



3. FEBRUAR 2023

NY DOM OM ANSVAR FOR SKIBSHAVARI

Retten i Grønland har for nylig taget stilling til en regresssag, hvor et kaskoforsikringselskab krævede skadeudgifter i forbindelse med skibshavari erstattet af et værksted, der forud for havariet havde udført et større renoveringsarbejde på fartøjet. Forsikringselskabet henviste navnlig til rapport udarbejdet af Den Maritime Havarikommission, der antog, at havariet skyldtes, at værkstedet havde afmonteret en drænslange og glemt at genmontere denne efter arbejdets afslutning. Dette bestred værkstedet. Retssagen angik navnlig spørgsmålet om bevis for ansvaret for havariet, herunder bevisværdien af havarikommissionens rapport.

I 2017 begyndte en turistbåd med 23 passagerer og 3 besætningsmedlemmer at tage vand ind, mens den sejlede i Diskobugten ved Ilulissat. En anden båd reddede alle personer, kort tid før turistbåden sank.

Forud for forliset var turistbåden blevet renoveret, herunder en større renovering af motorerne.

Efterfølgende undersøgte Den Maritime Havarikommission hændelsen og udarbejdede en rapport, hvori det i afsnittet om undersøgelserne af årsagen til havariet bl.a. står anført:

"The weight of the passengers and the speed of the boat, which made it trim aftwards, submerged the hull penetration where the overboard drain from the deck area was mounted. As the hose connecting the drain from the deck to the discharge pipe was missing, the water could freely run into the steering gear/storage compartment."

Den manglende drænslange blev aldrig fundet.

I rapportens analyserende afsnit står endvidere:

"The investigation has established that, during the repairs of ... II's rudder stock or the fuel system, a hose connecting the aft deck drain to the discharge pipe was removed. After the repairs were completed, the drain hose was not mounted again. [...]"

The investigation did not bring clarification to why the hose was not mounted after having been removed."

I rapportens konklusion står bl.a. anført:

"During repairs of the boat, the hose had been removed, but had not been refitted after the repairs were completed."

I tilsynsrapporten fra Søfartsstyrelsen anførtes det bl.a., at en slangeforbindelse mellem en studs, som forbandt overbords lænseport, og en afløbsstuds fra agterdæk, var afmonteret.

Fartøjet blev bjærget, men var i dårlig stand og kunne efterfølgende kun sælges for et ganske beskedent forløb. Forsikringsselskabet F, der havde tegnet kaskoforsikring for fartøjet, opgjorde sit tab til godt 2,4 mio. kr. og gjorde regres for dette beløb over for værkstedet V, som havde stået for motorrenoveringen. V bestred at være ansvarlig for havariet.

F henviste til resultatet af de undersøgelser, som Den Maritime Havarikommission havde gennemført, herunder rapportens afsnit om, at en mekaniker i forbindelse med motorrenoveringen måtte have afmonteret drænslangen og glemt at genmontere den efter gennemførelse af renoveringsarbejdet.

F gjorde endvidere gældende, at det ville være meget besværligt at gennemføre renoveringsarbejdet uden at fjerne drænslangen, hvorfor det havde al sandsynlighed for sig, at V havde fjernet drænslangen og glemt at genmontere den. I den forbindelse henviste F til en teknisk rapport udarbejdet af F's eksterne sagkyndige B. F anførte endvidere, at der ikke var andre end V, der havde arbejdet det pågældende sted på fartøjet i forbindelse med renoveringen, og at der ikke var andre mulige forklaringer på, hvorfor drænslangen var væk på det tidspunkt, hvor fartøjet atter blev søsat, og havariet indtraf.

V bestred, at man havde fjernet drænslangen, hvilket blev bekræftet ved en vidneforklaring afgivet af den mekaniker, som havde stået for renoveringsarbejdet.

V bestred endvidere, at det skulle være besværligt at udføre arbejdet uden at fjerne drænslangen først. V argumenterede for, at drænslangens tilstedeværelse ikke gjorde nogen forskel for udførelsen af det pågældende arbejde.

