør derfor tillægges forrang.

4. SØGSMÅLSKOMPETENCE

4.1 Det gøres gældende, at Sagsøgerne ikke har søgsmålskompetence/-ret i forhold til De Sagsøgte (og at De Sagsøgte ikke er rette sagsøgte) i relation til det rejste krav, idet Sagsøgernes krav iht. parternes aftale alene kan rejses over for DSV Air & Sea A/S, med hvem rejsecertepartiet i form af recap af 2. september 2020 er indgået, jf. klausul 7 i servicekontrakten som ændret ved tillægget.

[...]».

(62) Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen.

(63) Særligt i relation til DSV Holding uddybede de sagsøgte under delforhandlingen anbringenderne om garantien, idet de bl.a. gjorde gældende, at kravet er rejst som et erstatningskrav og ikke som et garantikrav, og at det følger af garantien, at der er tale om en simpel kaution, som DSV Holding under alle omstændigheder ikke hæfter for uden forudgående og forgæves retsforfølgelse.

(64) Sagsøgerne har i relation til ovenstående uddybning gjort gældende, at anbringenderne herom er fremført for sent og bør afskæres.

(65) I relation til spørgsmålet om sagsomkostninger i forbindelse med Vestas Manufacturings udtræden af sagen har sagsøgerne gjort gældende, at DSV's krav på tilkendelse af sagsomkostninger som følge af justeringen i sagsøgerne bør afvises, idet Vestas Manufacturings involvering ikke har givet anledning til et andet sagsforløb end det eksisterende og derfor heller ikke har haft en indflydelse på omkostningerne i sagen.

(66) De sagsøgte har i relation til ovennævnte gjort gældende, at Vestas Manufacturing ved at hæve sagen mod de sagsøgte må dømmes til at betale sagsomkostninger til de sagsøgte, uanset hvordan sagen i øvrigt falder ud.

Rettens begrundelse og resultat

Om rette værneting

(67) DSV Holding og Vestas Wind Systems A/S indgik i juni 2012 en serviceaftale med tilhørende appendikser, der regulerede transport- og logistikydelser mv. for aftaler mellem DSV- og Vestas-koncernerne. Der blev første gang lavet et tillæg til servicekontrakten den 7. juni 2012 med en tilhørende garanti, og der er enighed om, at tillægget udgør et tillæg til servicekontrakten, selvom servicekontrakten først blev underskrevet senere. Den 2. marts 2015 blev der lavet et yderligere tillæg til serviceaftalen, ligesom serviceaftalen blev forlænget. Parterne er enige om, at serviceaftalen med tillæg var gældende på tidspunktet for brandens indtræden den 18. december 2020, hvorfor retten lægger dette til grund.

(68) Det fremgår af servicekontrakten med tillæg, klausul 1.6, at «Scope of Supply» means «an agreement in writing between Service Provider Group and Vestas Group for the provision of specific Services by Service Provider Group to Vestas Group». Retten finder efter det fremlagte, forklaringerne og parternes procesaftale om recap'en, at det kan lægges til grund, at recap'en af 2. september 2020 udgør et «Scope of Supply» i medfør af klausul 1.6. Retten har i relation hertil navnlig tillagt det betydning, at recap'en udgør en skriftlig aftale, og at recap'en ud fra vidneforklaringerne udgør en formel og mere detaljeret beskrivelse af parternes aftale til sammenligning med demand-planen, der i løsere vendinger beskriver rammerne for transporter mellem Vestas- og DSV-koncernerne.

(69) Servicekontraktens anvendelsesområde er reguleret i servicekontrakten med tillæg, klausul 2.1, der lyder:

> 2.1 The Service Contract applies to all Scopes of Supply covering the Services concluded within the contract period pursuant to Clause 11 below whether or not there is an express reference to the Service Contract in the Scope of Supply, and any such Scope of Supply becomes an integral part of the Service Contract as if it had been a part of the Service Contract from the outset.
>
> If, however, a Scope of Supply relates to a pure port-to-port delivery of Cargo only, such port-to-port delivery shall solely be governed by the terms outlined in AMENDMENTS TO GENCON 1994 PART II as set out in Appendix I to this Addendum, hence not the Service Contract, and Appendices A-H. To the extent the Service Provider Group renders any auxiliary services to the port-to-port delivery, including, but not limited to, customs clearance activities, port handling, storage, pre- or post transportation, the Service Contract its Appendices A-H and this Addendum shall apply in full, thus disregarding Appendix I.

(70) Retten finder i relation til klausulens andet led, sidste pkt., at det kan lægges til grund som ubestridt, at DSV i realiteten udførte en fortransport ved at fragte godset fra fabrikken i Tianjin til havnen i samme by. Herefter finder retten allerede som følge af dette forhold, at DSV har udført «auxiliary service» i servicekontraktens forstand, hvorefter det er servicekontrakten med tillæg og tilhørende appendikser A til H, der finder anvendelse for den videre pådømmelse.

(71) Af værnetingsklausulen i klausul 6.2 til servicekontraktens appendiks C, som indeholder Vestas' standardbetingelser, fremgår det, at hvis tjenesteudbyderen er hjemmehørende i Danmark, skal enhver tvist, der udspringer af eller i forbindelse med servicekontrakten behandles af Sø- og Handelsretten, såfremt retten kan acceptere jurisdiktionen. Herefter, og da Sø- og Handelsretten efter retsplejelovens § 225, stk. 2, nr. 1 og 2, er kompetent til at behandle sagen, er Sø- og Handelsretten rette værneting.

Om rette sagsøgte og IF's retlige interesse

(72) Det fremgår servicekontrakten med tillæg, klausul 7, hvem der har søgsmålskompetence. Det fremgår heraf, at sagsanlæg skal rettes imod det DSV-selskab, der har indgået «Scope of supply».

(73) Retten finder i relation hertil og med afsæt i de afgivne forklaringer, at der i relation til recap'en af 2. september 2020 hersker en uklarhed om, hvilke juridiske personer i Vestas- og DSV-koncernerne, der har tiltrådt scopen. Herefter finder retten med rimelighed, at Vestas med rette kunne henholde sig til søfragtssedlerne, jf. hertil også sølovens § 309. Af denne grund findes DSV Ocean at være rette sagsøgte.

(74) Retten finder i relation til DSV Holding ikke grundlag for at afskære de sagsøgtes anbringender vedrørende garantien. Af garantien kan det udledes, at DSV Holding har stillet garanti som simpel kautionist. Herefter, og da kautionsforpligtelsen ikke kan udløses overfor DSV Holding som kautionist uden forudgående forgæves retsforfølgning, findes DSV Holding ikke at være rette sagsøgte.

(75) Der ses i relation til IF ikke længere at være tvist om, hvorvidt IF besidder en retlig interesse.

(76) Om sagsomkostninger i relation til Vestas Manufacturing og DSV Holding Retten finder under henvisning til retsplejelovens § 314, stk. 1, sidste led, og § 313, stk. 1, sidste led, at der ikke skal udredes sagsomkostninger i relation til nærværende delafgørelse. Retten har i relation hertil navnlig tillagt det betydning, at inddragelsen af Vestas Manufactoring og DSV Holding ikke i det væsentlige ses at have fordyret sagsprocessen, ligesom anbringender i relation til disse parter alene har været sparsomt berørt i parternes gensidige processkrifter og under delforhandlingen.

Thi bestemmes

Sagen fremmes til realitetsbehandling over for DSV Ocean Transport A/S.

Sagen afvises over for DSV Air & Sea Holding A/S.

Vestas Manufactoring A/S pålægges ikke sagsomkostninger.

DSV Air & Sea Holding A/S tilkendes ikke sagsomkostninger.

ND-2023-14 Norges Høyesterett

Myndighet	Norges Høyesterett
Dato	2023-06-21
Doknr/publisert	ND-2023-14
Stikkord	(14) Sjørett. Begrensningsfond. Tidspunkt for omregning av valuta.
Sammendrag	Lasteskipet MV Server forliste ved Hellisøy fyr i 2007. Et global-begrensingsfond ble opprettet på begjæring fra skipets eier, jf. sjøloven § 177. Tvisten i denne saken sto om tidspunktet for omregning fra utenlandsk valuta til norske kroner for krav i fondet. Høyesterett, som de tidligere instanser, konkluderte med at det var kronekursen på tidspunktet for betaling av de enkelte fordringene som skulle legges til grunn. Ifølge Høyesterett forelå det sterke grunner mot å anvende dekningsloven § 6-5 analogisk, og en slik løsning vil kunne føre til valutatilpasninger. Løsningen kunne være annerledes dersom fordringene var betalt før opprettelsen av fondet.
Saksgang	Oslo tingrett TOSL-2021-91141 – Borgarting lagmannsrett LB-2022-52501 – Høyesteretts dom 21. juni 2023, HR-2023-1157-A, (sak nr. 22-180584SIV-HRET).
Parter	Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet (Regjeringsadvokaten v/ advokat Ole Kristian Rigland) mot Assuranceforeningen Gard – gjensidig (advokat Gaute Kristian Gjelsten – til prøve).
Forfatter	Rettens medlemmer: dommerne Ingvald Falch, Borgar Høgetveit Berg, konstituert dommer Magni Elsheim, dommerne Knut Erik Sæther og Bergljot Webster.

(1) Dommer *Falch:*

Sakens spørsmål og bakgrunn

(2) Saken gjelder tidspunktet for omregning fra utenlandsk valuta til norske kroner ved beregningen av krav som meldes i norsk globalbegrensingsfond etter sjøloven.

(3) Lasteskipet MV Server gikk 12. januar 2007 på grunn og forliste ved Hellisøy fyr i Fedje kommune. Skipet var eid av det kypriotiskregistrerte selskapet Avena Shipping Company Ltd. (Avena), drevet av det liberiaregistrerte selskapet Dalnave Navigation Inc. (Dalnave) og ansvarsforsikret i Assuranceforeningen Gard – gjensidig (Gard). Samlet omtales disse som redersiden.

(4) Etter krav fra Avena og Dalnave opprettet Oslo tingrett 23. mai 2012 et globalbegrensningsfond med hjemmel i sjøloven § 177, jf. § 172a, jf. § 175a. Ansvarsbeløpet på omtrent 226,4 millioner kroner ble innbetalt 29. juni 2012. I tillegg ble det stilt sikkerhet for ytterligere 115 millioner kroner til dekning av renter og omkostninger. Fondet anses opprettet på innbetalingsdagen, jf. sjøloven § 234 tredje ledd.

(5) Staten ved Nærings- og fiskeridepartementet og Gard har meldt krav i fondet. *Statens* krav omfatter i hovedsak kostnader til opprydding av forurensingsskader, som ble utført i regi av Kystverket kort tid etter forliset. Kravet er godkjent med omtrent 182,2 millioner kroner.

(6) *Gards* krav knytter seg til ulike kostnader dekket på vegne av rederen – såkalte subrogerte krav. De er godkjent i fondet etter sjøloven § 179, jf. § 176 tredje ledd. Kravene omfatter dels kostnader til bergingen av forskipet, i størrelsesorden 32,5 millioner kroner, og dels innfrielse av erstatningskrav fra mindre kravshavere, i størrelsesorden 2,3 millioner kroner. Disse kostnadene dekket Gard kort tid etter forliset.

(7) I tillegg har Gard krevd dekket kostnader til fjerning av akterdelen av skipet, som sank ved forliset. Fjerningen skjedde først i 2018-2019, fordi partene lenge var uenige om vrakfjerningsplikten, se Høyesteretts dom i HR-2017-331-A. Kystverkets pålegg om fjerning kom tidlig i 2018.

(8) Vesentlige deler av disse fjerningskostnadene har Gard gjort opp i utenlandsk valuta – euro og britiske pund. Kravet er meldt i fondet i amerikanske dollar og utgjør omtrent 53 millioner kroner dersom omregningen gjøres på de tidspunktene Gard innfridde utleggene som kreves dekket av fondet (innfrielsestidspunktet). Gjøres omregningen på tidspunktet for opprettelse av fondet i 2012 (fondsopprettelsestidspunktet), utgjør kravet omtrent 41,3 millioner kroner.

(9) Den oppnevnte fondsbestyreren ga 28. april 2021 en delinnstilling om omregningstidspunktet. Hans konklusjon er at redersidens vrakfjerningskrav skal beregnes av kronekursen på innfrielsestidspunktet.

(10) Oslo tingrett ga i fondsmøte 12. mai 2021 staten frist for å ta ut stevning i tvisten, jf. sjøloven § 242 første ledd. Oslo tingrett avsa 11. februar 2022 dom med denne domsslutningen:

> «1. Assuranceforeningen Gard – gjensidiges vrakfjerningskrav beregnes av NOK-kursen på det tidspunkt de enkelte fordringer i fremmed valuta, som inngår i vrakfjerningskravet, ble betalt.
>
> 2. Sakskostnader tilkjennes ikke.»

(11) Staten anket, og Borgarting lagmannsrett avsa 30. september 2022 dom med denne domsslutningen:

> «1. Anken forkastes.
>
> 2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler staten ved Nærings- og handelsdepartementet 425 700 – firehundreogtjuefemtusensjuhundre – kroner til Assuranceforeningen Gard – gjensidig senest to uker etter forkynnelsen av lagmannsrettens dom.»

(12) Både tingretten og lagmannsretten kom med andre ord til at innfrielsestidspunktet er riktig omregningstidspunkt.

(13) Staten har anket dommen til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen. Saken står i samme stilling som for lagmannsretten.

Partenes syn på saken

(14) Den ankende part – *staten ved Nærings- og fiskeridepartementet* – har i hovedsak gjort gjeldende:

(15) Hvilket omregningstidspunkt kravsberegningen skal bygge på, reguleres ikke i sjøloven, og heller ikke i de inkorporerte konvensjonene.

(16) Lovforarbeidene tilsier at spørsmål loven ikke regulerer, bør løses etter analogi fra konkurslovgivningen. Av dekningsloven § 6-5 følger at omregning skal skje på fristdagen eller ved konkursåpningen. Analogien må her bli tidspunktet for opprettelse av fondet.

(17) Fondsbehandlingen har vesentlige likheter med konkursbehandling, både materielt og prosessuelt. De hensynene som begrunner dekningsloven § 6-5, slår til også her. Fondets størrelse etableres ved fondsopprettelsen. Ved å benytte dette omregningstidspunktet for alle meldte krav, oppnås likebehandling uavhengig av hvilken valuta kravene fremmes i. Tidspunktet ivaretar også hensynet til tidlig klargjøring av kravene, oppgjørstekniske og praktiske hensyn, og det motvirker trenering og tilpasninger.

(18) Staten ved Nærings- og fiskeridepartementet har fremsatt denne påstanden:

> «1. Gards subrogerte fordringer i euro og britiske pund godkjennes i ansvarsbegrensingsfondet i norske kroner etter vekslingskursen på fondsopprettelsestidspunktet.

2. Staten v/Nærings- og fiskeridepartementet tilkjennes erstatning for sakskostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett.»

(19) Ankemotparten – *Assuranceforeningen Gard – gjensidig* – har i hovedsak gjort gjeldende:

(20) Omregningstidspunktet er ikke direkte regulert i sjøloven, som i § 176 gir godtgjorte beløp rett til dividende. Alminnelige erstatningsregler får da anvendelse. De tilsier at erstatning for utlegg i utenlandsk valuta omregnes på tidspunktet utlegget innfris, eventuelt på tidspunktet erstatningen utbetales – i praksis fondsbestyrerens endelige innstilling.

(21) Det samme fremgår av gjeldsbrevloven § 7, som knytter omregningen til betalingstidspunktet. Å tidfeste omregningen til fondsopprettelsen vil føre til tilfeldige resultater og tilrettelegger for spekulasjon i valg av valuta.

(22) Det er ikke riktig som staten hevder, at lovforarbeidene autoriserer analogi fra konkurslovgivningen. Forarbeidene er vage og viser i hovedsak til prosessuelle regler i konkurslovgivningen. Det er dessuten store faktiske forskjeller mellom konkurs og ordningen med begrensningsfond. Det er ikke formålslikhet, og en analogi til dekningsloven § 6-5 vil gi en dårlig regel.

(23) Assuranceforeningen Gard – gjensidig har fremsatt denne påstanden:

«1. Prinsipalt: Anken forkastes.

2. Subsidiært: Assuranceforeningen Gard – gjensidig – kan melde fordringer i fremmed valuta og kreve fordringene konvertert etter NOK-kursen på tidspunktet for fondsbestyrers endelige innstilling.

3. I begge tilfeller: Assuranceforeningen Gard – gjensidig – tilkjennes sakskostnader for Høyesterett.»

Mitt syn på saken

Oversikt over lovgivningen og tilgrensende rettskilder

Sjøloven og London-konvensjonen

(24) Sjøloven § 177 gir på nærmere vilkår redersiden rett til å opprette begrensningsfond. Bakgrunnen er at sjøloven gir skipets eier og reder rett til å begrense sitt erstatningsansvar etter sjøulykker. Loven fastsetter ansvarsgrenser som utgjør redersidens maksimale erstatningsansvar for ulike kategorier tap som ulykken forårsaker. Ansvarsbegrensningen kan føre til at alle krav ikke får fullt oppgjør. Da må ansvarsbeløpet fordeles mellom kravshaverne.

(25) Formålet med reglene om begrensningsfond er å sikre effektiv ansvarsbegrensning og en ordnet, forholdsmessig fordeling av ansvarsbeløpet mellom kravshaverne. Også den rederen som velger ikke å kreve opprettet begrensningsfond, kan påberope seg ansvarsbegrensningen, jf. sjøloven § 180. Men da utsetter redersiden seg for suksessiv pågang fra enkeltkreditorer, med risiko for at ansvarsbegrensningen i praksis ikke blir effektiv.

(26) Det følger av sjøloven § 505, jf. §§ 232 til 234 at når begrensningsfond opprettes, fastsettes – låses – ansvarsbeløpet i norske kroner på opprettelsestidspunktet. Dette fører til at også utbetalinger fra fondet i praksis må skje i norske kroner, hvilket aktualiserer spørsmålet i denne tvisten: Noen kravshavere – her Gard – har utlegg og tap i annen valuta enn norske kroner. På hvilket tidspunkt skal omregningen til norske kroner da skje?

(27) Spørsmålet er ikke løst i konvensjonen om begrensning av ansvar for sjørettslige krav fra 1976 med senere endringsprotokoll – London-konvensjonen – som Norge har ratifisert og gjennomført i blant annet sjøloven kapittel 9. Av konvensjonen artikkel 14 fremgår at reguleringen i slike tilfeller overlates til nasjonal rett.

(28) Spørsmålet er heller ikke løst i sjøloven. Sjøloven § 176 første ledd fastslår at ansvarsbeløpet «skal fordeles på de krav som er undergitt begrensing, i forhold til de godtgjorte beløp». Formuleringen gjennomfører London-konvensjonen artikkel 12, hvor formuleringen etter komma er «in proportion to their established claims». Men sjøloven regulerer ikke nærmere når krav mot fondet anses godtgjort – heller ikke når krav i utenlandsk valuta anses godtgjort.

Sjølovens forarbeider og konkurslovgivningen

(29) Fordi sjølovens regler om begrensningsfond er relativt knappe, gir lovforarbeidene visse føringer om å anvende konkurslovgivningens regler tilsvarende – det vil si analogisk. Av NOU 1980:55 side 26-27 fremgår at utkastet til det som nå er § 176 første ledd, «fastlegger hovedprinsippet for fordelingen». Deretter uttrykkes:

> «Forholdsmessig fordeling betyr dividendebetaling, på samme måte som i konkurs. Enkelte konkursrettslige prinsipper må også kunne anvendes pr. analogi. Single liabilityprinsippet i U. § 235, 2. ledd, er en klar parallell til regelen om motregning i konkurs. Det kan også bli aktuelt å trekke inn reglene om full dividenderett ved solidaritet...»

(30) NOUen inneholder flere lignende henvisninger til konkurslovgivningen. For eksempel fremgår det på side 50:

> «Når det er opprettet et begrensningsfond som skal fordeles forholdsmessig mellom kreditorene, vil den etterfølgende saksbehandlingen og fordelingen av fondet måtte få preg av konkurslignende oppgjør. [...] Som nevnt venter komitéen at kapitlet om begrensningsfond og begrensningssøksmål bare vil få betydning i forholdsvis få tilfelle. Komitéen har derfor kommet til at det neppe er behov for en utførlig og detaljert regulering. Det må være tilstrekkelig at loven fastlegger hovedtrekkene i begrensningsprosedyren. Enkeltspørsmål som utkastet ikke løser, forutsettes derfor avgjort av domstolene, bl. a. med utgangspunkt i alminnelige prosessrettslige regler og de regler som gjelder for konkursbehandling.»

(31) Departementet sluttet seg til dette, se Ot.prp.nr.32 (1982–1983) side 34 og 52. Stortingskomiteen må forstås på samme måte, se Innst.O.nr.58 (1982–1983).

(32) Av disse uttalelsene kan ikke utledes at domstolene pålegges å anvende konkurslovgivningens regler analogisk i de tilfellene sjøloven selv ikke har regler. Det forarbeidene gjør – etter min mening med god grunn – er å peke på rettsregler som det er nærliggende å analogisere fra.

(33) Den regelen som det her er aktuelt å analogisere fra, er dekningsloven § 6-5. Ordlyden er, under overskriften «[f]ordringer i fremmed mynt», denne:

> «Når ikke fordringshaveren har krav på at kursen på en tidligere dag blir lagt til grunn, skal fordringer i fremmed mynt omregnes til norsk mynt etter kursen på fristdagen. § 6-4 andre punktum gjelder tilsvarende.»

(34) Henvisningen til § 6-4 andre punktum innebærer at krav i fremmed mynt som er oppstått etter fristdagen, skal omregnes på tidspunktet for åpningen av bobehandlingen. Dette tidspunktet har sin parallell i tidspunktet for opprettelsen av begrensningsfond. En analogisering fra dekningsloven § 6-5 kan derfor lede til at omregningen skal skje på fondsopprettelsestidspunktet, slik staten har påstått.

(35) Staten har pekt på at Høyesterett i Rt-1987-1515 *Tofte Cellulosefabrikk* anvendte dekningsloven § 6-5 analogisk i et tilfelle som var regulert av tidligere konkurslovgivning. Etter min mening gir dommen ikke særskilt veiledning i saken her, hvor spørsmålet er om regelen skal anvendes analogisk i begrensningsfond.

Erstatningsrettslige regler og gjeldsbrevloven § 7

(36) Fordi sjøloven kapittel 9 begrenser redersidens ansvar, vil de krav som fremmes i begrensningsfond, i praksis være erstatningskrav. Som det fremgår av nevnte NOU 1980:55 side 45, er den «naturlige fremgangsmåte» da «at man først fastsetter ansvaret slik det ville være uten begrensningsregler», for deretter å gjøre ansvaret til gjenstand for forholdsmessig begrensning.

(37) I mange tilfeller vil valutaomregningen inngå som et ledd i erstatningsberegningen. Den som har sin økonomi i norske kroner, vil typisk som ledd i erstatningsberegningen omregne et utlegg i utenlandsk valuta til norske kroner på det tidspunktet utlegget betales. Slike skadelidte betaler gjerne utlegget fra egen bankkonto, hvor beløpet belastes i norske kroner. Full erstatning vil da kreve at beløpet i norske kroner erstattes.

(38) Har skadelidte derimot sin økonomi i en annen valuta enn norske kroner, vil erstatningskrav typisk fremmes i den valutaen, særlig om utlegget er betalt i samme valuta. Denne skadelidte vil da få full erstatning dersom prinsippet i gjeldsbrevloven § 7 anvendes. Av § 7 følger at gjeldsbrev i utenlandsk valuta kan gjøres opp i betalingsstedets valuta – norske kroner – etter vekslingskursen på betalingsdagen. Dette tilsier at valutaomregningen skal skje på det tidspunktet erstatningen utbetales fra fondet til skadelidte. Han kan straks etter veksle om til egen valuta.

(39) Erstatningsrettslige utmålingsregler og prinsippet i gjeldsbrevloven § 7 leder med andre ord til at enten innfrielsestidspunktet eller fondets utbetalingstidspunkt anvendes, slik Gard har påstått.

Fastleggingen av rettsregelen

(40) De rettskildene jeg har redegjort for, peker ikke entydig mot en bestemt løsning. Sjøloven holder spørsmålet åpent og overlater i praksis til domstolene å fastsette tidspunktet valutaomregningen skal skje på. Dette innebærer at domstolene, innenfor anerkjent rettslig argumentasjon, er gitt en ikke ubetydelig skjønnsfrihet. I den forbindelse må det vurderes om det er grunn til å analogisere fra regler i konkurslovgivningen.

(41) Regelen i dekningsloven § 6-5, jf. § 6-4 er i forarbeidene begrunnet i at det «straks [vil] være klart hva man har å holde seg til under bobehandlingen» dersom omregningstidspunktet knyttes til åpningen av bobehandlingen eller tidligere, se NOU 1972:20 side 307. Det er også pekt på hensynet til at regelen bør være entydig og forholdsvis enkel, og til at trenering av bobehandlingen ikke bør påvirke kravets størrelse.