Endelig bestred V, at F havde løftet bevisbyrden for, at havariet skyldtes fejl begået af V. Særlig for så vidt angår havarikommissionens rapport anførte V, at sigtet med havarikommissionens undersøgelse ikke var at fastslå det civile retlige erstatningsansvar, og at havarikommissionen selv anførte i rapporten, at man ikke kunne bruge dennes konklusioner i andre sammenhænge. Det fremgik således af rapporten, at undersøgelsen var gennemført *"... without having used legal evidence procedures and with no other basic aim than learning about accidents with the purpose of gaining and promoting an understanding of safety."*

I rapporten anførtes endvidere:

"Consequently, any use of this report for other purposes may lead to erroneous or misleading interpretations."

V henviste endvidere til, at havarikommissionen selv skrev, at det ikke var muligt at fastslå, hvorfor drænslangen manglede. Det hed således bl.a. i rapporten:

"It has therefore not been possible to determine with certainty why the drain hose was missing."

I rapportens analyserende afsnit hed det endvidere:

"The investigation did not bring clarification to why the hose was not mounted after having been removed."

I forbindelse med retssagen blev der afholdt syn og skøn. Skønsmanden udtalte bl.a., at han skønnede, at der ikke ville være en registrerbar forskel på, hvorvidt arbejdet blev udført med drænslangen i position eller demonteret. F imødegik dette bl.a. med henvisning til F's eksterne sagkyndige B's rapport og vidneforklaring.

Parterne anførte yderligere en række anbringender, der nærmere fremgår af dommen.

Ved dom afsagt af retten i Grønland den 21. december 2022 blev V frifundet for F's regreskrav.

Retten lagde bl.a. vægt på, at skønsmanden havde udtalt, at det ikke var nødvendigt at fjerne drænslangen i forbindelse med det arbejde, som blev udført af V. Retten bemærkede, at de pågældende spørgsmål var besvaret under et indenretligt syn og skøn, og der kunne derfor ikke lægges vægt på, at B, der af det sagsøgende forsikrings-selskab udenretligt fik til opdrag at bedømme skaden og dens årsag, havde en anden vurdering.

Under hensyn til vidneforklaring afgivet af mekanikeren, skønsmandens besvarelse af de nævnte spørgsmål samt hændelsesforløbet, hvor det måtte antages, at andre end ansatte hos V i de 18 dage, der gik, fra V færdiggjorde sit arbejde, og indtil fartøjet forliste, havde haft adgang til det område, hvor drænslangen skulle have været monteret, fandt retten efter en samlet vurdering, at der ikke var tilstrækkeligt grundlag til at fastslå, at ansatte hos V var skyld i, at drænslangen ikke var monteret, da fartøjet forliste.

Herefter blev V frifundet.

F var under retssagen repræsenteret af advokat Charlotte Pedersen, mens V var repræsenteret af advokat Michael S. Wiisbye.

Retten i Grønlands dom vedhæftes.

Kommentar:

Sagen illustrerer, at man skal forholde sig kritisk til undersøgelsesrapporter og andet dokumentationsmateriale vedrørende en skadeforvoldende hændelse; navnlig når materialet ikke er indhentet til brug for en civilretlig vurdering af relevans for en erstatningssag.

I denne sag var havarikommissionens fokus først og fremmest på spørgsmålet om, hvad man i relation til sikkerhed til søs kunne lære af den pågældende episode, herunder med henblik på at forebygge lignende fremtidige situationer og/eller sikre, at man i givet fald var bedre rustet til at imødegå de pågældende risici. Eksempelvis viste undersøgelserne en række praktiske problemer i relation til sikkerhedsudstyret og dets praktiske anvendelse, som kunne have været fatalt, såfremt et andet skib ikke havde kunnet redde passagerer og besætning minutter før fartøjet sank.

I den sammenhæng har det haft mindre interesse for havarikommissionen, om drænslangen var bortkommet af den ene eller anden grund.

Dommen illustrerer tillige, hvor vigtigt syn og skøn er. Når først den af retten udpegede skønsmand har dannet sig en klar mening om tingene og anført denne i skønserklæringen (samt i denne sag uddybet synspunktet i supplerende erklæring), skal der særdeles gode argumenter på bordet, før dommeren vil tilsidesætte skønsmandens faglige vurdering og i stedet følge en anden opfattelse af de tekniske spørgsmål, som en af parternes egen sagkyndige måtte have.

Jeg står naturligvis meget gerne til rådighed, såfremt der måtte være spørgsmål til den nye dom.



MICHAEL S. WIISBYE
ADVOKAT (H)
MSW@NNLAW.DK



RETTE I GRØNLAND DOM

afsagt den 21. december 2022

BS 262/2017
(BS-44929/2022-GRL)

F

(advokat Charlotte Pedersen)

mod

V

(advokat Michael S. Wiisbye)

Denne afgørelse er truffet af dommer Jakob Julskjær.

Sagens baggrund

Denne sag, der er anlagt ved stævning modtaget ved retten den 12. april 2017, drejer sig om, hvorvidt der er grundlag for at fastslå, at sagsøgte, V er erstatningsansvarlig i forbindelse med forliset at båden II den 13. august 2016, og hvis det er tilfældet, spørgsmålet om erstatningens størrelse, herunder om der foreligger egen skyld fra bådejerens side.

Sagen er en regresssag anlagt på vegne af bådejerens forsikringselskab.

Påstande

Sagsøgeren, F har fremsat påstand om, at V skal betale 2.438.670,37 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg.

Påstanden er opgjort sådan:

Udbetalt erstatning til forsikringstager	1.998.400,00
Sirius Greenland ApS' bjærgningsoperation i Ilulissat	200.000,00
Sisak Diesel ApS' arbejde efter forlis af II	29.940,00
Grønlands Selvstyre for redningsaktion	82.180,92
Håndtering af II i Ilulissat	3.360,00
Håndtering og transport af II fra Grønland til Danmark	64.906,74
Håndtering af II I Danmark	12.346,75
Taksator hos Illit Forsikringit Agentur A/S	72.783,46
Skadesrapport af Ship Consult v/ B	14.752,50
<u>I alt</u>	<u>2.478.670,37</u>
Indtægter ved salg af II	40.000,00
<u>Samlet krav i alt</u>	<u>2.438.670,37</u>

Sagsøgte, V har fremsat påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen

Båden II er en passagerbåd, som er bygget og optaget i skibsregisteret i 1999. Båden har siden anmeldelsen været erhvervsmæssigt anvendt til passagersejlds. Der er enighed om, at båden er godkendt til sejlds med maksimalt 24 personer om bord.

I perioden fra den 11. maj til den 26. juli 2016 udførte sagsøgte, V arbejde på båden, mens båden var på land. Af en faktura af 2. august 2016 vedrørende det arbejde, som V udførte, fremgår, at der medgik 100 mandtimer til arbejdet. Følgende fremgår endvidere af fakturaen om arbejdet:

"...

Bemærkninger:

D.11.05.2016.

Adskillelse af skrueaksler.

G 1,5 time

12.05.16 Adskillelse af ror og skrueaksler.

G 7 time

13.05.16 Adskillelse af Højre skrueaksel.

G 3,5 time og I

3,5 time

14.05.16 Adskillelse af ror,

skrueaksler

G 5,5 time og I

6,5 time

16.05.16 Adskillelse af rør,
skruesksler

G 6 time og I 5

time

17.05.16 Adskillelse af rø r,
skrueaksler

G 8 time og I 8

time

18. OS .16 Adskillelse af
skrueaksler og bøsninger.

G 3,75 time

20.05.16 Afmontering af
bøsning til rør.

G 1 time

01.06.16 Udskiftning af
bøsninger og pakdåser.

G 2 time

28.06.16 Montering af skrue
aksler.

G 2 time og E 2

time

29.06 . 16 Montering af
pakdåser, skrueaksel.

Befæstigelse på motor.