(42) Jeg kan ikke se at disse hensynene uten videre slår til ved begrensningsfond etter sjøloven. Opprettelsen av begrensningsfond avhenger ikke av hvor store kravene er. Fondets størrelse beregnes ut fra skipets tonnasje, jf. sjøloven § 175a. Det er derfor ikke samme behov som ved konkurs for å kjenne kravenes størrelse allerede ved opprettelsen. Redersidens mulige trenering av fondsbehandlingen motvirkes dessuten av at deres ansvar for renter og omkostninger ikke er begrenset, jf. sjøloven § 173 nr. 6.

(43) En viktigere forskjell er at de krav som dividendeberegnes i konkurs, i alminnelighet er oppstått *før* konkursåpningen, jf. dekningsloven § 6-1. Denne saken illustrerer at dette ikke alltid er tilfelle i begrensningsfond: Den vrakfjerningen Gard har fremmet krav om dekning av utleggene til, ble bestilt og utført mange år etter at fondet var opprettet. Størrelsen på kravet kunne derfor uansett ikke klargjøres allerede ved fondsopprettelsen. Analogien til § 6-5 vil dessuten gi en mindre god regel, fordi omregning på fondsopprettelsestidspunktet kan gi tilfeldige utslag og – som allerede vist – ikke vil være i samsvar med erstatningsrettslige beregningsregler.

(44) Dertil kommer at dersom omregningen knyttes til fondsopprettelsestidspunktet, legges det til rette for valutatilpasninger. Også her er saken illustrerende: Da vrakfjerningen ble bestilt omkring 2017-2018, var valutakursutviklingen etter fondsopprettelsen kjent. Kontraktenes valuta kunne da blitt tilpasset bestillerens ønske om høyest mulig dekning i fondet.

(45) Det foreligger med andre ord sterke grunner *mot* å anvende dekningsloven § 6-5 analogisk for krav som oppstår etter fondsopprettelsen. Jeg kan ikke se at hensynene til likebehandling av kravshaverne tilsier at fondsopprettelsestidspunktet likevel bør anvendes, slik staten har anført. Det er uansett kravshavernes individuelle krav som gir rett til dividende i fondet.

(46) På den andre siden er det også i begrensningsfond behov for å kunne klargjøre kravenes størrelse så snart som mulig etter at de er fremsatt. Blant annet er det i alle parters interesse å legge til rette for at foreløpige utbetalinger til kravshaverne etter sjøloven § 243 kan skje i størst mulig grad og raskest mulig. Dette tilsier at valutaomregningen ikke bør skje så sent som ved endelig fordeling av fondet.

(47) Samlet leder dette til at valutaomregningen skjer på *tidspunktet for innfrielsen* av de utleggene som kreves erstattet, når utlegget er innfridd *etter fondsopprettelsen*. Tidspunktet må anvendes i saken her, fordi Gard betalte utleggene i utenlandsk valuta etter fondsopprettelsen.

(48) Jeg nevner at dette kan bli annerledes i de tilfellene kravshaveren har betalt utlegget *før fondsopprettelsen*. Da er situasjonen vesentlig likere den som reguleres i dekningsloven § 6-5, jf. § 6-1, noe som gir et sterkere grunnlag for å anvende § 6-5 analogisk. Før fondet er opprettet, vil enkelte kravshavere som nevnt ha forventinger om at valutaomregningen skal skje på oppgjørstidspunktet, jf. prinsippet i gjeldsbrevloven § 7. Fondsopprettelsen bør i så fall ikke føre til at omregningstidspunktet flyttes til et tidspunkt før opprettelsen, noe som i tilfelle kunne lagt til rette for tilpasninger fra redersiden til en kjent valutakursutvikling.

Konklusjon og sakskostnader

(49) Mitt syn er at i en situasjon som i saken her, hvor Gards krav mot begrensningsfondet er oppstått etter at fondet ble opprettet, skal omregningen fra utenlandsk valuta til norske kroner av Gards utlegg til fjerning av akterskipet skje på de tidspunktene Gard betalte de enkelte utleggene. Anken må derfor forkastes.

(50) Gard har vunnet saken og har i samsvar med tvisteloven § 20-2 første ledd krav på dekning av sakskostnader. Jeg mener at det ikke er grunn til å gjøre unntak etter § 20-2 tredje ledd.

(51) Gard har fremlagt oppgave over kostnadene for behandlingen i Høyesterett på 643 500 kroner, som dekker prosessfullmektigens salær uten merverdiavgift. Staten har gjort gjeldende at kravet er for høyt og må settes ned.

(52) I vurderingen av hva som er «nødvendige kostnader» etter tvisteloven § 20-5 første ledd, skal det skje en samlet vurdering av kravet basert på hva det er «rimelig å pådra». I dette ligger en proporsjonalitetsbegrensing, jf. HR-2020-611-A avsnitt 67, HR-2020-1515-U avsnitt 20 følgende og HR-2023-1128-A avsnitt 99. I de to sistnevnte avgjørelsene vises det også til at lovforarbeidene gir «klare signaler» om at kostnadsnivået i sivile saker skal reduseres.

(53) Oppgaven spesifiserer til sammen 143 timer til en timepris på 4 500 kroner. Saken har utvilsomt krevd spesialkompetanse, hvor prisene i advokatmarkedet er høyere enn ellers. Dette tilsier at det må aksepteres en forholdsvis høy timepris. På den andre siden har prosessfullmektigen representert Gard også i de tidligere instansene, hvilket reduserer behovet for arbeidstimer for Høyesterett. Saken har vært forhandlet muntlig i Høyesterett over en og en halv rettsdag. Tvistegjenstanden er ikke spesielt stor, men det må has for øyet at resultatet har betydning også i andre tilfeller.

(54) Etter en samlet vurdering er jeg kommet til at de nødvendige kostandene settes til 500 000 kroner. Jeg legger da særlig vekt på at tidsbruken til den oppgitte timeprisen burde vært mindre.

(55) Det er ikke grunn til å endre de sakskostnadene lagmannsretten tilkjente for behandlingen der. For behandlingen i tingretten tilkjente lagmannsretten ikke sakskostnader, og disse kostnadene er ikke krevd for Høyesterett.

(56) Jeg stemmer for denne

DOM:

1. Anken forkastes.

2. I sakskostnader for Høyesterett betaler staten ved Nærings- og fiskeridepartementet til Assuranceforeningen Gard – gjensidig 500 000 – femhundretusen – kroner innen 2 – to – uker fra forkynning av dommen.

(57) Dommar *Høgetveit Berg:* Eg er i hovudsak og i resultatet samd med fyrstvoterande.

(58) Konstituert dommar *Elsheim:* Det same.

(59) Dommer *Sæther:* Likeså.

(60) Dommer W*ebster:* Likeså.

(61) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

Dom:

1. Anken forkastes.

2. I sakskostnader for Høyesterett betaler staten ved Nærings- og fiskeridepartementet til Assuranceforeningen Gard – gjensidig 500 000 – femhundretusen – kroner innen 2 – to – uker fra forkynning av dommen.

ND-2023-15 Retten på Færøerne

Myndighet	Retten på Færøerne
Dato	2023-07-20
Doknr/publisert	ND-2023-15
Stikkord	(15) Ulovlig sejlads. Straf. Bødefastsættelse.
Sammendrag	Sagen angik anklager mod kaptajnen på overvågningsfartøjet John Poul de Joria om ulovlig sejlads inden for Færøernes 12-sømilsgrænsen, manglende indrejsekontrol ved ankomst til Færøerne, og undladelse af at meddele toldmyndighederne om skibets ankomst i juli 2023. Retten fandt, at forholdene var i strid med gældende lovgivning. Retten anså det som formildende, at der ikke var tiltænkt nogen økonomisk vinding, uanset at der var søgt økonomisk støtte til turen via sociale medier, og at der ikke var opstået skade på personer eller ting. På denne baggrund blev kaptajnen idømt en bøde på 157.000 kr. og en forvandlingsstraf på 40 dages fængsel, som afspejlede overtrædelsernes grovhed og tilskyndede til respekt for de ved forbuddet beskyttede interesser.
Saksgang	Retten på Færøerne 20. juli 2023, sagsnr. 1-427/2023.
Parter	Anklagemyndigheden mot tiltalte (T).
Forfatter	Rettens medlemmer: sorenskriver Peter Flügge.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) (T) er tiltalt for

Forhold 1

bekendtgørelse nr. 37 af 21. april 2016 om sejlads i søterritoriet § 2, stk. 1 og 2, jf. § 1, stk. 2 og 3 – ved som kaptajn på skibet John Poul de Joria den 9. juli 2023 ca. kl. 15:41 at have sejlet ind over 12 sømilsgrænsen med skibet John Poul de Joria uagtet der var meddelt forbud herimod den 6. juli 2023.

Forhold 2

bekendtgørelse nr. 37 af 21. april 2016 om sejlads i søterritoriet § 2, stk. 1 og 2, jf. § 1, stk. 2 og 3 – ved som kaptajn på skibet John Poul de Joria den 11. juli 2023 ca.

kl. 11:40 at have sejlet ind over 12 sømilsgrænsen med ribbåd med tre personer ombord og en vandscooter med to personer ombord fra skibet John Poul de Joria, uagtet der var meddelt forbud herimod den 6. juli 2023.

Forhold 3

anordning nr. 182 af 22. marts 2001 for ikrafttræden for Færøerne af udlændingeloven, som senest ændret ved anordning nr. 758 af 12. juni 2023 § 59, stk. 1, nr. 1, jf. § 38, stk. 1, – ved det i forhold 1 og 2 passerede at have rejst ind til Færøerne uden at undergive sig paskontrol, idet skibet John Poul de Joria indrejste fra Irland uden at have kontakte relevante færøske myndigheder, herunder TAKS og havnemyndigheder og uden at besvare opkald fra politiet.

Forhold 4

Bekendtgørelse nr. 113 af 7. juli 2021 om toldkontrol § 26, jf. § 8, stk. 1, 2 og 4 – at have undladt at give toldmyndighederne meddelelse om indrejsen til færøsk toldområde mindst 24 timer inden ankomst fra en udenlandsk havn eller senest 1 time efter den at have sejlet ud fra den udenlandske havn, at have undladt at give toldmyndighederne skriftlig meddelelse om skibet, herunder besætningsliste og at have undladt at have fremsende alle tolddokumenter, herunder toldpas.

Påstande

(2) Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bødestraf.

(3) Forsvareren har nedlagt påstand om frifindelse, subsidiært rettens mildeste dom.

Sagens oplysninger

(4) Der har været afgivet vidneforklaringer af politiassistent (A) og politiassistent (B).

(5) Forklaringerne er lydoptaget og gengives ikke.

(6) Der har været fremlagt mandskabsfortegnelse for besætningen ombord på skibet John Poul de Joria med angivelse af, at (T) siden den 28. juni 2023 har været kaptajn.

(7) Som bilag 4 til forhold 1 har været fremlagt kortmateriale med visualisering af skibet John Poul de Jorias sejlrute den 9. juli 2023 i tidsrummet fra kl. 15.41 til kl. 20.44. Tilsvarende oplysninger vedrørende forhold 2 har været fremlagt som bilag 3.

(8) Vedrørende forhold 3 og 4 har der været fremlagt erklæringer fra TAKS, bilag 2, Tórshavnar Havn, bilag 5, og MRCC, bilag 6, med erklæring om, at disse myndigheder ikke modtog underretning i forbindelse med, at skibet John Poul de Joria den 9. juli 2023 sejlede indenfor 12-sømilegrænsen.

(9) Der har været fremlagt fotomateriale.

Rettens begrundelse og afgørelse

(10) På baggrund af de afgivne vidneforklaringer, hvis rigtighed understøttes af det fremlagte kortmateriale og fotos, er det bevist, at skibet John Poul de Joria sejlede som beskrevet i forhold 1.

(11) TAKS, Tórshavnar Havn og MRCC har erklæret, at ingen på vegne af skibet kontaktede disse myndigheder forud for eller i forbindelse med sejladsen.

(12) Det fremgår af sagens oplysninger, at tiltalte var kaptajn ombord på John Poul de Joria under sejladsen, hvorved han udgjorde den øverste myndighed ombord på skibet. På den baggrund, og da han har undladt at undergive sig indrejsekontrol og toldkontrol ved at undlade at kontakte de relevante myndigheder, er han skyldig i overensstemmelse med den rejste tiltale i forhold 1, 3 og 4.

(13) På det ovenfor anførte grundlag er det også bevist, at en vandscooter og en ribbåd blev sat i vandet fra skibet John Poul de Joria som beskrevet i forhold 2, og at disse derefter bevidst sejlede ind over 12-sømilegrænsen.

(14) Det følger af kunngerð nr. 37 frá 21. april 2016 um sigling í sjóøkinum, § 1, stk. 3, at forbud udstedt i medfør af stk. 1 og 2, også omfatter mindre både knyttet til skibet, som forbuddet retter sig imod.

(15) På det grundlag, og da tiltalte som øverste myndighed ombord på skibet er ansvarlig for handlingerne, er han også skyldig i forhold 2.

(16) Forarbejderne til lagtingslov nr. 165 fra 21. december 2001 om sikkerhed til søs, udtaler sig ikke om størrelsen af bødeniveauet i forbindelse med overtrædelse af forbud udstedt med hjemmel i kunngerð nr. 37 frá 21. april 2016 um sigling í sjóøkinum.

(17) Fiskeskibes overtrædelser af forbud mod erhvervsfiskeri i bestemte områder udstedt i medfør af lagtingslov nr. 28 af 10. marts 1994 om erhvervsmæssigt fiskeri, straffes som udgangspunkt med en bøde på 100.000 kr. for hver overtrædelse.

(18) Det er rettens opfattelse, at den foreliggende situation i forhold 1 og 2 er sammenlignelig med sådanne tilfælde, navnlig henset til at forbud i begge situationer udstedes til beskyttelse af interesser og angår bestemte områder af søterritoriet.

(19) Ved fastsættelsen af bødeniveauet for overtrædelse af forbud mod erhvervsmæssigt fiskeri i bestemte områder indgår blandt andet, at sådanne overtrædelser foretages på bekostning af den beskyttede interesse og med henblik på at opnå økonomisk vinding.

(20) Det fremgår af sagens oplysninger, at der ved hjælp af opslag på sociale medier er lavet indsamling med henblik på at finansiere skibet John Poul de Jorias tur til Færøerne, og at der i den forbindelse var indsamlet omkring 22.000 USD.

(21) Henset til størrelsen af det indsamlede beløb og formålet, kan retten ikke lægge til grund, at der var tale om, at overtrædelsen af forbuddet blev foretaget med henblik på at opnå økonomisk vinding.

(22) Bøden skal derfor fastsættes til et lavere niveau, end tilfældet er for overtrædelse af forbud i forbindelse med erhvervsmæssigt fiskeri, men samtidig i et betydeligt og præventivt niveau der afspejler overtrædelsens grovhed ved at tilsidesætte den ved forbuddet beskyttede interesse.

(23) Retten finder derfor, at tilfælde som de foreliggende, hvor der ved overtrædelse af forbuddet ikke er opstået skader på ting eller personer, nærliggende fare herfor eller alvorlig forstyrrelse af den beskyttede interesse, som udgangspunkt skal sanktioneres med en bøde på 75.000 kr. for hver overtrædelse.

(24) Der er ikke oplysninger om, at der i forbindelse med forhold 1 eller 2 opstod skader på ting eller personer, nærliggende fare herfor eller alvorlig forstyrrelse af den beskyttede interesse. Herefter og da der ikke i øvrigt er grundlag for at sanktionere forhold 1 og 2 forskelligt, fastsættes bøden for forhold 1 og 2 i overensstemmelse med udgangspunktet.

(25) Straffen fastsættes til en bøde på 157.000 kr., jf. bekendtgørelse nr. 37 af 21. april 2016 om sejlads i søterritoriet § 2, stk. 1, jf. § 1, stk. 2 og 3, anordning nr. 182 af 22. marts 2001 for ikrafttræden for Færøerne af udlændingeloven, § 59, stk. 1, nr. 1, jf. § 38, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 113 af 7. juli 2021 om toldkontrol § 26, jf. § 8, stk. 1, 2 og 4.

(26) Forvandlingsstraffen fastsættes som nedenfor bestemt.

Thi kendes for ret:

Tiltalte, (T), skal betale en bøde på 157.000 kr.

Forvandlingsstraffen for bøden er fængsel i 40 dage.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger.

ND-2023-16 Frostating lagmannsrett

Myndighet	Frostating lagmannsrett
Dato	2023-09-04
Doknr/publisert	ND-2023-16
Stikkord	(16) Erstatningsrett. Regress. Avtaletolking. Transportskade. Skadeserstatningsloven § 2-1.
Sammendrag	Saken gjaldt et regresskrav fra et forsikringsselskap mot speditør etter skade på et parti klippfisk under transport til Portugal. Lagmannsretten fastslo at speditørens avtaleforhold med oppdragsgiver var regulert av NSAB 2000, som klassifiserer speditøren som en formidler uten direkte ansvar for transporten, selv om en totalpris for frakten hadde blitt tilbudt av speditøren. Ingen feil eller forsømmelser ble funnet hos speditørens ansatte i forbindelse med skaden på fisken, og speditøren ble frifunnet for regresskravet.
Saksgang	TMOR-2022-99940 – Frostating lagmannsretts dom 4. september 2023, LF-2023-63371 (23-063371ASD-FROS).Anke til Høyesterett ikke tillatt fremmet, HR-2023-2257-U.
Parter	Tryg Forsikring NUF (advokat Alexander Wiesner Barg) mot Tyrholm & Farstad AS (advokat Anders Svinø).
Forfatter	Rettens medlemmer: lagdommerne Kari Leira Bjørsnøs, Arne K. Uggerud og Toril Andersson.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) Saken gjelder et forsikringsselskaps krav om regress etter utbetaling av erstatning for skade på klippfisk under transport fra Ålesund til Portugal.

Framstilling av saken

(2) Partene er enige om at følgende beskrivelse av sakens bakgrunn på side 2-3 i tingrettens dom kan legges uprøvd til grunn:

> «Tyrholm & Farstad AS (heretter TF) er et spedisjonsfirma i Ålesund. Selskapet leverer logistikktjenester til kunder som har et transportbehov nasjonalt og

internasjonalt til og fra Møre og Romsdal. Selskapet har en egen avdeling for sjøfrakt, flyfrakt og biltransport. I tillegg til logistikktjenestene driver selskapet også en containerterminal i Skutvika i Ålesund, hvor de tilbyr tjenester innen mottak, håndtering, lagring og videre forsendelse av alle typer gods.

TF fikk den 9. september 2020 e-post fra AS Møre Codfish Comp (heretter Møre) om booking av container og transport den 11. september fra Ålesund til Valongo, Portugal. Bakgrunnen for bookingen var at Møre hadde solgt et vareparti med 990 kasser klippfisk for EUR 249 975 til en kjøper i Portugal. Varepartiet skulle lastes ved Gustav Stokke AS på Ellingsøy og leveres i Valongo, Portugal den 29. september kl. 06.00.

TF bekreftet bookingen med bookingbekreftelse 10. september 2020.

Containeren ble fraktet til anlegget til Gustav Stokke AS på Ellingsøya og varene ble stuet i containeren. Før videre transport ble både varepartiet og containeren kontrollert av Gustav Stokke AS uten anmerkninger. Containeren med varepartiet ble deretter transportert til terminalen i Ålesund av Ålesund Containertransport AS. Transportoppdraget videre fra terminalen i Ålesund til Valongo, Portugal ble utført av Samskip Multimodal B.V. (heretter Samskip). Containeren som varene var lastet i tilhørte også Samskip. Containeren ble fraktet med båt fra Ålesund til Leixcoes i Portugal og videre med bil til Valongo. Samskip utstedte både Seawaybill og CMR-fraktbrev i forbindelse med transporten.

Ved ankomst i Valongo den 29. september 2020 hadde varepartiet med klippfisk en ukarakteristisk lukt og kunden ville ikke ta imot varene. Møre kontaktet sitt forsikringsselskap Tryg Forsikring (heretter Tryg), som engasjerte et besiktigelsesfirma til å inspisere varene og containeren. Besiktelsesfirmaet beskrev en sterk kjemisk lukt ved åpning av containeren. Det ble foretatt analyseprøver av varepartiet, som påviste at lukten kom fra det kjemiske stoffet styren.

Nærmere undersøkelser viste at det hadde skjedd en kryssforurensning med lasten som hadde vært i containeren ved forrige transport, som var RS Polyliner, en duk av lin og polyester som blant annet er innsatt med det kjemiske stoffet styren, som brukes av rørleggere til å tette rør. Ettersom det ikke ble oppdaget noe lukt av containeren ved lasting av fisken, er partene enige om at det som med all sannsynlighet har skjedd er at fordampede kjemiske forbindelser fra lasten med RS Polyliner har kommet inn i kjøleaggregatet og blitt frigitt etter at kjøleaggregatet ble startet opp etter at fisken var lastet. Dette medførte at fisken ikke kunne benyttes til menneskelig konsum som planlagt.

Varepartiet ble stående på lager i Portugal frem til Møre fikk gjennomført et dekningssalg i mai 2021, der varepartiet ble solgt for EUR 132 446,88.

Det er enighet om at Møre som følge av dette ble påført et tap. I tillegg til redusert vareverdi, hadde Møre kostnader til besiktigelse og lagring av varepartiet. Samlet tap utgjorde EUR 136 354,99. Tapet er dekket av Tryg, med fradrag for Møre sin egenandel på kr. 10 000.

> Tryg har i ettertid krevd regress fra både TF og Samskip. Tryg har vist til at varepartiet ble skadet under transport og anført at både TF og Samskip er erstatningsansvarlig som henholdsvis kontraherende og utførende transportør for transportoppdraget. Både TF og Samskip har avvist ansvar. [...]
>
> Tryg har fastholdt kravet mot både TF og Samskip. Samskip har akseptert å forlenge foreldelsesfristen i påvente av utfallet i saken mot TF.»

(3) Tryg Forsikring NUF tok ut søksmål mot Tyrholm & Farstad AS ved Møre og Romsdal tingrett 7. juli 2022. Tingretten avsa 14. mars 2023 dom med slik slutning:

> 1. Tyrholm & Farstad AS frifinnes.
>
> 2. Tryg Forsikring dømmes til å betale 207 900 – tohundreogsyvtusennihundre – kroner i sakskostnader til Tyrholm & Farstad AS innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse.

(4) Tryg Forsikring har anket dommen til Frostating lagmannsrett. Ankeforhandling ble holdt i Ålesund tinghus 17. og 18. august 2023.

Partenes syn på saken

(5) *Tryg Forsikring NUF* har i hovedtrekk gjort gjeldende:

(6) Samtlige vilkår for å holde Tyrholm & Farstad erstatningsansvarlig for skaden på partiet med klippfisk er oppfylt.

(7) Tyrholm & Farstad er ansvarlig som kontraherende transportør for hele reisen fra anlegget på Ellingsøya til kjøperen i Valongo i Portugal. Avtaleforholdet mellom partene reguleres av NSAB 2015, ikke av NSAB 2000. Bookingbekreftelsen henviser til siste versjon av NSAB som gjeldende vilkår. Eventuell uklarhet om dette må gå ut over Tyrholm & Farstad. Selskapet er som speditør etter NSAB 2015 å anse som kontraktspart og ansvarlig overfor oppdragsgiver for alle tjenester utført av Tyrholm & Farstad selv eller av andre engasjert av selskapet. Vilkårene for å gjøre unntak etter NSAB 2015 § 3 C er ikke oppfylt.

(8) Dersom NSAB 2000 skal anvendes, er Tyrholm & Farstad uansett ansvarlig etter § 2 A, b nr. 2 og 3, ettersom det er gitt egen pris for transporten og den også gjelder godstransport på veg. NSAB 2015 er en kodifisering av gjeldende rett hva gjelder spørsmålet om speditørens ansvar.

(9) Da Tyrholm & Farstad er kontraherende transportør for hele reisen, vil det foreligge ansvarsgrunnlag for skaden uansett om dette begrunnes i NSAB 2015, NSAB 2000, vegfraktloven § 27 flg. eller sjøloven § 275 flg. Ansvaret for transportøren er i alle fall strengt, også ansvaret for kontraktsmedhjelpere/underleverandører. Det foreligger heller ingen ansvarsfriende omstendigheter.

(10) Subsidiært er Tyrholm & Farstad ansvarlig som kontraherende transportør for transporten fra Ellingsøya til containerterminalen i Skutvika i Ålesund. Det vises blant annet til at fraktbrevet for denne transporten angir «Tyrholm» som transportør, og at det ikke er angitt

hvem som skulle utføre transporten. Tyrholm & Farstad er ansvarlig uavhengig av når fisken ble skadet. Årsaken til skaden – bruk av uegnet container – inntrådte allerede ved avhenting og bruk av den aktuelle containeren. Ansvarsgrunnlaget er reguleringen i NSAB 2015 eller NSAB 2000 og/eller vegfraktloven § 27 flg.

(11) Atter subsidiært er Tyrholm & Farstad ansvarlig etter arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1. Da selskapet påtok seg å stille en egnet container til disposisjon for transport av matvarer, måtte de ansatte gjøre nødvendige undersøkelser og arbeider for å forsikre seg om at containeren var egnet til formålet. Da dette ikke ble gjort, har én eller flere av de ansatte handlet uaktsomt. Tyrholm & Farstad kunne og burde ha gjennomført grundigere inspeksjon og rengjøring av containeren. Selskapet burde også gjort nærmere undersøkelser rundt forrige last, alternativt avstått fra å tilby containeren for transport av klippfisken.