G 7,75 time

30.06.16 Samling af
skrueakler- Montering af
V.rør .

G 9 time og I 3,5

time

25.07.16 Montering af
pakdåse, installering af
skrueaksel.

G 7 time

D.26.07.16 Montering af rør,
samling af
rorbeslag/aktuator.

G 4,5 time og I 1

time

..."

Fakturabeløbet udgjorde 49.658 kr.

Det er oplyst, at bådens skrueaksel og rorstamme blev "trukket" i forbindelse med reparation. Sidste gang, et sådant arbejde fandt sted, var i 2012. Dele af arbejdet blev udført ved drænstammen på båden.

Den 10. august 2016 udførte **X** også arbejde på både, mens båden fortsat var på land. Af en faktura af 12. august 2016 vedrørende det arbejde, som **X** udførte, fremgår følgende blandt andet:

"...

Vedr. VVS opgave den 10/08-2016

II

VVS:

Utæt/defekte kontraventiler

Udført arbejde:

Tømt rørsystem for brændstof

Adskilt rørsystem, udskiftet defekte kontraventiler

Genmonteret rørsystem

..."

Det fremgår af fakturaen, at der blev anvendt i alt 4 svendetimer til arbejdet, og at fakturabeløbet i alt var 3.066,70 kr.

Det er oplyst – at **II** efter at være blevet søsat – den 13. august 2016 gennemførte en sejlads, hvor der var i alt 17 passagerer og 2 besætningsmedlemmer om bord. Samme dag satte **II** ud på endnu en sejlads, denne gang med 23 passagerer og 3 besætningsmedlemmer ombord. Under denne sejlads forliste **II** kl. 23.30.

Der er enighed om, at forliset skyldes, at **II** manglede en drænslange, der skulle have været monteret i det område af båden, hvor **V** havde udført arbejde.

Af et dokument benævnt Marine Accident Report af 30. december 2016 udarbejdet af Den Maritime Havarikommission fremgår følgende blandt andet:

"...

The Danish Maritime Accident Investigation Board

The Danish Maritime Accident Investigation Board is an independent unit under the Ministry of Business and Growth. It carries out investigations as an impartial unit that is, organizationally and legally, independent of other parties. The board investigates maritime accidents and occupational accidents on Danish and Greenland merchant and fishing ships, as well as accidents on foreign merchant ships in Danish and Greenland waters.

[...]

The investigations

The investigations are carried out separately from the criminal investigation, without having used legal evidence procedures and with no other basic aim than learning about accidents with the purpose of gaining and promoting an understanding of safety. Consequently, any use of this report for other purposes may lead to erroneous or misleading interpretations.

[...]

2. FACTUAL INFORMATION

[...]

2.5 Marine casualty or incident information

[...]

IMO classification:	Very serious
Date, time:	13 August 2016, approximately 2330 (UTC+4)

[...]

3. NARRATIVE ABOUT THE ACCIDENT

The narrative is presented from various perspectives, i.e. the crew on II and some of the passengers.

[...]

II was a tour boat had a capacity¹ of 24 persons: 22 passengers and two crew members. On the day of the accident, II was scheduled for two tours: One tour with 17 passengers arranged by the boat owners and afterwards a tour arranged by an agent who acted on behalf of the cruise ship L'AUSTRAL.

On the first tour there were two crew members on board (master and deck-hand). II followed a regular route with duration of two hours. The passengers were mostly indoors and a few were on the aft deck. II returned to port and stayed for 1-2 hours. During the port stay the master checked the entire boat because it had recently been ashore for repairs and had recently had a leak aft on the diesel oil system.

[...]

Once the boat was secured alongside the cruise ship, 23 passengers boarded the tour boat. The passengers were of French and Italian nationality in the age between 18 and 82. When all the passengers had boarded the boat, the master manoeuvred the boat away from the cruise ship.

[...]

The tour was scheduled to last 2.5 hours and proceeded normally until the boat was heading back to the cruise ship.

[...]

4. INVESTIGATION DATA

[...]