(12) Tryg Forsikring har nedlagt slik påstand:

1. Tyrholm & Farstad AS dømmes til å betale erstatning til Tryg Forsikring NUF med EUR 135 357,99 med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra og med 28. juli 2021 og frem til betaling skjer.

2. Tyrholm & Farstad AS dømmes til å betale sakens omkostninger til Tryg Forsikring NUF for tingrett og lagmannsrett.

(13) *Tyrholm & Farstad AS* har i hovedtrekk gjort gjeldende:

(14) Tyrholm & Farstad er ikke erstatningsansvarlig for skaden på klippfisken som oppstod under transporten til Portugal.

(15) Avtaleforholdet mellom Tyrholm & Farstad og AS Møre Codfish Comp (Møre Codfish) reguleres av NSAB 2000, og ikke av NSAB 2015. Tyrholm & Farstad var speditør/formidler, ikke ansvarlig transportør etter NSAB 2000. Tyrholm & Farstad har ikke uttrykkelig påtatt seg et slikt ansvar. Heller ikke faktureringen «all in price» til Møre Codfish gir grunnlag for å anse Tyrholm & Farstad som ansvarlig transportør.

(16) Tyrholm & Farstad var heller ikke å anse som ansvarlig transportør under vegtransporten fra Ellingsøya til containerterminalen i Ålesund. Biltransportfirmaet Ålesund Container Transport AS skulle vært angitt som transportør for denne transporten. At den ansatte ved Gustav Stokke AS på vegne av Møre Codfish oppga «Tyrholm» og ikke Ålesund Container Transport AS, skyldes tilfeldigheter.

(17) Det er uansett ikke grunnlag for å fastslå at skaden skjedde under transporten til containerterminalen. Skaden oppstod mest sannsynlig som følge av at fisken ble eksponert for kjemiske substanser over flere dager under sjøtransporten, og etter at kjøleaggregatet ble startet da containeren ankom containerterminalen i Ålesund. Det er i det alt vesentlige tale om sjøtransport, hvor sjøfraktbrevet er signert av Samskip som «Carrier», det vil si transportør. Ansvarsforholdene reguleres da av sjøloven § 251, jf. § 275. Vegfraktloven kommer ikke til anvendelse.

(18) Tyrholm & Farstad er heller ikke erstatningsansvarlig på grunn av uaktsomhet. Terminalen utførte vask av containeren i henhold til instruks om at denne skulle tilbakeleveres ren, og var etter omstendighetene ikke forpliktet til å gjøre noe mer. Det kom ingen anmerkninger om lukt eller annet fra Møre Codfish i forbindelse med lasting av containeren ved deres anlegg på Ellingsøya.

(19) Tyrholm & Farstad AS har nedlagt slik påstand:

1. Anken forkastes.

2. Tyrholm & Farstad AS tilkjennes sakskostnader for lagmannsretten.

Lagmannsrettens syn på saken

(20) Lagmannsretten har kommet til samme resultat som tingretten.

Erstatningsansvar som kontraherende transportør?

Om avtaleforholdet reguleres av NSAB 2000 eller NSAB 2015

(21) NSAB, Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser, er en standardavtale for spedisjonsvirksomhet som er utarbeidet av Nordisk Speditørforbund i samarbeid med nordiske transportbrukere. NSAB har eksistert siden 1919 og er blitt revidert en rekke ganger. Den seneste utgaven er NSAB 2015, som trådte i kraft 1. januar 2016. Utgaven før denne var NSAB 2000, som trådte i kraft 1. juni 1998. Tyrholm & Farstad har i mange år anvendt NSAB i sin speditørvirksomhet.

(22) Avtalen mellom Tyrholm & Farstad og Møre Codfish om transport av klippfisken ble inngått ved forespørsel fra Møre Codfish i e-post 9. september 2020 og Tyrholm & Farstads bookingbekreftelse til Møre Codfish 10. september 2020. I bookingbekreftelsen er følgende tekst inntatt til slutt i dokumentet:

> «All and any forwarding business undertaken by us is transacted subject to the latest edition of The General condition of thr Nordic Assosiation of Freight Forwarders – NSAB, which i.a. limit our liability and entitle us to cover all our claims due of payment through sale of the customers property under our control. Regarding NSAB 2000 the timeguarantee in § 6 and 20 is excluded, as well as the requirement as to storage insurance in § 27.c.3.»

(23) I den første setningen vises det til «latest edition» av NSAB, som altså er NSAB 2015. I den påfølgende setningen vises det imidlertid til NSAB 2000 og bestemmelser i denne. Den samme teksten er inntatt avslutningsvis under signaturen til Jan Erik Farstad i Tyrholm & Farstads e-post til Møre Codfish sendt 28. september 2020, mens klippfisken var under transport til mottakeren i Portugal.

(24) Tingretten har vist til at avtaler inngått mellom to profesjonelle parter som utgangspunkt skal tolkes objektivt, med vesentlig vekt på ordlyden. Videre er det vist til at der det kan påvises at avtalepartene har hatt en felles forståelse som avviker fra avtalens ordlyd, skal likevel dette legges til grunn i rettsforholdet mellom dem. Dette er et korrekt rettslig

utgangspunkt, jf. Rt-2012-1267 avsnitt 47 og Rt-2002-1155 på side 1159, som tingretten også har vist til.

(25) Tingretten har kommet til at det er NSAB 2000 som gjaldt mellom Tyrholm & Farstad og Møre Codfish. Dette er begrunnet slik på side 8-9 i dommen:

> «Det er TF som har utarbeidet avtaleteksten, og som dermed i utgangspunktet er nærmest til å bære risikoen for uklarheten. TF har forklart at årsaken til at det er henvist til «the latest edition» er at dette var en standardtekst som ble utformet mens NSAB 2000 fortsatt var siste versjon, og at teksten ikke hadde blitt endret i ettertid ettersom TF hadde valgt å fortsette å forholde seg til NSAB 2000 selv etter at NSAB 2015 trådte i kraft. Etter rettens syn er det uheldig at TF ikke sørget for å oppdatere avtaleteksten. Retten viser til at NSAB 2015 trådte i kraft 1. januar 2016, og at transportoppdraget ble bestilt i september 2020. TF hadde med andre ord hatt svært god tid til å oppdatere avtaleteksten. Retten er imidlertid ikke i tvil om at TF har ment at NSAB 2000 skulle være gjeldende for transportoppdraget. Dette går tydelig fram av fakturaen TF utstedte for transporten den 11. oktober 2020, hvor det er inntatt:
>
> Alle oppdrag utføres i henhold til Nordisk Speditørforbunds bestemmelser NSAB/2000.
>
> Dette var en standardtekst inntatt i alle fakturaene på denne tiden. Fakturaen ble imidlertid først utstedt etter at oppdraget var utført, og gir derfor ikke nødvendigvis uttrykk for at TF og Møre hadde en felles forståelse av at NSAB 2000 var gjeldende for transportoppdraget. Den aktuelle transportavtalen er én av mange transportavtaler som har blitt inngått mellom TF og Møre. Daglig leder i TF Jan Arve Hoseth og befrakter/forwarder for sjøfrakt Jan Erik Farstad forklarte at Møre har vært kunde av TF i over 30 år. Etter hva Farstad opplyste, har TF i de 15 årene han har jobbet der fått oppdrag fra Møre ukentlig. Møre må derfor ha mottatt bookingbekreftelser og fakturaer fra TF med samme standardtekst som ved denne transporten gjentatte ganger tidligere, både før og etter at NSAB 2015 trådte i kraft. Møre må med andre ord ha vært fullt klar over at TF forholdte seg til NSAB 2000. Etter rettens vurdering må det derfor legges til grunn at TF og Møre hadde en felles forståelse av at det var NSAB 2000 som var gjeldende for transportoppdraget. Denne forståelsen vil også være bindende for Tryg som tredjepart. Retten legger derfor til grunn at det var NSAB 2000 som regulerte avtaleforholdet.»

(26) Lagmannsretten er enig i tingrettens vurderinger. Det har ikke gjennom bevisførselen i ankeforhandlingen kommet fram noe som gir grunn til å konkludere annerledes. Lagmannsretten kan heller ikke se at det får noen betydning at Tyrholm & Farstad i ettertid har endret standardteksten til NSAB 2015 i sine bookingbekreftelser.

(27) Lagmannsretten konkluderer etter dette med at det er NSAB 2000 som gjelder for den aktuelle transporten av klippfisk.

Om Tyrholm & Farstad var formidler eller kontraherende transportør

(28) NSAB 2000 skiller i § 2 mellom speditørens ansvar som transportør og speditørens ansvar som formidler uten transportøransvar:

> «A. Speditøren har ansvar som *transportør* i henhold til §§ 15-23:
>
> a. når han utfører transporten med eget transportmiddel, eller
>
> b. når han gjennom et uttrykkelig transportløfte, eller på annen måte, har påtatt seg et transportøransvar (kontraherende transportør).
>
> Speditøren skal anses å være kontraherende transportør:
>
> 1. når han utsteder et transportdokument i eget navn,
>
> 2. når han i sin markedsføring, eller i sitt tilbud, har beskrevet dette på en slik måte – f.eks. tilbudt en egen pris for transporten – at det neppe kan være tvil om at speditøren har påtatt seg et ansvar som transportør,
>
> 3. ved godstransport på vei.
>
> B. Speditøren er ansvarlig i henhold til §§ 24-26 som *formidler* uten transportøransvar ved slike transporter som ikke omfattes av A.»

(29) Transporten av klippfisk ble ikke utført med Tyrholm & Farstads transportmiddel, og selskapet har ikke gitt noe uttrykkelig transportløfte til Møre Codfish, jf. bokstavene a og b under A i § 2. Spørsmålet blir da om Tyrholm & Farstad på «annen måte» har påtatt seg et transportøransvar.

(30) Tyrholm & Farstad har ikke utstedt noe transportdokument i eget navn, jf. alternativ i nr. 1 under § 2 A. Både sjøfraktbrevet (Seawaybill) fra Ålesund til Valongo i Portugal og CMR-fraktbrevet for vegtransporten fra havna Leixões i Leça da Palmeira til Valongo i Portugal ble utstedt av rederiet Samskip, som utførte sjøtransporten fra Ålesund til Portugal.

(31) Transporten fra Ellingsøya til Valongo i Portugal var såkalt multimodal, ved at den foregikk både på veg og til sjøs. Klippfisken ble fraktet på veg fra Ellingsøya til terminalen i Ålesund og fra havna Leixões til Valongo i Portugal, men i all hovedsak skjedde transporten til sjøs. Ved en slik multimodal transport kan ikke Tyrholm & Farstad anses som kontraherende transportør etter alternativ 3 under § 2 A om godstransport på veg.

(32) Spørsmålet for lagmannsretten blir etter dette om Tyrholm & Farstad skal anses som kontraherende transportør etter alternativ 2 under § 2 A, det vil si om selskapet «i sin markedsføring, eller i sitt tilbud, har beskrevet dette på en slik måte – f.eks. tilbudt en egen pris for transporten – at det neppe kan være tvil om at speditøren har påtatt seg et ansvar som transportør».

(33) Det er på det rene at Tyrholm & Farstad tilbød Møre Codfish en egen pris for transporten, såkalt «all in price». Det framgår av fakturaen Tyrholm & Farstad utstedte 11. oktober 2020 at prisen for frakten var 34 250 kroner. Beløpet er angitt som én samlet pris, uten at elementene som inngår i prisen er nærmere spesifisert. Det framgår ikke hva Tyrholm & Farstad måtte betale til Samskip og Ålesund Container Transport AS (ÅCT) som utførte transporten, ei heller hvilken fortjeneste Tyrholm & Farstad selv beregnet for oppdraget.

(34) At Tyrholm & Farstad ga en egen pris for oppdraget, medfører ifølge Tryg Forsikring at Tyrholm & Farstad har ansvar som kontraherende transportør. Tyrholm & Farstad har bestridt dette og vist til at egen pris bare er ett av flere momenter ved vurderingen av om selskapet er å anse som transportør eller formidler.

(35) Ordlyden i avtaleteksten taler etter lagmannsrettens syn for at det ikke i seg selv medfører transportøransvar at det er gitt en egen pris for transporten. Egen pris er i § 2 A nr. 2 bare nevnt som et eksempel, og det må etter ordlyden «neppe være tvil om» at speditøren har påtatt seg et transportøransvar.

(36) Betydningen av at det er tilbudt en egen pris for transporten er omtalt i Ramberg og Nilsen, Kommentarer til NSAB 2000 (1999). I merknadene til § 2 uttales det om dette på side 8:

> «Som et alminnelig rettsprinsipp gjelder at den person som selger et produkt eller en tjeneste, uten å gjøre rede for sine kostnader for kunden, må anses å ha handlet for egen regning. Dersom han opptrer som formidler, påhviler det ham selvsagt å gjøre rede for hva han har gjort og i det aktuelle tilfellet betalt i.h.t. det formidlede oppdraget.»

(37) Samtidig heter det i fortsettelsen på samme side:

> «I praksis er det ofte vanskelig å avgjøre om speditøren har opptrådt som ansvarlig transportør eller bare som formidler. Når speditøren tidligere har hatt samme type oppdrag for samme kunde, oppstår normalt ingen misforståelser, ettersom partene da kan ha utviklet en praksis som blir bindende for fremtidige oppdrag. Det er således først og fremst i forhold til førstegangskunder at speditøren risikerer å bli ansvarlig som transportør, til tross for at ikke har tenkt seg dette.»

(38) Tryg Forsikring har vist til Per Ekelunds danske kommentar til NSAB 2000 (1998). I merknadene til § 2 heter det på side 8-9:

> «NSAB 2000 introducerer herudover et nyt kriterium: Prisen. Har speditøren afgivet en egen pris, skal det være ensbetydende med fragtføreransvar efter NSAB 2000.
>
> Det er meget almindeligt, at speditører oplyser priser for transporter. Det sker typisk i form af tilbud, som gælder i en vis periode, måske for bestemte varer, der transporteres mellem visse destinationer. Det sker også på forespørgse fra gang til gang, ofte telefonisk. Transportkøberen er ofte meget interesseret i at få en pris for transporten, inden den udføres. Måske indhenter transportkøberen tilbud fra flere forskellige speditører.

> Giver speditøren en sådan pris, bliver speditøren fragtfører for transporten. Det gælder også, selvom speditøren ikke selv styrer transporten, men overlader den til andre, der ikke nødvendigvis er speditørens underentreprenører, men selvstændigt virkende operatører.»

(39) Uttalelsene i Ekelunds kommentar taler for at speditøren skal anses som kontraherende transportør når egen pris er tilbudt.

(40) Tryg Forsikring har videre vist til teksten Grensen formidler – transportør, Utfyllende gjennomgang kriterier i NSAB og bakgrunnsretten (1999), som er publisert på nettsiden til NHO Logistikk og Transport. Forfatterne av teksten synes å argumentere for at speditører som tilbyr en egen pris har transportøransvar. Slik lagmannsretten ser det, har teksten liten verdi som rettskilde.

(41) Lagmannsretten kan ikke se at Frostating lagmannsretts dom i RG-1992-931 (Oksehud) har særlig stor relevans for vår sak. I den saken var det på det rene at speditøren var å anse som fraktfører (kontraherende transportør) etter NSAB, ettersom oppdraget gjaldt internasjonal godstransport på veg, jf. dagjeldende NSAB 1985 § 2 A nr. 3. Spørsmålet for lagmannsretten var om speditøren var å anse som fraktfører i vegfraktlovens forstand.

(42) Etter en gjennomgang av tilgjengelige rettskilder er lagmannsrettens syn at NSAB 2000 § 2 A må forstås slik at speditørens bruk av egen pris taler for at speditøren har transportør-ansvar, men at andre omstendigheter ved avtaleforholdet kan tilsi at speditøren likevel kun er å anse som formidler uten transportøransvar.

(43) Jan Arve Hoseth, daglig leder i Tyrholm & Farstad siden 2008, forklarte under ankeforhandlingen at oppfatningen i Tyrholm & Farstad har vært at selskapet kun var formidler, og ikke ansvarlig transportør overfor Møre Codfish. Hoseth forklarte at Møre Codfish «i alle år» selskapet har vært kunde har fått oppgitt en samlet beløp for oppdraget, uten at beregning av fraktkostnader og egen fortjeneste framkommer. Ifølge Hoseth var dette noe Møre Codfish ønsket for enkelt å kunne sammenligne totalpris med tilbud fra andre speditører. Hoseth forklarte at han ikke kjenner til andre speditører som spesifiserer egen fortjeneste. Hoseths forklaring ble bekreftet av befrakter/forwarder Jan Erik Farstad, som har arbeidet hos Tyrholm & Farstad i rundt 15 år.

(44) Tyrholm & Farstad er ikke nevnt i sjøfraktbrevet (Seawaybill) eller CMR-fraktbrevet som Samskip utstedte for transporten fra Ålesund til Valongo i Portugal. I de nevnte dokumentene er det Samskip som er angitt som henholdsvis «Carrier» og «Transporteur», det vil si transportør. At Tyrholm & Farstad ikke er nevnt i de sentrale fraktdokumentene, taler for at selskapet ikke har transportøransvar.

(45) Vegtransporten fra Ellingsøya til terminalen ble utført av Ålesund Container Transport AS. Det var Tyrholm & Farstad som bestilte denne transporten, og kostnadene inngår i totalbeløpet Møre Codfish ble fakturert. Gustav Stokke AS, som lastet klippfisken i containeren på vegne av Møre Codfish, fylte 11. september 2020 ut et skjema for fraktbrev der «Tyrholm» er angitt i rubrikken «Transportør». Ålesund Container Transport AS er ikke nevnt.

(46) Tyrholm & Farstad har pekt på at skjemaet Gustav Stokke AS fylte ut, i realiteten ikke er et fraktbrev, men en pakkeseddel/utleveringsseddel ment for å gi terminalen i Ålesund informasjon om godset som skal tas imot der. Lagmannsretten er enig i dette. Dokumentet er utfylt og signert av Gustav Stokke AS på vegne Møre Codfish AS, ikke av transportøren.

(47) Lagmannsretten kan heller ikke se at dokumentet viser at Møre Codfish ved Gustav Stokke AS oppfattet at Tyrholm & Farstad var ansvarlig for denne delen av transporten, slik tingretten har lagt til grunn. Tyrholm & Farstad har for lagmannsretten framlagt en rekke eksempler på lignende følgesedler utstedt i forbindelse med «innhenting» (transport) av gods til terminalen. Herunder er det framlagt to dokumenter utstedt av Gustav Stokke AS på vegne av Møre Codfish i juli 2020 og april 2023, der Ålesund Container Transport AS («ÅCT») er angitt i rubrikken «Transportør». I de to dokumentene er «Tyrholm & Farstad» og «Tyrholm» angitt som henholdsvis «Leveringsadresse» og «Utleveringssted».

(48) Hoseth og Farstad i Tyrholm & Farstad har forklart at det som er oftest er Ålesund Container Transport AS som brukes ved innhenting til terminalen av varer fra Møre Codfish, og at Møre Codfish / Gustav Stokke AS er klar over dette. Ifølge Hoseth har Tyrholm & Farstad i sesong flere lignende transporter for Møre Codfish ukentlig. Det er ikke gjennom bevisførselen framkommet opplysninger som skulle tilsi at innhentingen fra Ellingsøya til terminalen i Ålesund i vår sak skilte seg fra de andre oppdragene. At «Tyrholm» var angitt som transportør i dokumentet utfylt av Gustav Stokke AS 11. september 2020, kan etter dette ikke tas til inntekt for at Tyrholm & Farstad var kontraherende transportør.

(49) I anketilsvaret bestred ikke Tyrholm & Farstad at selskapet var kontraherende transportør for vegtransporten fra Ellingsøya til terminalen i Ålesund. Dette er ikke til hinder for at selskapet, på grunn av nye dokumentbevis som ble framlagt under saksforberedelsen, senere kunne gjøre gjeldende at selskapet heller ikke var å anse som kontraherende transportør for denne delen av transporten.

(50) Utover at Tyrholm & Farstad oppga en egen pris for transporten, er det etter dette ikke noe ved avtaleforholdet som tilsier at Tyrholm & Farstad påtok seg ansvar som transportør overfor Møre Codfish. Lagmannsretten er etter en samlet vurdering kommet til at Tyrholm & Farstad AS heller ikke er å anse som kontraherende transportør i henhold til NSAB 2000 § 2 A nr. 2.

(51) Det er ikke grunnlag for å holde Tyrholm & Farstad ansvarlig som formidler etter NSAB 2000 § 24, vegfraktloven eller sjøloven for skaden klippfisken ble påført under transporten. Dette er heller ikke anført.

(52) Dersom Tyrholm & Farstad skulle anses som ansvarlig transportør for vegtransporten fra Ellingsøya til Ålesund, slik tingretten la til grunn, er lagmannsretten enig med tingretten i at selskapet uansett ikke ville være erstatningsansvarlig for skaden på klippfisken etter NSAB 2000. Etter dennes § 15 er det et vilkår for ansvar at skaden «inntreffer» fra godset overtas til transport til det avleveres. Selv om skadeårsaken – rester av giftig styren fra forrige last – var til stede i containeren da klippfisken ble lastet om bord på Ellingsøya, er det på det rene at klippfisken ikke ble skadet før kjøleaggregatet på containeren ble tilkoblet. Dette skjedde ved terminalen i Ålesund etter at vegtransporten var avsluttet. Vilkåret for ansvar i NSAB § 15 er derfor uansett ikke oppfylt.

Erstatningsansvar etter arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1?

(53) Tryg Forsikring har anført at Tyrholm & Farstad uansett er erstatningsansvarlig etter arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1. Etter bestemmelsens nr. 1 første setning svarer Tyrholm & Farstad for «skade som voldes forsettlig eller uaktsomt under arbeidstakers utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren». Ved vurderingen skal det tas hensyn til «om de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er tilsidesatt». Arbeidsgiveransvaret omfatter både anonyme og kumulative feil.

(54) Tryg Forsikring har hevdet at ansatte hos Tyrholm & Farstad opptrådte uaktsomt ved håndtering, rengjøring og avhenting/bruk av containeren som klippfisken ble fraktet med.

(55) Den aktuelle containeren ankom Tyrholm & Farstads terminal i Ålesund 8. september 2020 med et av Samskips skip. I tolldeklarasjonen og tollblanketten var det angitt at containeren inneholdt henholdsvis «plastvarer» og «tekstilvarer». Heller ikke i den såkalte «Arrival Notice» som Samskip utarbeidet 2. september 2020 eller ved øvrig merking framgikk det opplysninger om at containeren fraktet kjemikalier eller farlig gods. Dokumentet har påskrift om at containeren «need to be returned clean to Skutvika Terminal», noe som er standard krav ifølge Jan Erik Farstad i Tyrholm & Farstad.

(56) Farstad og terminalformannen ved Tyrholm & Farstads terminal i Skutvika, Jan Erik Iversen, har begge bekreftet at de ansatte oppdaget at containeren luktet etter at den var tømt for forrige last. Farstad har forklart at rørleggeren som mottok forrige last ble kontaktet, og at vedkommende opplyste at det ikke var noe skadelig i lasten. Containeren ble ifølge Iversen godt rengjort med såpe og høytrykksspyler med en temperatur på 85-90 grader. Deretter ble containeren lufttørket i 24 timer. Etter dette var lukten borte.

(57) Ifølge forklaringene fra de ansatte i Tyrholm & Farstad hadde ikke Møre Codfish / Gustav Stokke AS bemerkninger om at det luktet fra containeren da de mottok den for lasting. I kontrollskjemaet utfylt av Gustav Stokke AS 9. september 2020 er det ikke påført noe om lukt, og det er krysset av for at «Visuell kontroll av lastebil (rehold, gulv, vegger, tak, etc)» var «OK».

(58) Både Farstad og Iversen har forklart at det ikke er uvanlig at containere lukter etter å ha vært i bruk. Siden containeren ikke lenger luktet etter at den var rengjort, og rørleggeren avkreftet at det var noe farlig med den forutgående lasten, kan ikke lagmannsretten se at ansatte hos Tyrholm & Farstad hadde grunn til å undersøke eller rengjøre containeren ytterligere eller å gjøre nærmere undersøkelser om forutgående last. Lagmannsretten kan heller ikke se at Tyrholm & Farstads ansatte burde informert Møre Codfish om lukten, eller at de burde valgt en annen container for å laste klippfisken, slik Tryg Forsikring har anført.

(59) Ingen av de ansatte hos Tyrholm & Farstads hadde forutsetninger for å mistenke at det var rester av skadelige stoffer i kjøleaggregatet som ville kunne skade klippfisken under transporten. Da ingen hos Tyrholm & Farstad kan bebreides for håndteringen og bruken av containeren, er selskapet heller ikke erstatningsansvarlig etter arbeidsgiveransvaret i skadeserstatningsloven § 2-1.

(60) Anken har etter dette ikke ført fram, slik at lagmannsretten konkluderer med at anken forkastes.

Sakskostnader

(61) Tyrholm & Farstad har vunnet saken, og har i utgangspunktet krav på full erstatning for sine sakskostnader, jf. tvisteloven § 20-2 første og andre ledd. Det foreligger ikke tungtveiende grunner for å frita Tryg Forsikring for erstatningsansvaret etter tvisteloven § 20-2 tredje ledd.

(62) Advokat Svinøs salærkrav for lagmannsretten er på 208 000 kroner. Merverdiavgift er ikke lagt til, da Tyrholm & Farstad har fradragsrett for inngående merverdiavgift. Tryg Forsikring har ikke reist innsigelse mot salærkravet. Oppgitt beløp anses som nødvendige kostnader, og tilkjennes, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd.

(63) Lagmannsretten gjør ingen endring i tingrettens sakskostnadsavgjørelse.

(64) Dommen er enstemmig.

Domsslutning

1. Anken forkastes.

2. Tryg Forsikring NUF dømmes til å betale til 208 000 – tohundreogåttetusen – kroner til Tyrholm & Farstad AS innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.

ND-2023-17 Hordaland tingrett

Myndighet	Hordaland tingrett
Dato	2023-10-06
Doknr/publisert	ND-2023-17
Stikkord	(17) Erstatningsrett. Regresskrav. Forsikringsutbetalinger. Motorhavarier. Skip. Aksjeloven § 14-11. Tvisteloven § 20-2, § 20-5. Skadeserstatningsloven § 4-2, § 4-3, § 4-4.
Sammendrag	M.V. «Cerulean» opplevde motorhavari i 2016 og 2019, noe som førte til et erstatningskrav fra eieren og 17 forsikringsselskaper mot Kongsberg Maritime AS og Bergen Engines AS. Saksøkerne argumenterte for at havariene skyldtes designfeil ved motorens veivstaker og veivlagre, og eier krevde erstatning for tap som ikke ble dekket av «Hull & Machinery»-forsikringen, mens forsikringsselskapene krevde regress for sine utbetalinger. Retten vurderte saken under singaporsk rett som materiell rett og konkluderte med at saksøkerne ikke hadde sannsynliggjort at det forelå designfeil ved motorens veivstaker og veivlagre. Det ble videre konkludert med at motorhavariene mest sannsynlig skyldtes en kombinasjon av faktorer relatert til utilstrekkelig drift og vedlikehold, og ikke en designfeil. Retten fant derfor ikke grunnlag for erstatning og frifant de saksøkte. Videre medførte også et forlik fra 2017 at saksøkerne ikke hadde et krav mot de saksøkte.
Saksgang	Hordaland tingretts dom 6. oktober 2023, THOD-2020-165476-2 og THOD-2020-171815-2 (20-165476TVI-THOD/TVIS og 20-171815TVI-THOD/TVIS).
Parter	Hdi Global Se Filial NorgeAssuranceforeningen Skuld (gjensidig) (advokat Thor Bendik Berg og advokat Thor Bendik Berg) og Norwegian Hull Club Gjensidig Assuranseforening, HDI Global Specialty SE, Alandia Marine, Nikolai Assecuranz GmbH, Huatai, Helvetia Assurances SA, Generali Italia S.p.A., Axa Corporate Solutions Assurance, Bank of China Group Insurance Co. Ltd., ERGO, Hamburg, KRAVAG, Hamburg, Laeisz VAG, Hamburg, Minerva, Hamburg, InterAmerican (ACHMEA Group), Soglasie Insurance Company og Starleena Shipping Pte.Ltd. (for disse: advokat Thor Bendik Berg) mot Bergen Engines AS (advokat Egil Horstad) og Kongsberg Maritime AS (advokat Asle Bjelland).
Forfatter	Rettens medlemmer: tingrettsdommer Tone Raaen samt meddommerne Magnus Mjelde Kluck og Geir Kilhus.

[Avsnittsnummereringen er foretatt av Nordisk Skibsrederforening.]

(1) *Saken gjelder:* krav om erstatning utenfor kontrakt i forbindelse med motorhavarier på skipet M.V. «Cerulean».

1 Framstilling av saken

1.1 Innledning

(2) Saksøkerne hevder at de saksøkte er erstatningsansvarlige for skipet M.V. «Cerulean» sine motorhavarier i 2016 og i 2019. Kravet er framsatt som et krav om erstatning utenfor kontrakt (deliktansvar). Kravet er fremmet av skipets eier, Starleena Shipping Pte. Ltd («Starleena») og 17 forsikringsselskaper.

(3) I stevning datert 26. november 2020, er det beskrevet at søksmålet mot Kongsberg Maritime AS («Kongsberg Maritime») bygger på deres ansvar som selger av motorene, og at søksmålet mot Bergen Engines AS («Bergen Engines») bygger på at selskapet «er produsent/ansvarlig for reklamasjoner for motorer som er solgt eller produsert av Rolls-Royce Marine AS.».

(4) Starleena krever erstatning for tap som ikke ble dekket under «Hull & Machinery»-forsikringen med et beløp stort USD 1 217 847,24. Videre krever forsikringsselskapene regress for å ha utbetalt erstatning med et beløp stort USD 2 816 874,27.

1.2 Om partene

(5) SE Shipping Lines Pte. Ltd («SE Shipping») er formelt et singaporsk drifts- og operatørselskap for skip. SE Shipping kjøpte «four (4) firm ship sets Marine Product & Systems» av Rolls-Royce Marine AS («Rolls-Royce Marine») ved kontrakt datert 10. juli 2010. Skipsbyggingskontrakten datert 24. mai 2010 for bygging av Cerulean, ble inngått mellom SE Shipping og det kinesiske verftet Sainty Marine Corporation Ltd. Et av motorskipsettene ble levert av Rolls-Royce Marine til SE Shipping i 2011 og deretter installert om bord på Cerulean på verftet i Kina. Skipet ble ferdigstilt og forlot verftet i 2013.

(6) Starleena ble opprettet den 26. april 2013. Starleena er et tilnærmet heleid datterselskap av SE Shipping, som eier 50 000 av 50 500 aksjer. Starleena ble utpekt som eier av Cerulean gjennom nominering den 27. mai 2013, kort tid før Cerulean ble levert av verftet. SE Shipping har deretter leid skipet tilbake fra Starleena fra 2013-2020 gjennom «bareboat charters».

(7) SE Ship Management Pte. Ltd var et søsterselskap av SE Shipping. Dette selskapet ble likvidert 1. april 2022. Bergen Engines AS («Bergen Engines») ble stiftet 31. mai 2011, i

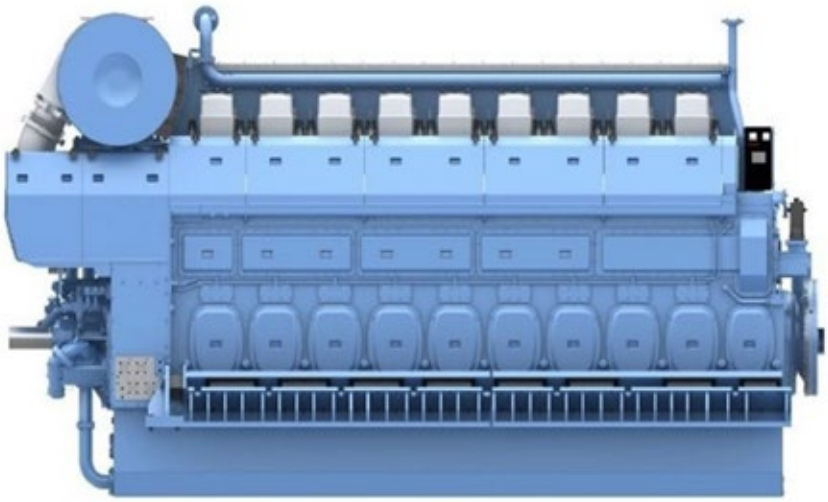
forbindelse med at Rolls-Royce Marine den 3. november 2011 utfisjonerte sin motorvirksomhet i Hordvik utenfor Bergen til Bergen Engines. Overføringen inkluderte både produksjons- og salgsvirksomheten, og overførte ansvaret etter motorsalgskontrakten til Bergen Engines.

(8) Rolls-Royce Marine ble i 2019 solgt til Kongsberg-gruppen. Rolls-Royce Marine endret da navn til Kongsberg Maritime CM AS. I 2021 ble Kongsberg Maritime CM AS innfusjonert i Kongsberg Maritime AS («Kongsberg Maritime»).

(9) Saksøkerne har opplyst at HDI Global SE var hovedassurandør i 2016 og at Assurance-foreningen Skuld var hovedassurandører i 2019. De øvrige forsikringsselskapene som er saksøkere, var co-assurandører. Det er videre opplyst at for Cerulean er Starleena den sikrede, mens SE Shipping og SE Ship Management er medforsikrede.

1.3 Om hovedmotorene ME1 og ME2 og anførte designfeil

(10) Cerulean har to like hovedmotorer «ME1» og «ME2», med serienummer 15235 og 15236. ME1 driver også en akselgenerator som er påkoblet gjennom giret, men ellers skal motorene ha lik belastning. Motortypen er en «BE B32:40L9PH». Motoren er produsert fra 1996 med basis i en tidligere motortype fra 1985 (B32:36L). Motorene brukes i marin sammenheng både som fremdriftsmotor og generatormotor/hjelpemotor. Den brukes også på landanlegg som generatormotor. «L» står for «Line» dvs. rekkemotor, og motoren har ni sylindere i rekke. Motoren produseres også som «V-motor». Motoren yter 4500 kW. Utvendig ser motoren slik ut:

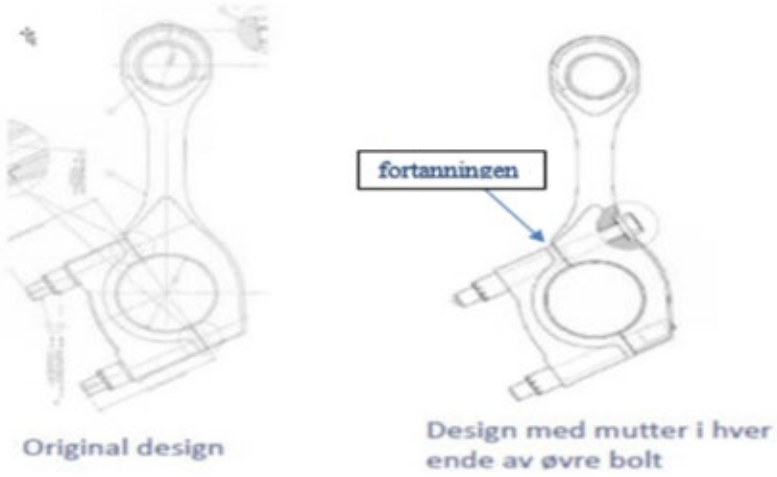


(11) Motorene om bord i Cerulean er en egen versjon av dieselmotoren som bruker tungolje («heavy fuel oil») av ikke-definert kvalitet. Dette drivstoffet krever kontinuerlig separering og forvarming, og det er derfor en egen installasjon på skipet for dette. Tungoljedrift stiller større krav til operasjonelt vedlikehold. Dersom det oppstår dårlig forbrenning av drivstoffet i sylindrene, vil dette føre til effekttap, større utslipp og kan føre til lekkasje av uforbrent tungolje ned i oljetroen. Tungolje i smøroljen vil redusere smøroljens generelle egenskaper.

(12) Saksøkerne anfører at det er designfeil ved motorens veivstaker og veivlagre. Veivstaken («connecting rod») er koblingen mellom et stempel, som beveger seg inni sylinderen, og veivakselen («crankshaft»). Veivstaken har to halvsirkelformede veivlagerskåler («bearing shells») som til sammen utgjør veivlageret («big end bearing»). Veivlageret er plassert der veivstaken er festet på veiven på veivakselen, det vil si i veivstakens «big end».

(13) Den opprinnelige veivstaken i B32:40-motoren er fra år 2000. Designet av veivlageret som sitter nede i veivstakens «big end», ble utviklet av Miba Gleitlager Austria GmbH («Miba») i 2000. Etter at det var avdekket svakheter med bolteinnfestingen i veivstakens nedre del, ble det i 2006 foretatt en endring av veivstaken, ved at den fikk en gjennomgående øvre bolt med mutter i begge ender. Dette er veivstaketypen som i dag står i alle B32:40L-motorene (rekkemotorene).

(14) Saksøkerne anfører at årsak til motorhavariene i 2016 og 2019 ved ME1, skyldtes en designfeil ved veivlageret i veivstaken. Videre anfører saksøkerne at det også er en designfeil ved selve veivstaken ved at tåleevnen er for svak, og at denne designfeilen fører til «fretting» i fortanningen/serrateringen i nedre del på veivstakene. Frettingen har forekommet i delingen nær halsen på veivstaken, der den lengste gjennomgående bolten sitter. Det er enighet om at sprekker som er funnet på fortanningen i veivstakehalsene ikke er årsak til motorhavariene. Nedenfor er et illustrasjonsbilde av den aktuelle veivstaken.



(15) Det er også utviklet en veivstakeversjon nr. 3, med «marinehode» i «big-end», som er benyttet i V-motorene fra 2008. Den er ikke utviklet for rekkemotoren, har en annen utforming, og kan ikke benyttes i rekkemotorene. Anførsler fra saksøkerne om at versjon nr. 3 av veivstaken skulle vært montert i motorene på Cerulean, er frafalt under hovedforhandlingen.

(16) Den 1. desember 2015 utstedte Bergen Engines et «service letter» vedrørende en oppgradering kalt «splash oil monitor upgrade». Systemet fungerer slik at det detekterer varmeutvikling i oljen og dermed utløser en alarm som vil gi skipets mannskap mulighet til å stanse motorene før varmeutviklingen resulterer i et havari. Systemet ble tilbudt Cerulean, men det ble ikke installert på motorene.

(17) I september 2016 ble det foretatt en endring på veivlageret ved at «crush height» på veivlagerskålene med tilhørende forspenning («hoop-stress») ble økt. Det er uenighet om bakgrunnen for endringen, hvor stor endringen var og konsekvensene av endringen. Veivlagerskålene endret ikke artikkelnummer, slik at produksjonsdatoen på veivlagerskålene er avgjørende for å kunne si noe om veivlagerskålene er av opprinnelig type, eller med økt crush height. Det er enighet om at det var veivlagerskåler uten økt crush height som ble montert da motoren ble reparert i 2017, etter 2016-havariet. Det er ukjent produksjonsdato på veivlagrene som ble brukt ved reparasjon etter 2019-havariet.

1.4 Om havariene, dokumentasjon og rapporter mv.

1.4.1 Havariet den 13. oktober 2016

(18) Ved det første havariet den 13. oktober 2016, hadde motoren vært i drift i 16751 timer. Cerulean lå utenfor Hazira havn i India. Ifølge «Incident report» samme dag ble begge hovedmotorene (ME1 og ME2) startet opp kl. 10.30 lokal tid. Kl. 10.45 hørte mannskapet unormale lyder fra ME1 på babord side. Motoren ble stanset kl. 10.47. Undersøkelser foretatt av skipets mannskap umiddelbart etter hendelsen, avdekket at det hadde oppstått et havari på veivlageret i sylinderenhet nr. 2 på ME1. Skipet la deretter til kai ved Hazira havn ved bruk av kun ME2 styrbord side og ved hjelp av to taubåter.

(19) Etter inspeksjon av ME1, foretatt av Rolls Royce Marine de påfølgende dagene, seilte Cerulean fra Hazira havn til Vietnam og Thailand for lossing av lasten. Skipet gikk da kun på ME2. Den 24. november 2016 ankom skipet Keppel Benoi Shipyard i Singapore for reparasjon.

(20) I tillegg til totalskadet veivlager og veivtapp nr. 2 samt sprekkskader på veivtapper, ble det registrert en rekke andre skader/avvik på ME1 i 2016, jf. survey-reporter fra Rolls-Royce Marine datert 18. oktober og 17. desember 2016, Goltens service report datert 9. januar 2017, Final H&M Survey-report fra Braemar datert 18. januar 2017 og «Lab report on one cracked connecting rod» fra DNV-GL datert 26. januar 2017. Det framgår blant annet av rapportene at det var striper og slitasje i nedre veivlagerskåler på veivtapp nr. 1 og 3, bærelager nr. 5-9 hadde synlig slitasje og striper, kamaksellager nr. 2 og 11 hadde synlige riper og slitasje, kam-follower nr. 3 hadde stor sprekk, sylindertopp nr. 2 hadde kavitasjonsskader/korrosjonsskader rundt innfesting av brennstoffinjektoren, og det var store avsetninger fra tungolje på drivstoffinnprøytningsutstyr og sprekker i pakningen til brennstoffpumpe nr. 3.

(21) Det ble også foretatt demontering av veivstakene på ME2, og det ble konstatert tilsvarende sprekkdannelser ved «big end» på flere av veivstakene på ME2.

(22) Verkstedet Goltens i Singapore foretok reparasjonene, hvor veivakselen på ME1 ble skiftet ut, med tilhørende veivlagre. De skadede veivstakene, totalt 15 av 18, ble også skiftet ut. Det ble også foretatt reparasjoner på motorens drivstoffsystem. Det vises til service report datert 9. januar 2017 fra Bergen Engines.

(23) I «Final survey report» datert 18. januar 2017 fra «Braemar Technival Servies Pte» bestilt av HDI-Gerling (hovedassurandør), så de ikke noen sammenheng mellom veivlagerskaden og sprekkene i veivstakene:

> «We are of the opinion that these cracks are not related to the failure of No 2 connecting rod bearing on the port main engine, currently under review.»

(24) En av de skadde veivstakene ble sendt til laboratoriet til DNV-GL (Det Norske Veritas GL) for undersøkelse, og det framkommer av «test report» datert 22. januar 2017 at:

> «It is concluded that the connecting rod had failed due to high cycle low stress fatigue, resulting from the cyclic and relative motion with extremely small amplitude that had occurred between the serrated surfaces of the connecting rod.»

1.4.2 Havariet den 15. januar 2019

(25) Det andre havariet inntraff 15. januar 2019. Av «Incident Report», framgår det ikke hvor hendelsen inntraff, men det er opplyst at skaden var «No1 Main Engine unit no3 crank pin damage». Det framgår av rapporten at motoren ble startet ca. kl. 1100. De sjekket da trykkforholdene og temperaturer. De sjekket også at det ikke var lekkasjer på brennstoff-ventilene. Driftsforholdene var normale under oppstarten og deretter ble motoren satt i framdriftsmodus. Motorturtallet ble deretter gradvis økt til 600 omdreininger. Da ble «oil mist concentration alarm» aktivert og motoren stoppet automatisk kl. 1108. Veivstake-lukene ble åpnet, og det ble funnet «metal pieces below no 3 big end bearing in sump». Veivstake nr. 3 ble fjernet og det ble funnet «heavy damages on bearing shells & pin». Motoren hadde gått ca. 11 000 nye timer etter 2016-havariet.

(26) I rapport utarbeidet av El Hamamsy Marine Services Ltd på vegne av Skuld (hoved-assurandør) etter undersøkelser den 31. januar 2019, er det beskrevet at skipet ble undersøkt av Goltens Co. Ltd i Dubai 26. januar 2019, og at skipet ankom Suez om morgenen 31. januar 2019. Det foreligger servicerapport fra Rolls-Royce Marine av 23. februar 2019, og service-report fra verkstedet Goltens datert 10. april 2019. I tillegg til totalskadet veivlager og veivtapp nr. 3 samt sprekkskader i fortanningen på alle veivstakene, ble det også i 2019 registrert tilleggsskader. Dette var sprekk i sylindertopp nr. 1, store mengder karbonavsetninger i smørekanalene inne i veivakselen og alle stemplene på ME1 måtte skiftes, grunnet for stor slitasje i øvre stempelring. Det ble også oppdaget avsetninger av tungolje på alle bærelagerhusene.

(27) Den 2. juni 2019 forelå en rapport fra survey-firmaet AMS Advanced Marine Surveys GmbH («AMS») v/Dipl. Ing. Steffen Fisher. Rapporten er ikke lagt fram, men er referert til i rapport av 28. januar 2020 fra Motoren- und Energietechnik GmbH («MET»), som Fisher innhentet for nærmere å undersøke skadeårsaken («MET-rapporten»).

(28) Det framgår av MET-rapporten at AMS mente å påvise en sammenheng mellom sprekkene i veivstakene og veivlagerhavariene; altså at begge skadene hadde en felles skadeårsak. MET-rapporten konkluderer imidlertid med at sprekkdannelsen i veivstakene og havariet av veivlagrene har to ulike skadeårsaker, og at årsaken til sprekkdannelsen i serrateringen er «highly cycle low stress fatigue cracks». DNV-rapporten fra 2017 og

MET-rapporten fra 2020 har dermed en sammenfallende konklusjon når det gjelder årsaken til sprekkdannelsene fra de serraterte områdene i «big-end» av veivstakene.

(29) I MET-rapporten konkluderes det med to designfeil, i samsvar med saksøkernes anførsler om designfeil, jf. punkt 12:

> «In this root cause analysis two design errors, which have led to serious engine damage, were identified. The design errors for the identified bearing damage on cylinder no 3 result from an insufficient projection of the bearing shells. For safe operation, the bearing projection must be increased...
>
> As described in chapter 9.1, the design of the bearing shells has been changed by the engine manufacturer by increasing the projection. However, no recall action or notification of the design change has been issued to the ship owners. It is expected that a larger projection will improve the fit of the bearing in the connecting rod big end bore, reducing the risk of bearing damage. Nevertheless, the bearings are still operating at very high capacity...
>
> The second design error for the identified cracks in the serration consists in a local overload of the connecting rod. For safe operation, geometric changes of the serrations are necessary to reduce the local excessive stresses...
>
> If the components had a safe design from the beginning, no changes would be necessary. As a result, the quality and service life of the engine were not as one would expect from a renowned engine manufacturer such as Rolls Royce».

(30) De saksøkte har engasjert «Ricardo Plc», et britisk selskap som er spesialist på skipsmotorer, til å utarbeide en rapport som vurderer påstandene om designfeil ved motorene og sannsynlig årsak til havariene i 2016 og 2019. Rapporten forelå 2. november 2022 («Ricardo-rapporten»). I Ricardo-rapporten konkluderes det med at veivlageret ikke er underdimensjonert. Videre at det ikke er funnet indikasjoner på at sprekkene i fortanningen på veivstakene skyldes en designfeil. Ricardo peker på at dårlig oljekvalitet/forurenset olje erfaringsmessig er en typisk årsak til veivlagerhavari, og at dokumentasjonen som foreligger, tyder på dette.

(31) Saksøkerne har forelagt Ricardo-rapporten for sine sakkyndige vitner. På denne bakgrunn har MET utarbeidet en tilleggsrapport datert 26. januar 2023. Videre har Maurstad Consulting utarbeidet en rapport datert den 18. mai 2023 («Maurstad-rapporten».)

1.5 Forliksavtaler

(32) Det er lagt fram tre forliksavtaler inngått mellom Rolls-Royce Marine og SE Shipping.

(33) De to første forliksavtalene ble inngått henholdsvis 7. desember 2015 og 31. mars 2016, og gjaldt krav knyttet til påståtte mangler ved det leverte gir- og styringssystemet under kontrakten.

(34) Den siste forliksavtalen ble inngått den 16. februar 2017. Denne ble inngått etter at SE Shipping framsatte krav om voldgift den 29. september 2016. Forut for dette, hadde SE Shipping den 12. april 2016 varslet heving av kontrakten med Rolls Royce Marine. SE Shipping framsatte hevingserklæring den 27. april 2016. SE Shipping fremsatte i den forbindelse krav om tilbakebetaling av kjøpesummen tilknyttet skipssettet på Cerulean, tilbakebetaling av innbetalt depositum for de tre ytterligere skipssettene (som aldri ble levert) samt erstatning. Både hevingen og pengekravene ble avvist av Rolls-Royce Marine.

(35) Ved e-post av 29. november 2016 fra Mills & Co, framsatte SE Shipping et forlikstilbud til Rolls-Royce Marine på USD 1 500 000 «inclusive of interest and costs in full and final settlement of all claims in the arbitration subject to prompt payment of this sum».

(36) Den 14. desember 2016 ble det framsatt et mottilbud på 500 000 USD fra Rolls-Royce Marine ved Daniel Liang i Allen & Gledhill.

(37) Ved e-post av 16. desember 2016 fra Mills & Co ble det opplyst at det hadde vært en utvikling i saken knyttet til motorhavariet den 13. oktober 2016, og at SE Shipping den 29. november 2016, da forlikstilbudet på USD 1,500,000 ble framsatt, ikke hadde vært klar over at veivstakene på begge motorene var «cracked». Videre ble det opplyst at:

> «9. Given the latest developments in Hazira, and as the attached report states, our clients have now sustained further losses in the region of US$2,000,000 in direct costs and for claims from charterers for off-hire and slow steaming. The quantum of our clients' claim has, therefore, increased by this amount. In the circumstances, our clients are unable to reduce the amount of their previous offer. Our clients hereby repeat their offer and agree to accept US$1,500,000 inclusive of interest and costs in full and final settlement of all claims in the arbitration subject to prompt payment of this sum...»

(38) Svar på tilbudet ble gitt ved brev av 20. januar 2017 fra Allen & Gledhill:

> «Now, turning to your clients' allegations about the incident with the main engine in Hazira, the observed damage to the engine and the connecting rods are consistent with an «overspeed» incident...
>
> In these circumstances, our clients' previous offer of USD 500,000 was more than reasonable. However, in an attempt to seek an amicable resolution of this entire matter, our clients are willing to increase their offer to USD 575,000 in full and final settlement of all claims arising from or in relation to the Contract, but subject to the execution of a suitably worded settlement agreement. Our clients only do so as they have no wish to be involved in incremental litigation on every occasion that your clients have an operational failure.»