4.1 The operation of II

In 1999, II was purpose built as a passenger tour boat for use in the coastal waters of Greenland with a certified capacity of 22 passengers. The owner was a company which operated 3-4 tour boats and was specialized in excursion tours in Greenland and occasional transportation of passengers between settlements. [...] It was not uncommon for the crew ships to assign an escort to be part of the excursion group to bridge any language barrier between the crew and the passengers. The escort was not considered to be a passenger, but part of the crew. Therefore, 23 persons were usually embarked from the cruise ship. However, on the day of the accident no escort was assigned to II, but the crew on II were unaware of that because they were led to believe that one of the passengers was an escort.

The owner and operator of the tour boats were normally manned with two crew members and occasionally one guide. [...] The master, a deckhand/mate and a guide. The master on II had been hired from Denmark and had the year before operated the boat for a summer season.

[...]

After the 2015 season, II was brought ashore to be cleaned and inspected by the Danish Maritime Authority. Before putting II into operation for the season 2016, the owner sent the boat to the local workshop for inspection of the propulsion shaft bearings and minor repairs. The owner of

II used this workshop, which was mainly working with cars and minor repairs of leisure boats, on a regular basis. At the workshop, both propulsion propeller shafts were removed, and the bearings and stern tube sealings were inspected and replaced. On the rudder stock, seals and sleeves were replaced. Prior to setting the boat afloat, one of its regular crew members inspected the boat. The area of interest was primarily the sea filters and over board valves.

II was set afloat in late July and tested prior to the first tour of the season. Everything was found to be in good working order. Other smaller repairs and cleaning jobs were also made while the boat was waterborne, e.g. another workshop made repairs on the boats propulsion engine fuel system located in the steering gear compartment, and the crew cleaned and tidied up the boats different compartments.

4.4 Certification and manning

[...]

In 2005, II was issued with a "Permit for carriage of passengers" with a capacity of no more than 22 passengers for an area restricted to: "*The fjord of Ummannaq and Disco Bay*".

[...]

In 2008, II was issued with a new "Permit for carriage of passengers" with a capacity of no more than 22 passengers.

[...]

4.5 Investigation of the salvaged II

[...]

An investigation of the steering gear/storage compartment revealed a missing hose which had connected the drain from the aft deck to the over board discharge.

[...]

The drain was designed to drain water from the aft deck preventing it from entering the compartment below deck when the hatch was opened. Both the drain hole and the discharge pipe were made of 1 inch galvanized steel pipe, which were normally connected by a flexible hose. It was established from the investigation of the wreck that the flexible hose was missing. It is likely that the hose was removed while II was at the local workshop for repairs. To get access to the rudder stock it was necessary to dismantle the hose connecting the drain from the deck to the discharge pipe. After the reassembly of the rudder stocks, the repair team did probably not connect the hose again leaving the discharge pipe open to the sea. It was, however, also a possibility that the hose was removed during the repairs of the boats fuel system located in the steering gear compartment. [...] The hose has not been found by DMAIB.

[...]

During normal operation, the hull penetration was above the water line on the port side. However, if the boat had embarked the maximum number of passengers, then the hull penetration where the discharge pipe was connected would be below the water line, which can be seen on the photo (figure 12) below showing the starboard side.

4.6 The cause of the flooding and loss of buoyancy

On the last excursion tour on 13-14 August, 23 passengers were embarked from the cruise ship L'AUSTRAL. As II departed from the cruise ship, the total number of persons on board was 26, including the crew. The weight of the passengers and the speed of the boat, which made it trim aft-wards, submerged the hull penetration where the over board drain from the deck area was mounted. As the hose connecting the drain from the deck to the discharge pipe was missing, the water could freely run into the steering gear/storage compartment. The missing hose had not been detected during the sea trial or the previous tour on the same day because II had not been operating with full passenger capacity since it was set afloat.

[...]

The propulsion engines were in operation until the entire aft part of the boat was submerged. It can be seen on the photo above that the batteries (located below the wheelhouse) supplied power to the navigational lights until it finally sank on 19 m depth at approximately 0200 on 14 August 2016.