(39) Den 16. februar 2017 inngikk SE Shipping og Rolls-Royce Marine forliksavtale («Settlement Agreement»), hvor det ble avtalt at Rolls-Royce Marine skulle betale USD 575,000 til SE Shipping.

(40) Under kontrakten «WHEREAS» bokstav F følger det at:

> «SE Shipping has alleged that there are various defect(s) with the Equipment supplied and installed on the «CERULEAN», including but not limited to the steering gear system, the ACON system and the main engines («SE Shipping's Allegations»). Rolls-Royce disagrees with SE Shipping's Allegations.»

(41) Under punkt 1 «Definitions and Interpretation» følger det at:

> «In this agreement, unless the context otherwise requires, the following words and expressions have the following meanings:
>
> *Related Parties:* a party's parent, subsidiaries, assigns, transferees, representatives, principals, agents, officers or directors.»

(42) Videre følger det under punkt 3 at:

> «This Agreement is in full and final settlement of all past, current and future claims, whether known or unknown, that Rolls-Royce and SE Shipping have or may have (as the case may be) against each other arising out of, in relation to or connected with the 2007 Contract, the 2010 Contract, any deliverables related to these contracts, any Rolls-Royce service attendances related to such deliverables, Rolls-Royce's Allegations and SE Shipping's Allegations.
>
> Each Party hereby releases and forever discharges, all and/or any causes of action, claims, rights, demands and set-offs, whether in this jurisdiction or any other, whether known or unknown to the Parties or to the law, and whether under statute, in law, torts or equity, that it, its Related Parties or any of them ever had, may have or hereafter can, shall or may have against the other Party or any of its Related Parties arising out of, in relation to or connected with the 2007 Contract, the 2010 Contract, any deliverables related to these contracts, any Rolls-Royce service attendances related to such deliverables, Rolls Royce's Allegations and SE Shipping's Allegations' Allegations (the «Released Claims»).»

(43) I avtalens punkt 4 framgår en avtale om «Agreement not to sue» og under avtalen punkt 6 *Warranties and authority* framgår det:

> «6.2 Each Party warrants and represents to the other with respect to itself that it has the full right, power and authority to execute, deliver and perform this Agreement.»

(44) De saksøkte anfører at forliksavtalen medfører at Starleena og forsikringsselskapene verken har et krav overfor Kongsberg Maritime eller Bergen Engines. Saksøkerne bestrider at forliksavtalen får betydning for de framsatte kravene, og viser til at SE Shipping ikke hadde fullmakt til inngå avtalen på vegne av Starleena. Det hevdes også at Bergen Engines ikke lengre er en «related party». Under saksforberedelsen har saksøkerne også anført at forliksavtalen ikke omfattet mangler ved hovedmotorene, men gjaldt styremaskineriet. Denne anførselen er frafalt.

1.6 Lovvalgsspørsmålet – kort om singaporsk rett

(45) Under saksforberedelsen er det reist spørsmål om lovvalg. Den 1. februar 2022 besluttet retten å skille ut lovvalgsspørsmålet til særskilt behandling, jf. tvisteloven § 16-1 andre ledd bokstav b). Hordaland tingrett avsa dom den 8. juli 2022, hvor slutningen var at: «Erstatningskravet skal behandles etter singaporsk rett som materiell rett».

(46) Dommen ble anket, men Gulating lagmannsrett forkastet anken ved dom av 30. september 2022. Dommen ble også anket til Høyesterett, som ved beslutning av 11. januar 2023 besluttet at anken ikke ble tillatt fremmet. Lovvalgsspørsmålet er således rettskraftig avgjort.

(47) I utgangspunktet besluttet retten å oppnevne én sakkyndig i singaporsk rett. Intensjonen var at partene i fellesskap skulle foreslå et omforent mandat til den sakkyndige. Da partene ikke klarte å bli enige om mandatet, heller ikke med bistand fra retten, besluttet retten at partene i stedet kunne føre et sakkyndig vitne hver om singaporsk rett. Saksøkerne har engasjert «attorney at law» Mr. Simon Goh («Mr. Goh») fra advokatfirmaet Rajah & Tann, til å avgi erklæring og tilleggserklæring og de saksøkte har sammen innhentet erklæring fra professor Kumaralingam Amirthalingam («professor Kumar»), tilknyttet Faculty of Law, National University of Singapore.

(48) Saken er anlagt som et erstatningskrav med grunnlag i reglene om erstatning utenfor kontrakt. Etter singaporsk rett, blir det et spørsmål om det foreligger «tort of negligence». De sakkyndige i singaporsk rett og partene, er enige om, at det etter singaporsk rett er fire grunnvilkår som må være innfridd for at det skal foreligge et erstatningsansvar for krav utenfor kontrakt. Retten viser til professor Kumars erklæring:

> «15. The following are the elements of negligence that must be proved in order to establish liability under Singapore law:
>
> i. A duty of care owed by the defendant to the claimant
>
> ii. A breach of the duty of care by the defendant
>
> iii. The breach of the duty of care caused actionable damage
>
> iv. The damage must satisfy the remoteness test, viz, it must be reasonably foreseeable.»

(49) Retten redegjør kort for innholdet i de fire grunnvilkårene, ved i hovedsak å vise til professor Kumars vurdering.

i. «A duty of care owed by the defendant to the claimant».

(50) Partene er enige om at det nærmere innholdet i denne plikten etter singaporsk rett følger av Court of Appeals dom «Spandeck». Det framgår av avgjørelsen at:

> «A single test to determine the existence of a duty of care should be applied regardless of the nature of the damage caused (ie, pure economic loss or physical damage). It could be that a more restricted approach is preferable for cases of pure economic loss but this is to be done within the confines of a single test. This test is a two-stage test, comprising of, first, proximity and, second, policy considerations. These two stages are to be approached with reference to the facts of decided cases although the absence of such cases is not an absolute bar against a finding of duty. There is, of course, the threshold issue of factual foreseeability but since this is likely to be fulfilled in most cases, we do not see the need to include this as part of the legal test for a duty of care.»

(51) Det må altså foreligge «proximity» – tilstrekkelig nærhet mellom saksøker og de saksøkte. Videre må det ikke foreligge «policy considerations» (samfunnshensyn) som utelukker en «duty of care».

(52) De tre neste vilkårene gjenkjennes fra norsk rett, og knytter seg til krav om ansvarsgrunnlag, faktisk og rettslig årsakssammenheng og skade/økonomisk tap.

ii. «a breach of the duty of care by the defendant»

(53) Retten viser til professor Kumars erklæring punkt 17:

> 17. ... A breach of the duty of care is established when it is proven that the defendant failed to take reasonable care to avoid a reasonably foreseeable risk. The standard of care is objective, measured by the standard that may be expected of the reasonable person in the defendant's circumstances (BNJ v SMRT Trains Ltd and LTA [2014] 2 SLR 7 («BNJ»)).

iii. «the breach of the duty of care caused actionable damage»

(54) Retten viser til professor Kumars erklæring punkt 18 og 19:

> 18. The test for causation that is applied in most cases is the «but-for» test: causation will be established if but for the defendant's negligence the claimant would not have suffered damage, absent any intervening event that breaks the chain of causation (Sunny Metal & Engineering Pte Ltd v Ng Khim Ming Eric [2007] 3 SLR(R) 782 («Sunny Metal»)). In cases where there are multiple potential causes occurring concurrently, the courts use the material contribution to damage test (Yeo Peng Hock Henry v Pai Lily [2001] 3 SLR(R) 555 («Pai Lily»); Bonnington Castings Ltd v Wardlaw [1956] AC 613 («Bonnington Castings»).
>
> 19. Actionable damage includes, but is not restricted to, personal injury, property damage, psychiatric harm, economic loss, and reputational harm. In some cases where the claimant is unable to prove that the defendant caused the actual harm, the claimant may be able to establish that the defendant has caused the claimant to lose a chance of avoiding the loss. The loss of chance action may succeed if the claimant can prove that they had a real and substantive chance that a third party would have conferred a benefit or avoided a risk of loss faced by the claimant (Asia

> Hotel Investments Ltd v Starwood Asia Pacific Management Pte Ltd [2005] 1 SLR(R) 661 («Asia Hotel Investments») at [47], referring to Allied Maples Group Ltd v Simmons & Simmons [1995] 1WLR 1602 («Allied Maples») at 1609-1611, 1614).

iv. «The damage must satisfy the remoteness test, viz, it must be reasonably foreseeable»

(55) Retten viser til professor Kumars erklæring punkt 20:

> 20. The remoteness test is satisfied if the type of damage that is suffered is reasonably foreseeable (Overseas Tankship (UK) Ltd v Morts Dock & Engineering Co Ltd (The Wagon Mound) [1961] AC 388 («Wagon Mound No 1»); Sunny Metal at [56]). This inquiry is value-laden and courts have discretion in drawing the lines of responsibility (Sunny Metal at [56]):
>
> This inquiry, unlike that of causation, presents a much larger area of choice in which legal policy and accepted value judgment must be the final arbiter of what balance to strike between the claim to full reparation for the loss suffered by an innocent victim of another's culpable conduct and the excessive burden that would be imposed on human activity if a wrongdoer were to be held to answer for all consequences of his default.

(56) Det nærmere innholdet i disse vilkårene vil dels framgå av partenes anførsler. Retten vil videre, i den grad det er nødvendig for å ta stilling til erstatningskravene som er fremmet, komme nærmere inn på vilkårene under rettens vurdering.

1.7 Prosessuelt

(57) Ved stevning tatt ut for Bergen tingrett (nå Hordaland tingrett) 16. november 2020, ble det reist søksmål mot Bergen Engines. Ved stevning den 26. november 2020, tok saksøkerne også ut søksmål mot Kongsberg Maritime. Begge søksmål ble tatt ut etter sakene var innstilt i forliksråd. Under forliksrådsbehandlingene var også SE Shipping og SE Ship Management klagere. I stevningene er saksøker nr. 7 angitt som «SE Shipping Lines Pte. Ltd. c/o SE Ship Management Pte. Ltd», men i prosesskrift av 12. desember 2020 ble dette korrigert. Saken mot Kongsberg Maritime ble reist ved Sunnmøre tingrett, men ble overført til Bergen tingrett. Tingretten besluttet den 20. april 2021 å forene sakene til felles behandling.

(58) Saksforberedelsen har tatt lang tid. Søksmålet ble reist i november 2020. Det var ingen aktivitet i saken fra mai 2021 til november 2021. Første planmøte ble avholdt i februar 2022.

(59) Det har videre vært avsagt to kjennelser om bevistilgang, hvor den ene kjennelsen ble anket til Gulating lagmannsrett. Lovvalgspørsmålet ble som nevnt avgjort ved særskilt pådømmelse, og rettskraftig avgjort ved at Høyesterett ikke tillot anken fremmet.

(60) Saksøkerne motsatte seg oppnevning av fagkyndige meddommere, og etter at beslutning om dette var fattet, tok det tid å få oppnevnt fagkyndige meddommere. Flere måneder

etter at disse var oppnevnt, reiste saksøkerne habilitetsinnsigelse mot meddommerne. Retten avsa i den forbindelse kjennelse den 22. mars 2023, hvor meddommerne ble funnet habile. Kjennelsen ble anket til Gulating lagmannsrett, som forkastet anken. Kjennelsen ble anket til Høyesterett, som ikke tillot anken fremmet.

(61) Videre har det vært utfordringer knyttet til oppnevning av rettsoppnevnt sakkyndig i singaporsk rett, som endte med at saksøkerne og de saksøkte benyttet en sakkyndig hver (til sammen to) i singaporsk rett.

(62) Opprinnelig var hovedforhandlingen berammet til den 16. januar 2023 til 27. januar 2023 (10 rettsdager), men hovedforhandlingen ble utsatt. Hovedforhandling ble avholdt over syv dager, fra 17.-25. august 2023.

(63) Under hovedforhandlingene møtte saksøkerne med partsrepresentant fra forsikringsselskapene, Einar Sandbakken. Ingen møtte fra Starleena. Prosessfullmektig var Thor Bendik Berg og rettslig medhjelper var Bård Amundsen. I tillegg fulgte tidligere prosessfullmektig, advokat Tor Aasberg, forhandlingene. For Bergen Engines møtte partsrepresentant Leif-Arne Skarsbø, prosessfullmektig Egil Horstad og rettslig medhjelper Edvard Stulien. For Kongsberg Maritime møtte partsrepresentant Kristian Østy-Deglem (til stede 17. og 18. august 2023), prosessfullmektig Asle Bjelland og rettslig medhjelper Ina Aanerud. I tillegg fulgte vitnet Rune Nordrik hele forhandlingene, jf. tvisteloven § 24-6. De sakkyndige vitnene Tomek Predko, Steffen Fischer, Theodor Maurstad, Ben McCully, Carl Pisani og Simon Goh fulgte deler av eller mesteparten av forhandlingene. I tillegg ble det hørt ytterligere tre sakkyndige vitner, Siegfried Bludszuweit, Steinar Gudmundset og Kumaralingam Amirthalingam (professor Kumar) og ett vitne, Günter Gumpoldsberger.

(64) Det ble gjennomført befaring på Nordnes, hvor motordeler fra 2019-havariet ble besiktiget. Det ble ellers foretatt slik dokumentasjon som framgår av rettsboken.

2 Saksøkernes påstandsgrunnlag

2.1 Lovvalgsspørsmålet

(65) Saksøkerne mener at vilkårene for erstatning utenfor kontrakt er oppfylt både etter singaporsk og norsk rett. Dersom retten kommer til at det forelå designfeil i 2005/2006, anføres det at erstatningskravet må vurderes etter norsk rett, til tross for dommen fra Gulating lagmannsrett som slår fast at det er singaporsk rett som regulerer forholdet.

(66) Det vises til Franzen, Lov og Rett nr. 7 2010 JU II s. 176:

> «Hva som er avgjort ved en særskilt pådømmelse av rettsvalgsspørsmålet i og med at rettsvalget kan avgjøres på mange ulike grunnlag, og det ikke er klart hvilke sider av rettsvalgsspørsmålet som er omfattet av en delt pådømmelse, må rettskraftvirkningene bero på en tolkning av domsslutningen i lys av premissene.»

(67) På domstidspunktet i 2022 hadde ikke tingretten eller lagmannsretten riktig kunnskap om på hvilket tidspunkt designfeilene ble gjort. Dommen fra tingretten og lagmannsretten avgjør ikke at singaporsk rett kommer til anvendelse som materiell rett for designfeil helt tilbake i 2006, men vurderte spørsmål om lovvalg ut fra havaritidspunktene i 2016 og 2019. Norsk rett kommer derfor til anvendelse. Det vises til tingrettens dom side 14 nest siste avsnitt:

> «Retten bemerker at det med skadestedet både kan forstås skadens handlingssted – der skaden oppstod – eller virkningssted – der den direkte skaden materialiserte seg. Ut fra en betraktning om handlingsstedet (locus delicti) som tilknytningsfaktor, vil det både kunne argumenteres for valg av norsk rett eller kinesisk rett, alt etter som det vurderes om den påstått erstatningsbetingende handlingen skjedde ved designet eller produksjonen i Norge, eller da motorene faktisk ble levert og inkorporert ved det kinesiske verftet. Dersom virkningsstedets rett (locus damni), legges til grunn, vil vurderingen i utgangspunktet peke mot valg av rettsreglene i de landene der havariene fant sted i 2016 og 2019.»

(68) Avgjørende for lovvalget var således når feilen ved designet forelå, og det fremgår at retten ikke har foretatt sin vurdering av lovvalget ut fra at designfeilen forelå allerede i 2005/2006.

(69) Siden rettskraftvirkningene av tingrettens dom, ut fra Franzens artikkel, vil bero på en tolkning av domsslutningen i lys av premissene, og det i dommens premisser ikke er hensyntatt at designfeilene forelå i 2005/2006, er rettskraftsvirkningen ikke til hinder for at erstatningskravet kan behandles etter norsk rett.

2.2 Skadeårsak – bevisbyrde

(70) Et av sakens hovedspørsmål, er hva som er skadens årsak. Saksøkerne har bevisbyrden for at skadeårsaken er en designfeil. Det anføres at motorhavariårsaken er underdimensjonerte veivlagerskåler i veivlageret i veivstakeversjon nr. 2 fra 2006. Skadene er forårsaket av bl.a. gnissing av metall mot metall i lagerhuset, og har forårsaket sprekker, riper, varmeutvikling, materialavskalling og oljekoksoppbygging

(71) Det er de saksøkte har bevisbyrden for at skadeårsaken er manglende vedlikehold, forurenset smøreolje, «overspeed» og/eller manglende kjøp av anbefalt «oil splash system». Saksøkerne har oppfylt sin bevisbyrde, og det bestrides at de saksøkte har oppfylt sin bevisbyrde.

2.3 Nærmere om de uaktsomme handlingene

(72) Saksøkerne anfører at det foreligger to ansvarsbetingende handlinger.

(73) Den første uaktsomme handlingen er at veivlagerdesignet/veivskåldesignet fra 2006, har vist å medføre store skader på veivstaker, veivtapp og veivlagerskåler. Dette resulterte i motorhavari i 2016 og 2019 på ME1.

(74) I 2016 ble designet på veivlagerskålene endret, og dette viser at det var en designfeil ved veivlagerskålene fra 2006. Bergen Engines skulle ha byttet ut veivlageret fra 2006 med det nye veivlageret som hadde økt forspenning («increased crush height»), da det ble utført reparasjon av motoren i 2017.

(75) I «Investegation report» fra Miba av 30. mai 2016, ble det bekreftet at nytt design var nødvendig, og slik endring ble besluttet med virkning fra september 2016. Likevel ble veivlagerskåler med design fra 2006, produsert i september 2015, montert da motoren ble reparert ved Goltens i 2017.

(76) Den andre uaktsomme handlingen er designfeil ved selve veivstaken. Det er funnet skader i veivstakens fortannede område, ved at dette området har for svak tåleevne i forhold til hva som er nødvendig for å håndtere den aktuelle motorbelastningen. Skadene i det fortannede området er ikke vurdert å være havariårsak, men medfører forhøyet risiko for bl.a. veivstakebrudd som kan resultere i motorbrann og eventuelt eksplosjon i motoren. For at motoren skal være trygg, må det gjøres endringer i fortanningen, slik at det reduserer belastningene i området. Saksøkerne viser til MET-rapporten og MET-tilleggsrapport av 26. januar 2023. Videre vises det til Maurstadrapporten.

(77) På bakgrunn av designfeilene er det fare for at de samme skadene oppstår igjen, men det kan også få andre alvorlige konsekvenser, som tap av fremdrift, ødeleggelse av motorkonstruksjonen, eksplosjon og brann, noe som vil sette skipet og mannskapet i uakseptabel fare.

2.4 De saksøktes anførsler om årsak til havariene bestrides

(78) Ricardo har ikke vurdert veivstakeversjonen i Cerulean, men «an earlier version of the connecting rod design ...», dvs. versjonen fra 1996. De har således ikke vurdert veivlagerskåldesignet fra 2006, som det anføres å foreligge designfeil ved. De sakkyndige vitnene fra Ricardo har videre forklart at de ikke har vurdert om veivstakene med veivlagre er i samsvar med krav fra klasseselskapene og kravene i SOLAS-konvensjonen. På grunn av dette er ikke rapporten relevant for å avklare om 2006-designet på veivlagerskålene har feil. Ricardo har heller ikke gjort undersøkelser av skadde motordeler fra Cerulean og foretatt tester og beregninger av disse.

(79) Prøver som ble tatt av smøreoljen viser at smøreoljen lå innenfor aksepterte verdier, og følgelig kan ikke forurensning i smøreoljen være havariårsak.

(80) Det er heller ikke holdepunkter for at det er «overspeed» (for høyt turtall) som er årsaken til havariene eller sprekker i fortanningen på veivstakene.

(81) Det har vært 47 veivakselutskiftninger på denne motortypen siden 2002, hvorav 33 av dem skjedde før 2016, jf. oversikt i Maurstad-rapporten. Dette viser med all tydelighet at det må være alvorlig designfeil ved veivlagerskålene og veivstakene.

2.5 Erstatning etter singaporsk rett

2.5.1 Innledning

(82) For at retten skal kunne konkludere med at det foreligger et erstatningsansvar basert på erstatning utenfor kontrakt etter singaporsk rett, må fire grunnvilkår være innfridd. Disse vilkårene er partene enige om.

2.5.2 «A duty of care»

(83) Det første vilkåret som må være oppfylt er at det må foreligge en «duty of care». Generelt beror spørsmålet om det foreligger en «duty of care» på en sammensatt vurdering der sentrale momenter er om det foreligger «proximity» (nærhet) mellom partene og «policy considerations».

(84) Det er ikke tvilsomt at det var fullt ut påregnelig for de saksøkte at alvorlige feil ved designet av veivlagerskålene og veivstakenes lagerhus ville kunne påføre skade overfor skipets eier, Starleena. Videre har et betydelig antall tilsvarende motorer, levert til en rekke andre skip i markedet, skiftet ut veivaksel-systemet. De saksøkte har forestått/anbefalt utbedring av disse motorene, og det har vært foretatt utskiftning av veivstakene. Veivstakene er senere blitt endret. Det foreligger på denne bakgrunn tilstrekkelig nærhet mellom partene.

(85) Det foreligger heller ikke «policy considerations» som utelukker en «duty of care». Avgjørelsen «Man B&W Diesel» fra «Court of Appeal» i Singapore er ikke avgjørende. Retten vektla at det i byggekontrakten mellom saksøker (PT Bumi) og verftet (MSE) var inntatt blant annet ansvarsbegrensninger for defekt utstyr ved garanti, hvor det var bestemt at kun verftet var ansvarlig for krav, og at kontrakten ikke kunne gi grunnlag for noe kontraktsmessig relasjon mellom saksøker og maskinleverandøren (MBS), som leverte maskinen til oljetankeren. Dette er ikke tilfelle i vår sak. Retten la også avgjørende vekt på at saksøker hadde forhandlet om en begrenset garanti og hadde valgt ikke å søke erstatning fra leverandøren selv om de kunne ha gjort dette. Heller ikke dette er tilfelle i vår sak.

(86) Når det gjelder forsikringsselskapene, har de saksøkte også en «duty of care» overfor dem. Starleena ble feilaktig forledet til å søke dekning under sin skrog- og motorforsikring, fordi de saksøkte ikke ga opplysninger om problemene med veivlagre og veivstakene. Forsikringsselskapene har av samme grunn vært uvitende om veivstakeproblemene og konsekvensene, og gitt forsikringsdekning på galt faktisk grunnlag. Kunnskap om skadens reelle årsak ble først kjent for assurandørene ved MET-rapporten i januar 2020. Reparasjonene av motorene skulle ha vært dekket kostnadsfritt av selger og produsent, og ikke som et skadetilfelle med dekning under H&M-forsikringen.

(87) Det anføres også at Bergen Engines, ved å ha levert nye deler og mottatt betaling for disse, er mottaker av deler av forsikringsoppgjøret både i 2016 og 2019, og det oppstår en særlig «duty of care» overfor assurandørene.

2.5.3 «A breach of the duty of care»

(88) Saksøkerne anfører videre at det foreligger «a breach of the duty of care».

(89) Det foreligger «a breach of duty of care» dersom de saksøkte har handlet «below the standard of care expected of him», jf. Mr. Gohs erklæring. Det framgår videre av erklæringen at «The standard of care is the objective standard of a reasonable person using ordinary care and skill».

(90) Det må legges vekt på konsekvensene av den store risikoen for miljø, mannskapets og andres liv, samt skipet som de alvorlige designfeilene vil kunne medføre.

(91) Motorene ble typegodkjent av DNV i 2009. Skipet ble klasset av DNV i 2013 og senere ble det skiftet til japanske Class NK i 2015. De produserte motordelene skal tilfredsstille klasseselskapenes krav til motorene. De saksøkte er videre ansvarlig for underleverandørens leveranser, herunder for levering av veivstaker og sylindere. Klassekravene har som et av sine viktigste formål å sørge for sikkerhet til sjøs for både mannskap og tredjemenn som kan bli skadelidende som følge av brudd.

(92) Bergen Engines har brutt kravene til typegodkjenning, klassing (DNV-GL og Class KK) og den internasjonale konvensjonen om sikkerhet til sjøs, SOLAS-1974, ved å produsere et design på veivlagerskålene og veivstaken som ikke er i samsvar med klassen. Brudd på klassekravene i form av designfeil på en så sentral del av skipsmotoren, er alvorlig. Det er klart at de saksøkte har handlet uaktsomt.

(93) Det er videre ingen tvil om at det var uaktsomt ikke å benytte de nye veivlagerskålene etter havariet i 2016. Det vises også til det store antallet registrerte skader og utskiftede veivakslinger på andre skip, som underbygger at de saksøkte har handlet uaktsomt.

2.5.4 «Actionable damage» – «Reasonably forseeable»

(94) Det er videre ingen tvil om at «the breach of the duty of care» forårsaket «actionable damage» og at skaden var «reasonably forseeable». Bare typen tap må være rimelig forutsigbart, det her ikke nødvendig at hele omfanget av skaden kunne forutses, jf. Mr. Gohs og professor Kumars forklaring.

2.6 Erstatning etter norsk rett

2.6.1 Gjelder begge de saksøkte

(95) Det anføres at saksøkerne kan gjøre gjeldende deliktansvar overfor de saksøkte og at vilkårene for erstatning utenfor kontrakt er oppfylt også etter norsk rett.

(96) Forsikringsgivere har etter skadeserstatningsloven automatisk regress når disse har betalt erstatning til skadelidte, jf. skadeserstatningsloven § 4-2.

(97) Skadeserstatningsloven § 4-4 nr. 1 medfører at de begrensingene som følger av skadeserstatningslovens § 4-2 jf. § 4-3, ikke gjelder ved sjøforsikring og når skaden er voldt

i næringsvirksomhet. Denne sak gjelder sjøforsikring og skaden er knyttet de saksøktes næringsvirksomhet.

(98) Det anføres at designet på veivstakene fra 2005/2006 som er benyttet i ME1 og ME2 medfører at internasjonale sikkerhetskonvensjoner, herunder SOLAS med tilhørende forskrifter er brutt. Videre medfører designfeilene at heller ikke motorene tilfredsstiller kravene i DNV sine klasseregler.

2.6.2 Informasjonsansvar – Bergen Engines

(99) Under norsk rett anføres at Bergen Engines hadde et informasjonsansvar, og at det foreligger et brudd på plikten til å informere om designendringen som ble gjennomført i 2016.

(100) Bergen Engines hadde kunnskap om skader og feil design på veivstaker og veivlagerskåler forut for første havari i 2016. Likevel informerte de ikke Starleena om dette. Bergen Engines har opptrådt grovt uaktsomt ved ikke å opplyse om motorproblemene, problemene med veivstakene, behovet for utskiftning av disse samt årsaken til versjonsendringene på veivstakene.

(101) Det vises til Miba sin rapport av 30. mai 2016, og til e-postkorrespondanse i tilknytning til denne, hvor det framgår at det var store problemer med eksisterende veivlagre. Det vises også til oversikt over alle motorhavariene og til at det har skjedd utskiftning av veivaksler på et betydelig antall skip.

(102) Videre vises til Oslo tingretts dom av 22. april 2022 (IMSK SE under konkurs og IMSK SE, dets konkursbo mot Man Energy Solutions Se og Man Energy Solutions Norway AS), hvor det ble konkludert med et slikt informasjonsansvar utenfor kontrakt.

2.7 Betydningen av forliksavtalen av 16. februar 2017

(103) Starleena er ikke part i avtalen, og har som utgangspunkt heller ikke rettigheter eller forpliktelser i henhold til avtalen. Det må i så fall foreligge en spesiell handling. Det erkjennes at Starleena er en «related party» til SE Shipping i henhold til avtalens punkt 4, men Starleena har ikke gitt fullmakt til SE Shipping, og er dermed ikke bundet av forliksavtalen. Det foreligger ingen bevis for at Starleena har bundet seg etter avtalen.

(104) Videre må «related parties» gjelde partene på begge sider av kontrakten. Når Bergen Engines ikke lenger er datterselskap av Rolls-Royce Marine, så har de mistet sin eventuelle beskyttelse under avtalen. De er ikke lenger en «related party» til Rolls-Royce Marine.

(105) Kongsberg Maritime kan imidlertid påberope seg avtalen da Rolls-Royce Marine er deres rettsforgjenger. Dette er uansett uten betydning, da SE Shipping som nevnt ikke hadde rett til å inngå avtalen på vegne av Starleena.

2.8 Erstatningskravet

2.8.1 Starleenas krav

(106) Starleenas krav (saksøker nr. 18) samlede krav utgjør: USD 1,217,847.24. Det vises til den framlagte dokumentasjon som dokumenterer tapet. De saksøkte misforstår dokumentasjonen, når det anføres at kravet ikke er dokumentert.

2.8.2 Assurandørenes krav

(107) Assurandørens (saksøker nr. 1 til 17) samlede krav utgjør: USD 2,816,874.27. Det vises til den framlagte dokumentasjon som dokumenterer tapet. De saksøkte misforstår dokumentasjonen, når det anføres at kravet ikke er dokumentert.

2.9 Solidaransvar

(108) De saksøkte blir solidarisk ansvarlig for designfeilene iht. reglene om fisjon i aksjeloven § 14-11 nr. 1-3. Dette understøttes også av de alminnelige reglene om solidaransvar etter reglene skadeserstatningslovens § 5-3, om flere som plikter å betale erstatning for samme skade. Det erkjennes at Kongsberg Maritime sitt ansvar er subsidiært, og at kun dersom Bergen Engines ikke betaler, kan saksøkerne holde Kongsberg Maritime ansvarlig. Dette gjenspeiles nå av saksøkernes påstand. Saksøkerne forholder seg til ordlyden i aksjeloven § 14-11 nr. 3, og vil ikke ta stilling til om det er tale om et ansvar der alle dekningsmuligheter må være uttømt hos Bergen Engines først, eller om det er tale om et ansvar der Kongsberg Maritime er forpliktet til å betale straks Bergen Engines ikke betaler.

3 Saksøkerens påstand

1. Bergen Engines AS dømmes til å betale til saksøker nr. 1 til og med 17 et beløp fastsatt etter tingrettens skjønn og oppad begrenset til USD 2,816,874.27 med tillegg av forsinkelsesrente fra stevning innen 14 dager fra dommens forkynnelse.

2. Bergen Engines AS dømmes til å betale til saksøker nr. 18 et beløp fastsatt etter tingrettens skjønn og oppad begrenset til USD 1,217,847.24 med tillegg av forsinkelsesrente fra stevning innen 14 dager fra dommens forkynnelse.

3. Kongsberg Maritim AS dømmes til å betale domsbeløpene som Bergen Engine AS tilpliktes å betale iht. påstand nr. 1 og 2 ovenfor, dersom Bergen Engine AS ikke oppfyller forpliktelsene og i samsvar med vilkårene i aksjelovens § 14-11 (3).

4 De saksøkte, Bergen Engines og Kongsberg Maritime sitt påstandsgrunnlag

4.1 Lovvalgsspørsmålet

(109) Spørsmålet om lovvalg har vært gjenstand for særskilt pådømmelse etter tvisteloven § 16-1. Det er rettskraftig avgjort at saksøkernes erstatningskrav skal behandles etter singaporsk rett. Det betyr at tingretten må vurdere om alle de materielle vilkårene for erstatningsansvar etter singaporsk rett er innfridd, og at en eventuell erstatningsutmåling skal skje etter singaporske erstatningsrettslige regler.

(110) Saksøkerne gjør et grunnløst forsøk på å begrense dommen fra Gulating lagmannsrett av 30. september 2022. Allerede i stevningen ble det gjort gjeldende designfeil ved tilvirkningen og at det forelå en informasjonsplikt om dette, og anførslene er omfattet av det tingretten og lagmannsretten tok stilling til. Et eventuelt nytt påstandsgrunnlag for de saksøktes ansvar er uansett uten betydning. Havariene skjedde fortsatt på samme sted, og det var dette som dannet utgangspunktet for lovvalget. Da dette ikke kunne være avgjørende for lovvalget, ble flaggstaten lagt til grunn. Denne endres ikke av en anførsel om designfeil.

4.2 Overordnet om de saksøktes anførsler

i. Det er ikke adgang til å omgå reglene i kjøpekontrakten ved å isteden formulere kravet som et erstatningskrav utenfor kontrakt

ii. Det er ingen designfeil ved motorene som de saksøkte hefter for

iii. Forliksavtalen mellom Rolls-Royce Marine og SE Shipping av 16. februar 2017 innebærer at verken Starleena eller forsikringsselskapene har noe erstatningskrav

(111) Disse grunnlagene leder hver for seg til frifinnelse. Retten avgjør selv hvilke(t) grunnlag saken avgjøres på.

(112) Subsidiært, for det tilfellet at retten skulle mene at det foreligger rettslig grunnlag for erstatning, gjør de saksøkte gjeldende at saksøkerne ikke har dokumentert noe økonomisk tap som er «reasonably forseeable».

(113) For det tilfellet at saksøkerne har krav på erstatning, må saksøkerne først uttømme dekningsmuligheten hos Bergen Engines, før Kongsberg Maritime kan kreves, jf. aksjeloven § 14-11 tredje ledd. Ansvaret er dermed tilsvarende et simpelt kausjonsansvar. Dette spørsmålet avgjøres etter norsk rett.

(114) Saksøkerne har under hovedforhandlingen akseptert at ansvaret er subsidiært, men ikke tatt stilling til om det er tilstrekkelig at Bergen Engines ikke har betalingsvilje eller om de også må mangle betalingsevne. Som nevnt, må saksøkerne må uttømme alle dekningsmuligheter overfor Bergen Engines (både betalingsvilje og betalingsevne må mangle), før kravet kan gjøres gjeldende mot Kongsberg Maritime.

4.3 Det er ikke adgang til å omgå reglene i kjøpekontrakten ved å isteden formulere kravet som et erstatningskrav utenfor kontrakt

4.3.1 Om «duty of care» under singaporsk rett

(115) For at de saksøkte skal bli erstatningsansvarlige, må det foreligge «a duty of care owed by the defendant to the claimant».

(116) Av «case law» med særlig betydning for denne saken, vises det til «Man B&W Diesel» fra 2004, hvor partsforholdet og kontraktsforholdet var svært likt som i vår sak. Saken gjaldt en skipseier («PT Bumi») sitt erstatningskrav utenfor kontrakt mot motorleverandør

(«Man B&W»). Skipsbyggingskontrakten ble inngått mellom PT Bumi og Malaysian Shipyard and Engineering («MSE») og kontrakten for kjøp/salg av motoren var inngått mellom MSE og Man B&W, som solgte motorer produsert av morselskapet Mirrless Blackstone («MBUK»). Rettslig bakgrunn for Man B&W Diesel var Ocean Front-avgjørelsen fra 1995, hvor Court of Appeal kom til at en utvikler (byggherre) av et boligkompleks hadde en «duty of care» overfor boligsameiet for konstruksjonsfeil. Underliggende instans kom til at samme prinsipp skulle anvendes i Man B&W Diesel. Dette var Court of Appeal uenig i, som slo fast at verken «proximity» mellom partene eller «policy considerations» kunne begrunne en «duty of care». I slike tilfeller er det kontraktens regulering, og ikke «tort of negligence», som skal legges til grunn. Dommen slår fast at det ikke er adgang til å omgå reglene i kontrakten ved å fremme kravet på grunnlag av «tort of negligence». I Man B&W Diesel vises det til, og siteres fra, en rekke andre dommer med tilsvarende synspunkter og konklusjoner.

4.3.2 De saksøkte har ingen «duty of care»

(117) Denne saken gjelder et tilfelle der det foreligger en kontrakt om kjøp av skipsmotorsett med en omfattende og uttømmende regulering av garanti- og erstatningsansvar for mangler. Tilsvarende som i Man B&W Diesel, foreligger det en «kontraktkjede» mellom selger av motorene, Rolls-Royce Marine og Starleena, men det foreligger ikke et kontraktsforhold mellom Rolls-Royce Marine og Starleena. Kjøpekontrakten ble inngått mellom Kongsberg Maritimes rettsforgjenger, Rolls-Royce Marine, og SE Shipping i 2010. Skipet – inkludert motorene – ble senere overført til Starleena i 2013. Som redegjort for ovenfor, er det ikke adgang til å omgå kontraktens regulering, og i stedet for fremme kravet på grunnlag av «tort of negligence».

(118) I vurderingen av om det foreligger «proximity» og «policy considerations», vises det til at det er tale om utpregede kommersielle parter i et kommersielt forhold. Videre vises det til motorsalgsavtalens karakter, hvor avtalen detaljert regulerer krav til motorene og risikofordelingen, for eksempel opphørte selgers ansvar for mangler senest 36 måneder etter levering. I avtalen er det også avtalt voldgift som tvisteløsningsmekanisme, og det foreligger et profesjonelt forretningsforhold. Det vises til de tre forliksavtalene og til at partene har fått bistand fra advokater på begge sider.

(119) Videre vises det til at kravet gjelder et rent formuestap. Det er ikke tale om skade på andre ting enn salgsgjenstanden selv og det foreligger ikke personskader. Fordelingen av ansvaret for slike kostnader er typiske kjernespørsmål i kontrakter mellom profesjonelle kjøpere og selgere, og er regulert i motorsalgskontrakten. Det er tale om skadet løsøre og ikke fast eiendom, og det foreligger ingen kjente eksempler på ansvar utenfor kontrakt for skadet løsøre i singaporsk rett.

(120) Starleena overtok heller ikke Cerulean i tillit til at Starleena kunne fremme krav mot Rolls-Royce Marine, hvis det var feil eller mangler ved motorene. Risikoen for feil/mangler ble også i hovedsak tilbakeført fra Starleena til SE Shipping fire dager etter nominasjonen av Starleena som eier av Cerulean, gjennom bareboat certepartiet.

(121) Dersom et krav som dette skulle tillates, vil det innebære en omgåelse av kontraktens avtalte ansvarsregulering, herunder en omgåelse av kontraktsprisen. Videre vil det innebære

at kjøper kan organisere seg ut av ansvarsbegrensninger og garantitid ved å opprette datterselskaper og overføre salgsgjenstanden. Videre vil et erstatningsansvar innebære «indeterminate liability», hvor kretsen av potensielt berettigede og omfanget utvides, og ansvaret kan bli evigvarende.

(122) De saksøkte har heller ikke noen «duty of care» overfor forsikringsselskapene. Det vises til at forsikringsselskapene ikke har bedre rett enn Starleena. Forsikringsselskapene «step into the shoes ...» til Starleena, jf. professor Kumars forklaring.

4.4 Det er ingen designfeil ved motorene som de saksøkte hefter for

4.4.1 Rettslig utgangspunkt – «a breach of the duty of care»

(123) For det tilfelle at det skulle foreligge en «duty of care», bestrider de saksøkte at det foreligger «a breach of the duty of care by the defendant».

(124) Det bestrides at de saksøkte har brutt «the standard of care» ved å handle uaktsomt. Det vises til professor Kumars erklæring punkt 17, hvor det framgår at uaktsomhetsvurderingen er objektiv, og målestokken er hva som kan forventes av en fornuftig person under de aktuelle omstendighetene. Denne vurderingen må ta utgangspunkt i tidspunktet den skadevoldende handling anføres å være begått, jf. professor Kumars forklaring. Av hans erklæring framgår det også at de saksøkte ikke har ansvar for eventuelle feil begått av underleverandør, jf. avsnitt 75.

(125) Det er saksøkerne som har bevisbyrden for at vilkårene for erstatning er oppfylt. Det gjelder både spørsmålet om det foreligger uaktsomhet og om de anførte designfeilene var skadeårsak i 2016 og 2019. Det er ikke opp til de saksøkte å sannsynliggjøre at skadeårsakene i 2016 og 2019 skyldes manglende drift og vedlikehold eller andre forhold, det er tilstrekkelig å påvise at det ikke er sannsynlig at skadeårsaken er eventuell designfeil.

4.4.2 Det foreligger ikke designfeil ved veivlageret

(126) Den anførte skadevoldende handlingen påstås å være designfeil med veivlageret, i form av for lav «crush height», som førte til motorhavarier på Cerulean i 2016 og 2019, dvs. henholdsvis fem og åtte år etter at motorene ble levert.

(127) De saksøkte bestrider at det foreligger designfeil med motorene. I 2006, etter at det ble avdekket svakheter ved selve veivstakens konstruksjon, ble det foretatt en endring av veivstaken, ved at den fikk en gjennomgående øvre bolt med mutter i begge ender. Denne endringer hadde ingen betydning for veivlageret, som fortsatt var likt det opprinnelige fra 2000.

(128) Senere ble et alternativt lagermetall, «Z1» testet ut i forbindelse med et ønske om å forlenge veivlagrenes levetid på gassmotoren som har høyere belastning. Undersøkelser viste at Z1 ikke ga ønsket resultat, jf. Mibas Investegation report av 30. mai 2016. Det bestrides at denne rapporten viser at det var nødvendig med utskifting av veivlagrene i motorene på Cerulean og andre dieselmotorer. Rapporten viser imidlertid at opprinnelige veivlagre var bedre, og opprinnelig oppbygning av lager og metall (Rillenlager) ble beholdt.

Etter anbefaling ble likevel «crush height» økt med ca. 10 %. Endringen utgjorde en marginal endring, som var så liten at veivlagerskålene ikke endret artikkelnummer. Endringen ble av hensyn til stordriftsfordeler også innført på diesel-varianten, selv om man ikke hadde erfart tilsvarende slitasje på disse motorene. Det vises til rapporten fra Miba og til Leif-Arne Skarsbø sin forklaring.

(129) Det bestrides videre at MET-rapportene, Maurstad-rapporten, Fishers forklaring og skadehistorikken sannsynliggjør at det foreligger en designfeil. Det vises særlig til at det ikke foreligger beregninger som underbygger at det er designfeil ved veivlageret. Det er heller ikke foretatt sammenligner med andre veivlagre. Ricardo har på sin side foretatt egne vurderinger og beregninger. Ricardo har også verifisert veivlageret opp imot «Ricardo Design Guidelines».

(130) Det bestrides at Ricardo ikke har vurdert designet på veivstaken og veivlagrene på motorene på Cerulean. De har verifisert det oppdaterte designet av veivstaken fra 2006. De har også påpekt at endringen av veivstaken i 2006 (med gjennomgående bolt i øvre del av veivlagerhuset) ikke fikk betydning for veivlageret, da veivlageret fortsatt var det samme som veivlageret fra 2002, etter endringen av veivstaken i 2006. AVL sine vurderinger av den opprinnelige veivstaken inkludert det opprinnelige veivlageret i 2002, er derfor relevante i denne saken. Ricardo har bekreftet at veivlageret var «state-of-the-art» på tidspunktet AVL verifiserte veivstaken inkludert veivlageret i 2002.

(131) Det bestrides at de saksøkte har brutt DNVs klasseregler og SOLAS. Skipet ble klasset av DNV i 2013 og senere ble det skiftet til Japanske Class NK i 2015. Motoren var typegodkjent hos DNV i perioden fra 13. februar 2009 til 30. juni 2011, dvs. i perioden da motorene ble ferdig levert fra fabrikken i Bergen i mai 2011. Den aktuelle motortypen har også vært typegodkjent hos en rekke andre klasseselskaper. I typegodkjenning av motorer inngår generell godkjenning av alle motorsystemer. I tillegg har enkelte komponenter spesiell godkjenning, herunder veivstaken. For disse er det krav om innsending av detaljert tegning for godkjenning. I tillegg kommer krav om materialsertifikat og sprekktesting for hver enkelt produsert veivstake. Det vises til Steinar Gudmundset sin forklaring om dette.

(132) Reder er ansvarlig for å varsle om veivakselhavari til klasseselskapet, og klasseselskapene skulle i så fall være kjent med veivakselhavariene på B32:40-motoren. Bergen Engines har aldri mottatt noen henvendelser fra klasseselskapene vedrørende veivstaken eller veivlageret.

(133) Oppsummert er det ingen holdepunkter for designfeil ved veivlageret og uaktsomhet ved utarbeidelsen av designet, og det er ingen holdepunkter for at Bergen Engines har hatt kunnskap om designfeil ved veivlageret i 2016. Saksøkernes anførsel om at designendringen er et «bevis» på «designfeil» er åpenbart grunnløs.

4.4.3 Sannsynlig skadeårsak til havariene i 2016 og 2019

(134) Derimot er det registrert en overhyppighet av hendelser på Cerulean. All erfaring med motorene tilsier at havari oppstår som følge av manglende drift og vedlikehold av motorene, som det stilles høye krav til når motorene går på tungolje, noe også den framlagte dokumentasjonen i saken underbygger.

(135) Når det gjelder 2016-havariet, vises det til at SE Ship Management vurderte skadeårsaken til å kunne være forurenset smøreolje, defekt differensialtrykk-alarm, at Oil Mist Detector var frakoblet eller defekt og det forelå flere urapporterte overturtall-hendelser. Videre vises til det servicerapporter forut for havariet, som viser at det var svikt ved oljetåkedetektoren (september 2015), problemer med turtallsmåleren (januar 2016) og til at smøreolje-separatorene ikke ble betjent hensiktsmessig, og at det ble funnet store mengder slam i oljen. Videre ble smøreoljefiltre skiftet i gjennomsnitt annenhver uke og det ble benyttet uoriginale filtre (august 2016). Den 14. september 2016 viste oljeprøve høy grad av forurensning i smøreoljen. Videre vises det til at det ikke har vært mulig å oppdrive driftsdata, alarmlogger og motorlogger fra perioden havariet skjedde. Sumpen og oljefiltre var også rengjort før serviceinspektøren kom om bord.

(136) Når det gjelder 2019-havariet, er det også her klare indikasjoner på forurensing av smøre-oljen. MET-rapporten avskriver mangelfull drift og vedlikehold fordi det ikke er funnet skade på andre veivtapper enn i sylinderenhet nr. 3. Tilstanden til veivtappene er imidlertid udokumentert, samtidig som blant annet veivlagrene og rammelagrene viser skader som følge av forurensning.

(137) Maurstad-rapporten avskriver mangelfull drift og vedlikehold som havariårsak fordi «No signs of lack of lubrication oil or the storage of particles can be found on the damage components». Dette er beviselig feil.

(138) Når det gjelder saksøkerens sakkyndige vitne, Fischer, bekreftet han i retten at det ble funnet indikasjoner på tungolje i smøreoljen. Videre at han opprinnelig vurderte at havariet i 2019 var forårsaket av manglende vedlikehold. Det vises også til at Fischer har opplyst at han hadde tilgang til både oljeprøver og alarmlogger fra da havariet skjedde. Til tross for dette, er disse ikke framlagt for retten, slik saksøkerne ble pålagt ved kjennelsen om bevistilgang av 24. august 2022. Det vises også til at det har skjedd to etterfølgende veivlagerhavari i 2020 og ett i 2023, som gir en klar indikasjon på at det ikke er sammenheng mellom eventuell designfeil på veivlageret og motorhavariene, men at det foreligger drifts- og vedlikeholdssvikt.

(139) Det bemerkes også at Cerulean kunne ha installert en «splash oil monitor». Hadde systemet blitt installert på Cerulean i 2015 da det kom, ville motorhavariene etter all sannsynlighet vært avverget.

4.4.4 Anført designfeil ved veivstakens fortanning

(140) Saksøkerne anfører også at det foreligger en designfeil i form av svakhet ved veivstakens fortanning, fordi det er funnet sprekker i fortanningen på flere av veivstakene, ved begge havariene. Det er enighet om at disse sprekkene ikke er årsak til havariene.

(141) De saksøkte bestrider at saksøkerne har dokumentert at det foreligger en feil ved designet på grunn av disse sprekkene. Veivstakedesignet ble verifisert av AVL i mai 2002, og endringen av veivstakken med gjennomgående øvre bolt og mutter i begge ender i veivlagerhuset i 2006, hadde ingen betydning for fortanningen. Cerulean er eneste skip man har erfart slike sprekker, og noe som gjør det svært lite sannsynlig at det foreligger en designfeil. Det vises også til at MET sine beregninger er for dårlige til å kunne evalueres/

kontrolleres, jf. Ricardos vurdering. Når det gjelder Maurstad-rapporten, inneholder den ingen beregninger eller designanalyser, den vises kun til MET-rapporten.

(142) Etter de saksøktes oppfatning underbygger bevisførselen at sprekker i fortanningen kan skyldes overturtall-hendelser, men uten tilgang til alarmlogger og driftsdata er det ikke mulig å fastslå skadeårsaken.

(143) Oppsummert er det ingen holdepunkter for designfeil med fortanningen og det er ingen holdepunkter for uaktsomhet ved designarbeidet hos Rolls-Royce Marine. Det foreligger ingen «breach of the duty of care».

4.5 Påstått kunnskap om den påståtte feilen ved veivlageret

(144) Det bestrides at Bergen Engines skal ha hatt kunnskap om eventuell designfeil i 2016, og at det har vært uaktsomt og installere veivlagerskåler som ble produsert i 2015, da motoren ble reparert etter 2016-havariet. Dersom Bergen Engines hadde vært klar over designfeil, hadde det vært all grunn til å endre artikkelnummer på veivlagerskålene i forbindelse med endringen av crush height i 2016, og levert de nye veivlagerskålene. Det gir ingen mening at Bergen Engines skulle ha levert veivlagerskåler som de visste det var designfeil ved, da de nye veivlagerskålene med økt crush height forelå.

(145) Dette er uansett en anførsel som kun gjøres gjeldende under norsk rett, og kan av den grunn heller ikke føre fram, da det er singaporsk rett som regulerer spørsmålet.

4.6 Forliksavtalen mellom Rolls-Royce Marine og SE Shipping av 16. februar 2017 innebærer at verken Starleena eller forsikringsselskapene har noe erstatningskrav

(146) Forliksavtalen av 16. februar 2017 innebærer at verken Starleena eller forsikringsselskapene har noe erstatningskrav mot de saksøkte. Det fremgår uttrykkelig av forliksavtalen at den innebærer et endelig oppgjør av alle eksisterende og fremtidige krav og motkrav knyttet til leveransene under motorsalgskontrakten, herunder er det uttrykkelig presisert at den gjelder «the main engines». Videre er det inntatt en egen bestemmelse som forplikter partene til å ikke anlegge søksmål om slike krav.

(147) De formelle partene i kontrakten var Rolls-Royce Marine og SE Shipping. Det fremgår imidlertid av forliksavtalen at den også omfatter de nevnte partenes «Related Parties».