5. ANALYSIS

5.1 The flooding and loss of buoyancy

The investigation has established that, during the repairs of II's rudder stock or the fuel system, a hose connecting the aft deck drain to the discharge pipe was removed. After the repairs were completed, the drain hose was not mounted again.

[...]

The crew members did not respond to the bilge alarm as if it was a serious water ingress for a number of reasons.

[...]

The investigation did not bring clarification to why the hose was not mounted after having been removed. Presumably the mechanic for unknown reasons forgot to mount the hose again after having removed it to get access to components in the cramped steering gear compartment. The local workshops that carried out the repairs were not able to test the systems on the boat while it was on shore or in the water, because it was not customary for the workshops to carry out sea trials as they were not specialized in boat repairs. Therefore, the deckhand on II made the inspection of the boat prior to and after the boat was set afloat. During the inspection, the deckhand was preoccupied with the overboard valves below the waterline and therefore the aft deck drain was not inspected. The deckhand did not have experience and/or training in marine engineering, and there was no written guidance on how to inspect the functioning of the boat's machinery and equipment. In the absence of technical knowledge and procedural guidance, the deckhand's inspection of the boat's reliability was mainly based on the sea trial, which did not reveal any malfunction. On that basis II was put into service. The master on

II made a visual inspection of the boat on 13 August 2016 before embarking the passengers for the first excursion and no anomalies were found.

[...]

5.2 The evacuation of II on 13-14 August 2016

[...]

The excursion tour on 13 August 2016 progressed normally until II lost steering on the return voyage. The crew experienced this event as an operational disturbance with no effect on the watertight integrity of the boat. Gradually, the crew and some of the passengers realized that something was

wrong besides the steering gear failure. The boat started to act unstable by rolling excessively.

[...]

The number of passengers was 23 which exceeded the limit of 22 passengers as stated in the permit for carriage of passengers. In the trading permit there was no reference to how many crew members II could carry. However, as the capacity in the liferafts was 24 and the number of persons on board was 26 (23 passengers and 3 crew members) then the maximum capacity of persons on board was exceeded by 2 persons.

6. CONCLUSIONS

On 14 August 2016 the excursion boat II sank as a result of water ingress in the steering gear/storage compartment. All 23 passengers and three crew members were evacuated safely to another excursion boat which was nearby before II was fully submerged.

[...]

The water ingress was caused by the absence of a hose connecting the drain from the deck to the discharge pipe mounted in the boat's hull, which enabled water to penetrate the hull through the discharge pipe into the steering gear/storage compartment. During repairs of the boat, the hose had been removed, but had not been refitted after the repairs were completed. Once

II was put into operation with the maximum amount of passengers, the discharge pipe was submerged allowing water to flow into the boat.

..."

Af et dokument benævnt Tilsynsrapport fra Søfartsstyrelsen udarbejdet på baggrund af et kontrolsyn foretaget den 25. august 2016 fremgår følgende blandt andet:

"...

II forlis

Den 13. august forliste II udenfor Ilulissat havn. Skibet sank i en vanddybde på ca. 17 meter. Alle ombordværende blev reddet til en anden skib, som var i nærheden.

Den 25. august blev skibet bjærget af en dykkerfirma fra Sisimiut.

Fra den efterfølgende undersøgelse blev der konstateret at en slangeforbindelse mellem et studs som forbinder overbords lænseport og et afløbsstuds fra agter dæk er afmonteret.

Lænseport på sb's side ligger ca. 2 cm fra vandlinien. Med 26 ombordværende og bølger medførte vandindtrængning direkte til lastrum gennem den studs på agterspejlet af skibets lastrum.

..."

Af et udateret dokument benævnt Besigtigelsesrapport udarbejdet af taksator

A der repræsenterede det forsikringselskab, hvor **II** var forsikret, fremgår følgende blandt andet:

"...

Forlis af skib **II**, grundet manglende slangeforbindelse mellem studs og afløbs studs fra agter overbords lænse port.

Skadens type og årsag:

II blev den 25. august 2016 hævet fra 21 meter vand ved bov, 17 meter agter, herefter landsat ved Sisak Diesel Ilulissat.