(148) Rolls-Royce Marine er Kongsberg Maritimes rettsforgjenger, og Kongsberg Maritime er å anse som part i avtalen. Bergen Engines er «related party» ved å være en «transferees», og dermed også beskyttet av forliksavtalen. Videre er Starleena også bundet av forliksavtalen ettersom selskapet er et datterselskap av SE Shipping, og dermed en «related party» i relasjon til SE Shipping.

(149) Starleena er bundet av punkt 4.1 i forliksavtalen basert på doktrinen «agency-forhold» (fullmaktsforhold) i singaporsk rett. Starleena er bundet på grunnlag av såkalt «implied authority» og/eller «apparent authority». Når det gjelder «implied authority», er det ut ifra partenes adferd og omstendighetene ellers, sannsynlig at Starleena har gitt SE Shipping

fullmakt til å inngå forliksavtalen på deres vegne. Det vises blant annet til at Starleena er et heleid datterselskap av SE Shipping, og at SE Shipping gjennom bareboat certepartiet med Starleena har et vidtgående ansvar for å håndtere utbedring av skipet. Det vises også til at det er inngått forliksavtaler vedrørende styremaskineriet på Cerulean uten at Starleena har fremmet innsigelser, og at Gaurav Bansal, som har signert samtlige forliksavtaler på vegne av SE Shipping, også har signert en rekke andre dokumenter fremlagt i saken på vegne av både SE Shipping og Starleena. Når det gjelder «apparant authority», gjøres gjeldende at Starleena ved sin handlemåte har gitt tredjepart rimelig grunn til å tro at SE Shipping har hatt fullmakt til å binde Starleena til forliksavtalen.

(150) Forsikringsselskapene utleder sin rett fra Starleenas krav, og vil ikke ha større rett enn Starleena. Dersom retten kommer til at Starleena som følge av forliksavtalene ikke har noe krav mot de saksøkte vil det samme gjelde for forsikringsselskapene.

4.7 Subsidiært; Det er ikke dokumentert et økonomisk tap som er «reasonably forseeable»

(151) De saksøkte vil anføre at heller ikke vilkåret om at bruddet på en «duty of care» «caused actionable damage» er innfridd. Saksøkerne har ikke dokumentert at det foreligger et økonomisk tap som står i årsakssammenheng med et eventuelt brudd på de saksøktes «duty of care».

(152) De saksøkte bestrider ikke at det har oppstått et tap som følge av motorhavariene. Et helt sentralt bevisspørsmål er imidlertid om det er Starleena som har lidt et økonomisk tap i forbindelse med motorskadene. Det er den som fremmer kravet som må sannsynliggjøre tapet.

(153) Når det gjelder erstatningskravet til Starleena, vises det til de fremlagte bareboat certepartiene mellom Starleena og SE Shipping, som tilsier at de tap og kostnader som kreves erstattes skal dekkes av SE Shipping, og ikke Starleena. Av bareboat certepartiene framgår det at SE Shipping er forpliktet til å holde Starleena skadesløs for alle kostnader i forbindelse med bruk av Cerulean. I den grad Starleena har hatt kostnader i forbindelse med motorhavariene, har de krav på å få dekket kostnadene av SE Shipping. Videre framgår det av bareboat certepartiene, at det er SE Shipping som er ansvarlig for tidstap, mens Starleena har krav på leie uansett.

(154) Fakturaer som er fremlagt av saksøkerne kan også indikere at Starleena fremmer krav på erstatning for tap som andre selskaper (SE Shipping og/eller SE Shipping Management) har lidt. Det vises også til forliksavtalen fra 2017 og forhandlingene knyttet til denne. Det var SE Shipping som framsatte krav, forhandlet og inngikk forliket, og det ble opplyst at SE Shipping hadde hatt kostnader i forbindelse med 2016-havariet på USD 2 000 000. Det er også opplyst at det var SE Shipping som beholdt beløpet som ble utbetalt i henhold til forliket.

(155) De framsatte krav er videre udokumenterte. I stevningen ble erstatningskravene kun dokumentert med betalingsanbefalinger fra Richard Hogg Lindley, to enkeltsider fra Skulds «Adjustment of Particular Average» og to oversikter over Starleenas angivelig tap. Dokumentasjon som er framlagt senere dokumenterer heller ikke tapet. Starleenas angivelige

tap kun er opplistet i to tabeller, uten at det er fremlagt noe underlagsdokumentasjon som viser det faktiske tapet og at egenandelene som kreves erstattet, reflekterer reelle kostnader som Starleena har hatt.

(156) Forsikringsselskapene har ikke en bedre rett enn den sikrede de trer inn i kravet til, i dette tilfellet Starleena. Forsikringsselskapet har ikke et selvstendig søksmålsgrunnlag: «cause of action», mot de saksøkte etter singaporsk rett. Dersom det rent faktisk er SE Shipping som har lidt tapet, vil både motorsalgskontrakten og forliksavtalen fra 2017 sperre for kravet. SE Shipping er ikke part i saken, og Starleena kan ikke fremme krav på deres vegne.

(157) Videre er heller ikke erstatningskravet fra forsikringsselskapene dokumentert. Det er ikke fremlagt noen oversikt, summeringsark eller forklaring sammen med dokumentasjonen som gjør det meningsfullt å forsøke å kontrollere hvilket selskap som har pådratt kostnadene, til hvilke selskaper under polisen forsikringssummen er utbetalt eller at erstatningskravene samsvarer med de utbetalte forsikringssummene og de angivelige kostnadene. De saksøkte registrerer for eksempel at det foreligger en rekke fakturaer fra SE Ship Management og SE Shipping.

(158) En konsekvens av manglende dokumentasjon, er at det ikke er avklart fra hvilket selskap forsikringsselskapene mener å ha subrogert sitt krav. Det foreligger imidlertid flere forhold som taler for at det er SE Shipping som har mottatt forsikringsoppgjøret, jf. ovenfor. Når dette ikke er avklart, er det ikke mulig for retten å ta stilling til om alle poster oppfyller kravet om at tap og kostnader skal være «reasonably forseeable».

5 Saksøkte nr. 1, Bergen Engines AS sin påstand

1. Bergen Engines AS frifinnes.

2. Saksøker nr. 1 til 18 idømmes solidaransvar for Bergen Engines AS sine sakskostnader.

6 Saksøkte nr. 2, Kongsberg Maritime AS sin påstand

1. Kongsberg Maritime AS frifinnes.

2. Saksøker nr. 1 til 18 idømmes solidaransvar for Kongsberg Maritime AS' sakskostnader.

7 Rettens vurdering

7.1 Lovvalgsspørsmålet

(159) Som det framgår innledningsvis er det rettskraftig avgjort at «Erstatningskravet skal behandles etter singaporsk rett som materiell rett».

(160) Saksøkerne gjør likevel fortsatt gjeldende rett at erstatningskravet skal behandles etter norsk rett. Det anføres at designfeilen oppsto i 2005/2006, og at lagmannsretten ikke vurderte dette da de avsa dom i lovvalgspørsmålet.

(161) Retten nevner innledningsvis at det følger av tvisteloven § 19-15 første og andre ledd at en

rettskraftig avgjørelse er bindene for partene og at «En rettskraftig avgjørelse av et krav skal uten realitetsbehandling legges til grunn i en ny sak der retten må ta stilling til kravet for å avgjøre saken».

(162) Retten bemerker videre at domsslutningen gir lite rom for tolkning i lys av premissene, jf. saksøkernes anførsler om dette. Domsslutningen kan vanskelig tolkes på annen måte enn at saksøkernes krav om erstatning skal behandles etter singaporsk rett som materiell rett. Lovvalgspørsmålet ble skilt ut til særskilt behandling, og det er fortsatt det samme erstatningskravet retten skal ta stilling til, selv om saksøkerne eventuelt skulle ha framsatt et nytt påstandsgrunnlag for sitt krav, etter at lovvalgspørsmålet ble rettskraftig avgjort.

(163) Saksøkerne har uansett, også under tingrettens og lagmannsrettens behandling av lovvalgspørsmålet, anført at det forelå designfeil ved produksjonen av veivstaken og veivlageret. Retten viser til saksøkernes forliksklage og stevning, hvor det ble vist til MET-rapporten fra 2020 som grunnlag for dette. Videre viser retten til at tingretten i sin dom om lovvalget har redegjort for saksøkernes anførsler på følgende måte:

> «Skadene på motorene er forårsaket av den utviklings, produksjons- og sammenstillingsprosessen samt ansvaret forbundet med dette, som fant sted i Rolls-Royce Marine AS (overdragende selskap i fisjonen med de to saksøkte) sitt daværende fabrikkanlegg i Bergen. Det forhold at skadene er påvist å være designfeil, medfører at skadene forelå allerede ved utviklingen og produksjonen i fabrikken i Bergen, og skadestedet er følgelig Bergen.»

(164) Videre viser retten til lagmannsrettens dom, som i stor grad viser til tingrettens dom, hvor det uttales at:

> «Høyesterettspraksis og juridisk teori gir etter lagmannsrettens syn en solid rettskildemessig forankring for at lovvalget i saker om erstatning utenfor kontrakt som hovedregel skal avgjøres etter skadestedets rett. Tingretten har følgelig tatt korrekt rettslig utgangspunkt for vurderingen av spørsmålet om lovvalg.
>
> Spørsmålet videre blir om det skal gjøres modifikasjoner eller unntak fra hovedregelen om skadestedets rett i tilfeller der handlingen fant sted i et annet land enn landet der skaden inntraff. I foreliggende sak er den påstått skadevoldende handling designfeil under produksjonen/tilvirkingen av den aktuelle skipsmotoren i Bergen, mens skaden på motorene inntraff da skipet befant seg i en indisk havn i 2016 og i Arabiahavet i 2019».

(165) Etter å ha vist til tingrettens dom, oppsummerer lagmannsretten følgende:

> Lagmannsretten er enig i disse betraktingene fra tingretten, og betydningen de har for spørsmålet om lovvalget i saker der handlings- og virkningsstedet er ulike land. I tråd med det som ble lagt til grunn av Høyesterett i HR-2009-2266-A (Bokhandler), har tingretten deretter i den konkrete vurderingen sett hen til at det følger av Roma II-forordningen artikkel 4 nr. 1 at det er landet der de direkte skadene materialiserte seg («occurs») som er avgjørende for lovvalget. Den direkte skaden materialiserte seg imidlertid i dette tilfellet på to ulike tidspunkter på to ulike steder,

> nærmere bestemt i en indisk havn i 2016 og i internasjonalt farvann (Arabiahavet) i 2019. Tingretten har konstatert at en anvendelse av artikkel 4 nr. 1 etter sin ordlyd dermed vil kunne lede til at flere lands materielle rett er aktuell.
>
> Tingretten har i denne situasjonen funnet grunnlag for å anvende skipets flaggstat som hjelpekriterium for fastleggelsen av virkningsstedet. Under henvisning til Kommisjonens Explanatory Memorandum COM/2003/0427, EU-domstolens avgjørelse i Torline (C-18/02) og hensynet til forutberegnelighet konkluderer tingretten med at siden skaden på motorene skjedde om bord på skipet, og ikke skyldes omstendigheter utenfor skipet, skal erstatningskravene behandles etter singaporsk rett, siden flaggstaten til skipet er Singapore.

(166) Lagmannsretten konkluderte med det samme som tingretten:

> «Lagmannsretten konkluderer etter dette med at skipets flaggstat er avgjørende for å fastslå skadestedet etter hovedregelen i Roma II-forordningen artikkel 4 nr. 1, og at erstatningskravet følgelig skal behandles etter singaporsk rett».

(167) Oppsummert kan ikke retten se at det er framsatt nye anførsler knyttet til når designfeilen inntraff, og i alle fall ikke at det nå anføres at designfeilen forelå på et tidligere tidspunkt enn det tingretten og lagmannsretten la til grunn ved sin vurdering av lovvalgspørsmålet.

(168) Uansett er tidspunktet for når den eventuelle designfeilen forelå, uten betydning for lovvalgspørsmålet. Som det framgår er utgangspunktet for lovvalget skadestedet (der skaden materialiserte seg). Da dette var på to ulike tidspunkt på to ulike steder, ble flaggstaten til skipet benyttet som «hjelpekriterium» for å fastslå skadestedet. Flaggstaten – Singapore – ble derfor det avgjørende for lovvalget.

(169) Retten behandler etter dette saksøkernes erstatningskrav etter singaporsk rett som materiell rett.

7.2 Foreligger det designfeil ved veivstaken og veivlageret – dvs. foreligger det «a breach of the duty of care by the defendant»?

7.2.1 Innledning

(170) Retten finner det mest hensiktsmessig å ta stilling til saksøkernes erstatningskrav ved å vurdere om saksøkerne har sannsynliggjort designfeil ved motorens veivstaker og veivlagre.

(171) Retten har kommet til at saksøkerne ikke har sannsynliggjort at det foreligger designfeil ved motorens veivstaker og veivlagre. Forutsatt at de saksøkte hadde en «duty of care», konkluderer retten derfor med at det ikke foreligger «a breach of the duty of care by the defendant». Kort oppsummert har saksøkerne ikke sannsynliggjort at de saksøkte har opptrådt erstatningsbetingende uaktsomt. Det foreligger dermed ikke et ansvarsgrunnlag.

(172) Ved spørsmålet om det foreligger uaktsomhet, må retten foreta en vurdering av om de saksøkte har handlet i strid med kravet til forsvarlig opptreden på området. Vurderingen er objektiv, og målestokken er hva som kan forventes av en normalt fornuftig person/subjekt.

Denne vurderingen må foretas med utgangspunkt i tidspunktet den skadevoldende handling anføres å være begått. Retten viser til professor Kumar og Mr. Gohs erklæringer og vitneforklaringer.

7.2.2 Anførselen om designfeil på veivlagrene

(173) Saksøkerne har anført at det forelå en designfeil ved veivlagrene, ved at forspenningen («hoop stress») i de opprinnelige veivlageret var for lavt. Det anføres at endringen som ble gjennomført i 2016, hvor «crush height» ble økt, dvs. at lengden på veivlagerskålene ble økt, dokumenterer at det var en designfeil ved veivlagrene, før endringen i 2016 ble gjennomført.

(174) Som nevnt ble veivlageret utviklet av Miba i 2000. Retten legger etter bevisførselen til grunn at lagermetallet som ble valgt var av typen «Rillenlager», og veivlageret ble tilpasset veivstaken på B32:40-motorene. Veivstaken inkludert veivlageret ble verifisert av AVL LIST GmbH («AVL») i 2002.

(175) Rolls-Royce Marine ble etter hvert oppmerksom på at det skjedde en del veivstakebrudd med denne veivstaken. Det ble avdekket «fretting»-skader på gjengepartiet i den øverste festebolten for veivlageret, som utviklet seg til utmattingsbrudd i veivstakehalsen. Rolls-Royce Marine tilbakekalte da alle leverte motorer, og veivstakene ble i 2006 modifisert ved at Rolls-Royce Marine boret ut gjengepartiet i veivstakehalsen og det ble satt inn en gjennomgående bolt. Denne endringen hadde ingen betydning for veivlageret, som fortsatt var likt det opprinnelige veivlageret fra 2000. Retten viser til vitneforklaringene til Gumpholdsberger, Nordrik og Skarsbø, som retten legger til grunn.

(176) Retten vil bemerke at saksøkerne anfører at det ble gjort endringer ved veivlagerdesignet i 2005/2006. Dette er ikke korrekt. Det var veivstaken (som fikk gjennomgående bolt) som ble endret i 2006. Denne endringen fikk altså ingen betydning for veivlageret.

(177) Senere ble et alternativt lagermetall, «Z1» testet ut i forbindelse med et ønske om å forlenge veivlagrenes levetid på gassmotoren B35:40V16 (V-motoren), som har høyere belastning enn dieselmotoren. Veivstakene i disse motorene hadde identiske veivlagre som B36:40-motoren. Undersøkelser viste at Z1 ikke ga ønsket resultat, jf. «Mibas Investegation report» av 30. mai 2016. Rapporten viser tvert imot at det opprinnelige Rillenlageret var bedre, hvor man ikke opplevde tilsvarende «local oil-coke build-up» (oljekoksoppbygging). Rillenlageret ble derfor beholdt.

(178) Etter anbefaling fra Miba ble likevel «crush height» økt med ca. 10 %, jf. Gumpholdsberger fra Miba sin forklaring, jf. også Mibas Investegation Report av 30. mai 2016, hvor det framgår:

> «To get a better bearing back contact of the bearing shell to the housing an increase of the crush height similar to the marine head conrod bearing is certainly an improvement».

(179) Retten legger til grunn at endringen ble gjennomført for å øke friksjonen og flatetrykket mellom lagerskålene og boringen i veivstakens «big-end» på gassmotorene. Endringen av

lagerskålene ble samtidig gjort gjeldende også for dieselmotorene, selv om Bergen Engines ikke hadde erfart tilsvarende slitasje på dieselmotorene. Slik ble kun en versjon av veivlagrene opprettholdt. Endringen på veivlagerskålene var så liten at de ikke endret artikkelnummer. Det vises Skarsbø sin forklaring.

(180) Retten legger videre til grunn at dette medførte en endring der «hoop-stress» gikk fra et allerede høyt nivå til en enda høyere nivå, sammenlignet med andre tilsvarende veivlagre. Retten viser til Mibas benchmark analyse fra 2016 for B32:35-motoren (gassmotoren med identiske veivlagre), som viser at både det originale veivlageret fra 2000 og det nye designet fra 2016 «are at the top end of this benchmark sample», jf. Ricardos rapport.

(181) Saksøkerne har anført at de saksøktes sakkyndige fra Ricardo ikke har vurdert veivstakene som er på motorene i Cerulean. Saksøkerne anfører at det er den første veivstakeversjonen Ricardo har vurdert, og at det derfor ikke har vurdert veivlagerdesignet fra 2006.

(182) Dette er ikke korrekt. Retten bemerker for det første at det ikke finnes noe veivlagerdesign fra 2006, og at Ricardo har vurdert veivstakene om bord i Cerulean fra 2006, med tilhørende veivlagre fra 2000, og senere endring i 2016. For det andre har Ricardo vurdert at AVL's verifisering i 2002 av veivstaken inkludert veivlageret fra 2000, var «state of the art» da vurderingen ble gjort. De har videre påpekt at AVL's verifisering i 2002 av veivstaken og veivlageret er relevant for saksøkernes anførsler om designfeil ved veivlageret, så lenge veivlageret fortsatt var det samme etter endringen av veivstaken i 2006, med gjennomgående bolt.

(183) Når det gjelder anførsler knyttet til brudd på regler om typegodkjenning og klassing og brudd på SOLAS, kan ikke retten se at dette er dokumentert. Det vises til at Cerulean opprinnelig var klasset i DNVGL (nå DNV), men skiftet klasseselskap til japanske ClassNK i 2015. De saksøkte har også lagt frem dokumentasjon på at den aktuelle motortypen er typegodkjent av DNV og seks andre klasseselskaper.

(184) Retten viser videre til at klasseselskapene skal informeres om alle større reparasjoner og driftsproblemer på et skip (slik som motorhavariene som fant sted i 2016 og 2019). Ved mistanke om feil på motorer og viktige komponenter knyttet til et skips funksjon og sikkerhet, vil klasseselskapene ta kontakt med de aktuelle produsentene/leverandørene, for å be om redegjørelse og retting av forholdene. Det er opplyst at Bergen Engines ikke har fått noen tilbakemelding fra DNV eller ClassNK om feil på motorene. Dersom klasseselskapene hadde blitt oppmerksomme på alvorlige feil med motorene eller andre viktige komponenter, legger retten til grunn at de også ville ha rapportert dette til reder eller drifts- og operatørselskap. Det foreligger ingen dokumentasjon for at dette har skjedd. Retten viser for øvrig til Gudmundset fra Bergen Engines sin forklaring, og kan ikke se at saksøkerne har dokumentert at de saksøkte har opptrådt i strid med kravene til typegodkjenning, klassing og/eller SOLAS.

(185) Saksøkerne har anført at det er tale om ca. 60 veivakselhavari siden 2002, og at de fleste veivakselhavariene har skjedd før 2016. Dette skal dokumentere at det var en designfeil ved veivlagrene. På bakgrunn av Skarsbøs forklaring, legger retten til grunn at det isolert sett er tale om mange veivakselhavari. Skarsbø har også forklart at etter at «splash oil monitor upgrade» ble installert på flere skip, har antall havarier blitt redusert. Han har også vist til

at mange havari synes å ha skjedd på grunn av for dårlig «renhold» ved utbytting av veivlagerskåler. Da dette ble påpekt har antall veivakselhavarier gått ned. Skarsbø har også vist til at over halvparten av veivakselhavariene har ukjent årsak.

(186) Etter rettens vurdering har saksøkerne etter dette ikke sannsynliggjort at det er en designfeil ved veivstakens veivlagre, ved at «crush height» var for lav ved det første veivlagerdesignet fra 2000, og det er ikke sannsynliggjort uaktsomhet ved utarbeidelsen av designet. Retten presiserer at endringen av designet i 2016, med økt «crush height» og tilhørende økt «hoop-stress», etter rettens oppfatning ikke underbygger at det var en designfeil ved det opprinnelige designet.

(187) Når saksøkerne ikke har oppfylt sin bevisbyrde for designfeil ved veivlageret, er det for retten ikke nødvendig å gå inn på hva som er den sannsynlige årsaken til motorhavariene. Retten vil likevel knytte noen merknader til dette.

7.2.3 Rettens vurdering av sannsynlig årsak til havariene

(188) Når det gjelder 2016-havariet, vil retten for det første vise til servicerapport fra Bergen Engines datert 17. desember 2016, hvor det framgår at serviceingeniør fra Bergen Engines mente at det på grunn av manglende dokumentasjon på motorens historikk, herunder driftsdata, maskinlogg og alarmlogg (som ikke gikk lenger tilbake enn til 25. oktober 2016), ikke var mulig for Bergen Engines å gi en sikker uttalelse om årsaken til havariet. Serviceingeniøren fant det «hard to belive» at det beskrevne hendelsesbeløpet i forbindelse med havariet:

> «... is the scenario that actually happened and no alarm present nor auto stop activated. The big end at the con-rod was blue coloured and upper and lower bearing shell has collapsed due to heat. Smoke must have been present in the crank case room and should have activated the oil mist detector».

(189) Retten vil videre vise til at en gjennomgang av maskin- og vedlikeholdsloggene indikerer at Cerulean har hatt problemer med høyt trykkfall gjennom oljefiltrene og høy grad av forurenset olje i oljefiltrene, noe som kan lede til at forurenset olje trenger gjennom oljefiltrene og videre inn i motorene. I den forbindelse viser retten til at det i stor grad er brukt uoriginale oljefiltre, det er foretatt hyppige skift av oljefiltre forut for de to havariene, samt at det ikke synes å ha vært en løpende overvåkning av oljekvaliteten.

(190) Videre viser retten til at SE Ship Management i 2016 selv vurderte skadeårsaken til å kunne være forurenset smøreolje, defekt differensialtrykk-alarm, at «Oil Mist Detector» var frakoblet eller defekt, og det forelå flere urapporterte overturtall-hendelser.

(191) Retten mener at dokumentasjon som foreligger tilsier at motorhavariet i 2016 mest sannsynlig skyldes en kombinasjon av mulige årsaker:

- Bruk av lite egnet tungolje i kombinasjon med dårlig forbehandling av drivstoffet
- Mangelfullt vedlikehold av drivstoff- og innsprøytingssystemet

- Uforbrent tungolje i oljetroa og som har ødelagt smøroljens egenskaper
- Store mengder slam og partikler fra tungoljen som har blandet seg inn i smøreoljen
- Det er registrert ovalitet i underkant av flere av veivtappene som indikerer tilfeller av «overspeed» som har overbelastet veivakselmekanismen
- Mangelfull overvåkning av motoren da sensorer ikke har vært virksomme

(192) Når det gjelder 2019-havariet, foreligger det mindre dokumentasjon knyttet til dette motorhavariet. Etter rettens oppfatning er havariårsaken også i dette tilfelle sammensatt, i hovedsak som ved 2016-havariet. Skadeomfanget på veivlagrene og bærelagre var imidlertid noe mindre enn ved 2016-havariet, noe retten legger til grunn mest sannsynlig skyldes at «Oil Mist Sensor» var aktiv og førte til auto-stopp av motoren.

(193) Oppsummert mener retten at skadene som foreligger og slitasjen på innsprøytingssystemet (brennstoffpumper, injektorer og dyser), viser at det operasjonelle vedlikeholdet har vært utilstrekkelig. Det vises særlig til at det både ved 2016- og 2019- havariet er dokumentert at uforbrent tungolje har kommet ned i smøroljetroa og forurenset maskindeler og smøroljen. Smøroljen er dermed blitt forringet slik at smøroljens egenskaper og smøreevne har blitt redusert. Dette forklarer den mekaniske slitasjen som er funnet på veivlagre og veivtapper.

(194) Rettens konklusjon er at motorhavariene i 2016 og 2019 ikke skyldes en designfeil ved veivlageret.

7.2.4 Anførsel om designfeil på veivstakene

(195) Saksøkerne har også anført at det er en designfeil ved veivstakene, ved at tåleevnen i serrateringen/fortanningen er for svak, og at dette har ført til sprekkdannelser i veivstakene.

(196) Med bakgrunn i dokumentasjonen både fra saksøkere og de saksøkte og gjennom vitneforklaringer under hovedforhandlingen, finner retten at de registrerte sprekkskadene på veivstakene i hovedmotorene, er typiske skader med årsak i fartøysspesifikke belastninger knyttet til Cerulean. Det er altså ikke tale om en skade som skyldes designfeil på veivstaken.

(197) Skarsbø og Nordrik har under hovedforhandlingen forklart at denne type sprekkskader som er registrert i veivstakene på Cerulean ikke er typiske, og at slike skader heller ikke er registrert på andre fartøyer. De har videre forklart at typiske «frettinger» som er påvist i serrateringsområdene ikke har ført til utvikling av sprekkdannelser, og at disse pusses bort ved gjennomføring av hovedoverhalinger. Det foreligger ingen dokumentasjon for at dette er feil, og retten legger det til grunn. Dette underbygges også av saksøkernes vitne, Maurstad, som i sin forklaring bekreftet at «fretting» i de serraterte områdene på veivstaker fra forskjellige motorprodusenter er et vanlig fenomen.

(198) Retten konkluderer etter dette med at det ikke foreligger designfeil på veivstaken til den aktuelle hovedmotoren. De registrerte skadene på veivstakene om bord i Cerulean er fartøysspesifikke skader som kun er knyttet til Cerulean. Det er da ikke sannsynliggjort at det er en designfeil ved veivstakene.

(199) Heller ikke for denne anførte designfeilen trenger retten å slå fast den alternative årsaken til sprekkene. Retten knytter likevel noen merknader til dette.

(200) Retten legger til grunn at sprekkskadene i veivstakene skyldes «due to high cycle low stress fatigue, resulting from the cyclic and relative motion with extremely small amplitude that had occurred between the serrated surfaces of the connecting rod», jf. DNV-rapporten fra 2017. Denne konklusjonen støttes også av MET-rapporten fra 2020.

(201) Årsaken til «high cycle low stress fatigue», er etter rettens oppfatning ikke avklart eller dokumentert. Retten bemerker imidlertid at serviceingeniøren i rapporten fra Bergen Engines datert 17. desember 2016 skrev at «It is reasonable to believe that the root-cause of the damaged tooting surface at some of the con-rods is related to an over speed situation not reported», men at dette bare var spekulasjoner, siden driftsdata og alarmlogger manglet.

(202) Retten legger til grunn at det kan være flere årsaker til disse høyfrekvente vibrasjonene, og retten nevner noen forhold som kan være årsak:

- Vibrasjoner overført til veivaksler og veivstaker fra motorenes fundamentering i skipsskroget
- Torsjonssvingninger overført til veivaksler og veivstaker fra skipets fremdriftssystem bestående av gir, propelleraksler og propeller
- Vibrasjoner overført til veivstakene fra en unormal forbrenningsprosess i sylindrene som følge av utsatt antenning av drivstoffet og flere reantenninger per arbeidsslag
- Vibrasjoner knyttet til gjentatte tilfeller av «overspeed»

(203) Etter dette konkluderer retten med at det heller ikke er sannsynliggjort designfeil ved den aktuelle veivstaken.

7.3 Øvrige anførsler

7.3.1 Innledning

(204) Da retten konkluderer med at det ikke er sannsynliggjort at det foreligger designfeil og at det ikke er sannsynliggjort at de saksøkte har handlet uaktsomt, dvs. det foreligger ikke «a breach of the duty of care by the defendant», er det for retten ikke nødvendig å vurdere om de øvrige vilkår for erstatning utenfor kontrakt er oppfylt etter singaporsk rett. Retten vil likevel kort si noe om saksøkernes øvrige anførsler.

7.3.2 Om anførselen «Det er ikke adgang til å omgå reglene i motorsalgskontrakten ved å isteden formulere kravet som et erstatningskrav utenfor kontrakt»

(205) Retten bemerker innledningsvis at saksøkerne under saksforberedelsen har hevdet at: «SE Shipping Lines trådte ut av motorsalgskontrakten og det kinesiske byggeverftet trådte inn i denne som kjøper».

(206) Dette har saksøkerne ikke nærmere redegjort for eller dokumentert. Retten legger til grunn at motorsalgskontrakten ikke ble overført til verftet, og at motorsalgskontrakten er mellom Rolls-Royce Marine og SE Shipping.

(207) Retten mener det er klart at saksøkerne etter singaporsk rett (og norsk rett) ikke kan unngå det avtalte mangelsansvaret i motorsalgskontrakten fra 2010, ved å omdefinere erstatningskravet til et erstatningskrav utenfor kontrakt. De saksøkte har ingen «duty of care» overfor Starleena.

(208) Etter rettens oppfatning framstår erstatningskravet utenfor kontrakt på vegne av Starleena som oppkonstruert, anlagt slik for å omgå motorsalgskontrakten sine reguleringer av mangelsansvaret. I den forbindelse viser retten til at saksøkerne gjør gjeldende at erstatningskravet bygger på angivelige designfeil ved motorene som et produksjons- og salgsansvar, og ved dette henviser saksøkerne i realiteten til ansvaret etter motorsalgs-kontrakten. Likevel hevder saksøkerne at det er tale om et krav utenfor kontrakt, basert på at Starleena ikke er kontraktspart.

(209) Av motorsalgskontrakten følger det at selgers mangelsansvar opphørte 36 måneder etter levering (artikkel 10.2), at kjøpers beføyelser ved mangler er utbedring, omlevering eller heving (artikkel 11.2), at selger ikke er ansvarlig for indirekte tap (artikkel 13), og at selgers ansvar ikke kan overstige 15% av kontraktsprisen (artikkel 13). Det er således klart at et krav basert på motorsalgskontrakten ikke kunne ført fram.

(210) For så vidt gjelder forsikringsselskapenes regresskrav, bemerker retten at forsikringsgiverne ikke har større rett overfor de saksøkte enn det Starleena har.

(211) Retten viser for øvrig til de saksøktes anførsler, som retten tiltrer fullt ut.

7.3.3 Om anførselen «Forliksavtalen mellom Rolls-Royce Marine og SE Shipping den 16. februar 2017 innebærer at verken Starleena eller forsikringsselskapene har noe erstatningskrav mot Kongsberg Maritime eller Bergen Engines»

(212) Retten finner det klart at forliksavtalen som Rolls-Royce Marine og SE Shipping inngikk i 2017, gjør at alle ytterligere krav (inkludert krav utenfor kontrakt), som gjelder tidligere og fremtidige mangler ved motorene, er avgjort mellom disse partene og «Related Parties». Forliksavtalen inneholder også en bestemmelse om at SE Shipping og «Related Parties» ikke skal saksøke Rolls-Royce Marine eller «Related Parties» i noen jurisdiksjon. Etter rettens oppfatning er det ingen tvil om at forliksavtalen er brutt ved at saksøkerne har anlagt dette søksmålet.

(213) Retten bemerker at det ikke er holdepunkter for at SE Shipping etter singaporsk rett, ikke har hatt fullmakt til å inngå avtalen på vegne av Starleena. Det er imidlertid mange holdepunkter for at SE Shipping hadde fullmakt til å binde Starleena. Retten viser i den forbindelse til at Starleena er datterselskap av SE Shipping, med formål kun å eie Cerulean. Videre er Cerulean leid tilbake til SE Shipping ved bareboat charters. Retten viser også til at forliksavtalen er signert av «CEO Gaurav Bansal», som tidligere har opptrådt både på vegne av Starleena og SE Shipping, og signert dokumenter på vegne av begge.

(214) Når det gjelder saksøkernes anførsel om at «Related Parties» må gjelde partene på begge sider av kontrakten, og at Bergen Engines ikke lenger er datterselskap av Rolls-Royce Marine og derfor ikke er «beskyttet» av avtalen, bemerker retten at Bergen Engines aldri har vært datterselskap av Rolls-Royce Marine. Bergen Engines ble opprettet i forbindelse med fisjonen i 2011. Bergen Engines er en «related party» som «transferees» og etter rettens oppfatning også omfattet av forliksavtalen.

(215) Når det gjelder forsikringsselskapene, er det ingen tvil om at heller ikke disse har noe krav, når kravet er endelig avgjort ved forliksavtalen.

(216) Retten viser i den forbindelse til Sandbakken sin forklaring. Sandbakken var klar på at SE Shipping ikke har noe krav på erstatning på grunn av forliksavtalen, men at det inntil nylig overfor dem var hevdet at forliksavtalen ikke omhandlet hovedmotorene, men styremaskineriet. Denne anførselen er frafalt av saksøkerne.

(217) Retten viser for øvrig til de saksøktes anførsler.

7.3.4 Om anførselen «Det er ikke dokumentert et økonomisk tap som er «reasonably forseeable»»

(218) Endelig tiltrer retten de saksøktes anførsler om at det ikke foreligger et økonomisk tap som står i årsakssammenheng med det anførte bruddet på de saksøktes «duty of care».

(219) De framsatte krav er videre udokumenterte. Den dokumentasjon som er framlagt, underbygger at det hovedsakelig er SE Shipping, og eventuelt SE Ship Management, som har lidt et tap på grunn av motorhavariene, ikke Starleena.

(220) Når det gjelder forsikringsselskapene, har de som nevnt ikke bedre rett enn Starleena. Når det ikke er dokumentert at Starleena har lidt et tap, har heller ikke forsikringsselskapene et regresskrav. Det er etter rettens oppfatning heller ikke dokumentert at utbetalinger fra forsikringsselskapene har gått til Starleena. De kan ikke i denne saken kreve regress for utbetalinger foretatt til andre subjekt.

7.4 Konklusjon

(221) De saksøkte blir etter dette å frifinne fra saksøkernes krav om erstatning.

7.5 Sakskostnader

(222) Etter tvisteloven § 20-2 første og annet ledd har de saksøkte krav på full erstatning for sine sakskostnader. Retten har vurdert, men mener det ikke er aktuelt å gjøre unntak etter § 20-2 tredje ledd.

(223) Advokat Asle Bjelland har på vegne av Kongsberg Maritime i endelig sakskostnadsoppgave krevd dekket kr 6 121 047. Salær utgjør kr 4 413 263. Beløpet er eks mva., da Kongsberg Maritime har fradragsrett for mva. Kostnadene utover salær gjelder sakkyndige vitner fra Ricardo (kr 953 812= 50 % av total) og fra professor Kumar (210 427= 50 % av total) og utgifter til juridisk bistand fra Allen & Gledhell med kr 477 732. Det er også krevd dekket utgifter til reise og opphold i forbindelse med hovedforhandlingen, kr 65 813.

(224) Advokat Egil Horstad har på vegne av Bergen Engines i endelig sakskostnadsoppgave krevd dekket kr 8 527 523. Salær utgjør kr 6 249 113. Beløpet er eks mva., da Bergen Engines har fradragsrett for mva. Kostnadene utover salær gjelder sakkyndige vitner fra Ricardo (kr 953 812= 50 % av total) og fra professor Kumar (210 427= 50 % av total), bistand i singaporsk rett fra advokatfirmaet Helmsman LLC4 med kr 69 228
Og internt arbeid hos Bergen Engines med kr 998 130. Det er krevd dekning for reise- og oppholdsutgifter med kr 46 813.

(225) Kongsberg Maritime og Bergen Engines har avtalt en 50/50-kostnadsdeling for utgiftene til de sakkyndige vitnene fra Ricardo og professor Kumar.

(226) De saksøkte har redegjort for hvorfor deres kostnadskrav har blitt betydelige. Det er vist til at saken har vært svært omfattende, arbeidskrevende og med langvarig saksforberedelse, der det har tatt nesten tre år fra stevningen kom inn til hovedforhandlingen blir avholdt.

(227) Det er videre vist til det har vært flere tvister under saksforberedelsen, hvor sakskostnads-kravet har utstått for flere. For eksempel er sakskostnadsspørsmålet knyttet til lovvalget, som ble behandlet i tre instanser, ikke avgjort tidligere. Denne tvisten førte også til omberammelse av opprinnelig hovedforhandling. Det er også vist til at det har vært en gjennomgående tendens med fristoversittelser og begjæring om fristutsettelser fra saksøkerne, og at provokasjoner står ubesvarte, ikke er fullstendig besvart, eller de er besvart etter gjentatte purringer.

(228) Når det gjelder Kongsberg Maritime har de særskilt bemerket at de den 18. januar 2021 begjærte saken stanset, under henvisning til aksjelovens fisjonsregler i § 14-11, som innebærer at Kongsberg Maritime sitt ansvar avhenger av utfallet av saksøkernes søksmål mot Bergen Engines. Dette var noe saksøkerne erkjente i sin prosedyre under hoved-forhandlingen.

(229) Bergen Engines krever «rimelig godtgjøring» for Bergen Engines sitt interne arbeid med rettssaken, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd tredje punktum (kr 998 130). Bergen Engines opplyser at de totalt har brukt 1 426 timer i perioden fra stevningen ble inngitt i november 2020 frem til og med gjennomføringen av hovedforhandlingen. Timene er fordelt på Leif Arne Skarbø (650t), Rune Nordrik (571t), Jan Erik Jensen (131t), Steinar Gudmundset (65t) og Odd Erik Thomsen (10t). Bergen Engines sin timesats for interne kostnader er på kr 1 050, hvilket gir en totalsum på kr 1 497 195. Det anføres at arbeidet har vært særlig omfattende og at en vesentlig del av arbeidet måtte ha vært utført av en prosessfullmektig

eller annen fagkyndig hjelper dersom dette ikke hadde blitt utført av Bergen Engines sine interne ressurser. Arbeidet har særlig vært arbeidsbesparende for advokatene og Ricardo. Hensett til utgangspunktet om at en part i forbindelse med en rettssak til en viss grad selv må bære kostnadene med eget arbeid, krever Bergen Engines et skjønnsmessig beløp på 2/3 av de faktisk kostnadene, dvs. kr 998 130.

(230) Saksøkernes har krevd dekket 5 281 160 eks. mva., dvs. 6 601 450 inkl. mva. i salær. I tilleggsoppgave inngitt etter hovedforhandlingen har saksøkerne også krevd 1 543 756 til dekning av utgifter. Samlet utgjør salær og utgifter kr 8 145 206 inkl. mva. I tillegg har saksøkerne i sin sakskostnadsoppgave også framsatt «Kostnadskrav for utlegg knyttet til 2016-skaden (poliseåret 2016-2017)» med USD 162 111,15 og «Kostnadskrav for utlegg knyttet til 2019-skaden (poliseåret 2018-2019)» med USD 202 798,38, samlet USD 364 909,53.

(231) De saksøkte har ikke hatt merknader til saksøkernes sakskostnadskrav, utover at det ved avslutning av hovedforhandlingen ble bestridt at kostnadene oppgitt i USD til 364 909,53 er å anse som sakskostnader relatert til tvisten.

(232) Saksøkerne har i sin tilleggsoppgave gitt følgende merknader til de saksøktes kostnadsoppgaver:

> «Det er fremlagt kostnadsoppgaver for prosesfullmektiger og rettslig medhjelpere hos de to saksøkte med hhv. Bergen Engines AS med kr. 6.249.113,– eks. mva. og Kongsberg Maritime AS med kr. 4.413.263,– ekskl. mva. (begge de saksøkte er merverdiregistrert for sine virksomheter). Til sammen innebærer dette samlede norske advokatkostnader med kr. 10.662.376,–. Til sammenligning utgjør saksøkernes tilsvarende kostnader kr. 5.281.160,– eksl. mva (kr. 6.602.450,– inkl. mva.) Det er normalt mest arbeidskrevende å drive en tvistesak for retten på vegne av saksøker. Det er følgelig alene av den grunn oppsiktsvekkende at de saksøkte har mer enn dobbelt så store kostnader som saksøkerne.
>
> Det anføres at dette ikke er å anse som «nødvendige kostnader», slik det er krav om i tvl. § 20-5 (1).
>
> Det bemerkes også at de saksøkte har lagt sin innsats i det vesentlig for å argumentere for at skadeårsaken er knyttet til driften av skipet, dvs. deres eget påstandsgrunnlag. Når det gjelder sakens hovedpåstandsgrunnlag om at det foreligger en designfeil som er i brudd med kravene til typegodkjenning og klassing av motorene for drift samt kravene i SOLAS-konvensjonen, er det ikke gjort annet enn å fremføre en påstand om at det ikke foreligger noe designfeil ved veivstaken og veivlagerskålene. Det naturlige i tvisten ville være bevise at designet tilfredsstilte klassekravene og SOLAS-kravene. Det er ikke gjort, og i stedet er saken vidløftiggjort med påstander uten bevis for at det finnes feil knyttet til operasjon av motorene.
>
> Når det gjelder kostnader til de saksøktes teknisk sakkyndige, Ricardo, på kr. 953 812,– x 2, til sammen kr. 1 907 624,–, er dette også en unødvendig kostnad iht. tvistelovens regler, fordi deres vurdering ikke gjelder den veivstaken-versjonen og de

veivlagerskålene som befant seg om bord i «Cerulean» på skadetidspunktet. Ricardo har som de selv erkjente skriftlig i sin tilleggsrapport for tingretten, vurdert en annen og tidligere veivstake-versjon med andre spesifikasjoner.

Det er heller ikke grunnlag for at Bergen Engines AS kan kreve dekket «godtgjørelse for eget arbeid» etter unntaksregelen i tvl. § 20-5 (1) siste setning. Det er ikke særlig «omfattende arbeid» å forklare og dokumentere at designet som er laget tilfredsstiller klasseselskapet og Solas sine regler. Dette er dokumentasjon som skulle ha vært på plass når designarbeidet var ferdig i 2003. Dette er heller ikke arbeid som i ettertid «... måtte ha vært utført av en prosessfullmektig eller annen sakkyndig hjelper», ref. tvl. § 20-5 (1) siste setning. «Ifølge forarbeidende skal det ikke være kurant for en part å få tilkjent sakskostnader for eget arbeid. En part må som et utgangspunkt finne seg i å bruke tid og arbeid på sine forretningsmessige og private saker, også når de leder til rettstvist», ref. kommentaren til tvl. § 20-5 (1) i Gyldendal Rettsdata.»

(233) Retten er kommet til at de saksøktes sakskostnader framstår som nødvendige og at det har vært rimelige å pådra dem, og at de derfor skal tilkjennes som krevd, jf. tvisteloven § 20-5. Retten mener også at Bergen Engines har krav på rimelig godtgjøring for eget arbeid.

(234) Retten viser til at sakskostnadskravene fra alle parter fremstår som høye. Saken har imidlertid vært kompleks og omfattende, og søksmålet har vært lagt svært bredt opp, med en rekke saksforberedende tvister. For de saksøkte må det til dels også ha vært vanskelig å vite hva de skulle være forberedt på, da saksøkerne stadig har endret anførsler, frafalt anførsler og framsatt nye anførsler. Som eksempel vises det til at saksøkerne ikke har respektert at lovvalgspørsmålet var rettskraftig avgjort da hovedforhandlingen ble gjennomført. Videre har saksøkerne tidligere anført at forliksavtalen fra 2017 ikke omfattet hovedmotorene i Cerulean. Dette ble frafalt under hovedforhandlingen. Det har tidligere også vært anført at det har vært havari ved begge motorene om bord i Cerulean og det har vært anført produksjonsfeil, men dette ble frafalt under hovedforhandlingen. Retten viser også til at saksøkerne gjentatte ganger har anført at det finnes en veivstakeversjon nr. 3 som skulle vært installert i Cerulean, mens de saksøkte gjentatte ganger har redegjort for at denne ikke kan benyttes i rekkemotorene, men er laget for V-motoren. Først under hovedforhandlingen frafalt saksøkerne denne anførselen.

(235) Når det gjelder størrelsen på kravene, framstår disse som forholdsvis like for alle tre parter. Kongsberg Maritime har ca. 800 000 kr mindre i salær enn saksøkerne, mens Bergen Engines har ca. 1 000 000 kr mer i salær enn saksøkerne (mva holdt utenfor). Det er saksøkerne som har framsatt det klart høyeste kravet totalt sett dersom kravet på ca. USD 365 000 tas med. Slik denne saken har vært lagt opp fra saksøkernes side, er det rettens oppfatning at det er de saksøkte som i klart størst grad har bidratt til sakens opplysning og klargjøring av faktum og tvistetema. Det er da ikke naturlig at saksøkernes krav er høyere enn de saksøktes krav, slik saksøkerne har vist til normalt er tilfelle.

(236) Retten mener også at de to saksøkte sine sakskostnader ikke kan vurderes som et samlet krav, slik saksøkerne har gjort, når de anfører at de saksøkte sitt krav er mer enn dobbelt så stort som saksøkerne sitt krav. I den forbindelse viser retten til at Kongsberg Maritime i januar 2021 anførte at saken mot dem burde stanses, slik at saken ikke ble pådratt

unødvendige kostnader. Dette var saksøkerne uenig i, mens de under prosedyren i hovedforhandlingen erkjente at saksøkernes eventuelle erstatningskrav mot Kongsberg Maritime var subsidiært, og først aktuelt dersom Bergen Engines ikke innfridde et eventuelt krav, jf. aksjeloven § 14-11. Kongsberg Maritime sine kostnader, kunne således i stor grad vært unngått.

(237) Selv om de saksøktes krav må vurderes hver for seg, vil retten likevel bemerke at de saksøkte etter rettens oppfatning synes å ha gjort det som er mulig for å begrense sakskostnadene, ved at de i stor grad har samarbeidet under saksforberedelsen og under hovedforhandlingen. Under hovedforhandlingen har ulike tema og anførsler i hovedsak kun blitt behandlet av den ene saksøkte. Videre har de saksøkte samarbeidet om innhenting av sakkyndig kompetanse, både når det gjelder sakens tekniske sider og knyttet til singaporsk rett.

(238) Når det gjelder saksøkernes anførsler om at de saksøktes kostnader til teknisk sakkyndig har vært bortkastet, viser retten til vurderingen i domspremissene, hvor det påpekes at Ricardos vurderinger har vært relevante for saken.

(239) Retten kan heller ikke se at de saksøkte har vidløftiggjort saken, eller at anførslene og vektingen av disse er feil. Retten kan heller ikke se at de saksøkte har konsentrert seg om forhold som ikke har vært relevant for saken, jf. saksøkernes anførsler om dette.

(240) For så vidt gjelder Bergen Engines sitt krav om dekning for eget arbeid med kr 998 130, er vilkårene for å tilkjenne en part godtgjørelse for eget arbeid med saken, at arbeidet har vært «særlig omfattende», eller at det «ellers måtte ha vært utført av en prosessfullmektig», jf. tvisteloven § 20-5 første ledd. Hovedregelen er at arbeid nedlagt i egen sak som part, ikke gir grunnlag for krav om sakskostnader.

(241) Etter rettens oppfatning er det likevel klart at deler av det arbeid som partsrepresentanten og de angitte vitner har utført, ellers måtte har vært utført av sakkyndige og prosessfullmektig. Etter rettens oppfatning har det vært kostnadsbesparende at Bergen Engines egne ansatte, med særlig kjennskap til tekniske forhold ved motoren har utført dette arbeidet. Retten er videre ikke i tvil om at arbeidet har vært særlig omfattende og overstiger langt det en part normalt må påregne ved et søksmål. Vilkårene i tvisteloven § 20-5 første ledd tredje punktum er etter rettens oppfatning oppfylt. Det beløp som er krevd framstår som rimelig godtgjøring for Bergen Engines egne ansatte som har vært involvert i saken.

(242) Sakskostnadsansvaret for saksøkerne overfor Kongsberg Maritime fastsettes etter dette til kr 6 121 047, og sakskostnadskravet for saksøkerne overfor Bergen Engines fastsettes til kr 8 527 523, jf. tvisteloven § 20-2 første og andre ledd, jf. § 20-5 første ledd.

(243) De saksøkte pålegges også å dekke kostnadene til fagkyndige meddommere. Disse kostnadene er ennå ikke fastsatt. Retten var satt med fagkyndige meddommere etter krav fra de saksøkte, jf. beslutning av 8. juli 2022. Regningen for utgiftene til fagkyndige meddommere sendes derfor fra domstolen til de saksøkte med en halvpart til hver, jf. rettsgebyrloven § 2. Den halvpart som hver av de saksøkte dekker, inngår som en del av sakskostnadene som saksøkerne er forpliktet til å betale til de saksøkte, jf. domsslutningen.

(244) Dommen er enstemmig.

(245) Dommen er ikke avsagt innen lovens frist. Grunnen er omfattende dom og andre gjøremål.

Domsslutning

1. Bergen Engines AS frifinnes.

2. Kongsberg Maritime AS frifinnes.

3. Saksøkerne dømmes – en for alle og alle for en – til å erstatte Bergen Engines AS sine sakskostnader med:

   - 8 527 523 – åttemillionerfemhundreogtjuesjutusenfemhundreogtjuetre – kr

   innen to uker fra dommens forkynnelse. I tillegg kommer en halvpart av det beløp som godtgjøringen til de fagkyndige meddommerne endelig blir fastsatt til. Oppfyllelsesfristen for kostnader til fagkyndige meddommere er to uker etter påkrav.

4. Saksøkerne dømmes – en for alle og alle for en – til å erstatte Kongsberg Maritime AS sine sakskostnader med:

   - 6 121 047 – seksmillioneretthundreogtjueentusenogførtisju – kr

   innen to uker fra dommens forkynnelse. I tillegg kommer en halvpart av det beløp som godtgjøringen til de fagkyndige meddommerne endelig blir fastsatt til. Oppfyllelsesfristen for kostnader til fagkyndige meddommere er to uker etter påkrav.