Det kunne her konstateres at der manglede slange forbindelsen mellem afløbs/dræn studs fra agterdæks last luge, til overbords lænse port agter som det tydeligt ses på vedlagte foto, skal lige nævnes at afløb i agterdæks laste luge desværre ikke kan ses på foto af laste lugen i det laste luge ligger over.

Grundet den manglede omtalte forbindelses slange er der direkte forbindelse fra hav til agter laste rum.

II havde kort før forliset været hos reparatør **V** for at få skiftet blandet andet stævnerørs bøsninger, og bøsninger for rorstamme (se faktura), ved sidst nævnte reparation var det for at afmonterer rorstammen (mærket grøn på foto) nødvendigt at afmontere den om talte slange forbindelse mellem afløb/dræn studs, og overbords lænse port. Ved gen montering af rorstammen, er omtalte slange forbindelse (se foto) IKKE blevet genmonteret af **V**

II havde den 13. august 2016 første sejlads efter omtalte reparation, der var 26 ombordværende, **II** tog herefter vand ind ved overbords lænse port der sidder 2 cm over vand linen (se foto), havvand løb direkte ind i lastrum via studs på agterspejl hvor på slange forbindelse som før nævnt ikke var påsat efter afmontering, hvilket udløste forliset af **II**.

..."

Af et dokument benævnt "Skades rapport" af 2. oktober 2016 udarbejdet af skibsin-
geniør **B** på foranledning af det forsikringssselskab, hvor **II** var for-
sikret, fremgår følgende blandt:

" ...

Undertegnede skadeskonsulent har på vegne af Pantaenius forsikring, fore-
taget besigtigelse i sagen d.26.9.2016

Besigtigelse er foretaget på Grøndlandskajen, Aalborg.

Skibet er vurderet mht. skadesomfang og samt økonomi overslag i forbin-
delse med en evt. budrunde ud fra en forsikringssum på kr. 3.300.000,00.

Skibet kan henstå på Grøndlandskajen frem til den 11.10.2016 - søvands-
slange er genmonteret agter og skibet er vurderet sødygtigt hvorefter dette
vil kunne søsættes og slæbes over til værftet hvor skibet vil kunne henligge
indtil der foreligger en afgørelse i sagen.

[...]

Intet konserveringsarbejde igangsat, herunder hovedmaskiner.

[...]

**Skibets handelsværdi inden havariet er vurderet til at ligge en del under
sum og man bør vurdere i samråd med ejer om skibet skal istandsættes el-
ler teknisk totalhavari ud fra en opgørelse.**

**Skibet er forsikret for kr. 3.300.000,00 og vurderes ud fra denne sum renta-
bel at istandsætte iht. økonomi overslag i rapport.**

[...]

total rep omkring kr. 2.000,000

[...]

Set i forhold til sum på kr. 3.300.000,00 vil skibet være rentabelt at lave igen.

..."

Af et tilbud vedrørende reparation af II af 17. november 2016 fra Mathis Værft A/S, der er indhentet af det forsikringsselskab, hvor båden var forsikret, og er udarbejdet på baggrund af rapporten fra B og værftets egen vurdering, fremgår, at prisen for udbedringer af de skader på II, der opstod som følge af forliset, udgør 1.998.431 kr. Det er oplyst, at ejeren af II fik udbetalt dette beløb af sit forsikringsselskab til dækning af sit tab og overdrog samtidig rettighederne til båden til forsikringsselskabet. Båden blev videresolgt til en tredjemand for 40.000 kr., hvilket beløb er fradraget i opgørelsen af forsikringsselskabets påstand.

Af den forsikringspolice, der var gældende for forsikringen af II fremgår, at dækningsomfanget er 3.300.000 kr., og at der er en selvrisiko på 30.000 kr. Af de betingelser, der er gældende for forsikringsaftalen, fremgår følgende blandt andet:

"...

§ 5 Dækning af omkostninger og udgifter

1 Forsikringen dækker rimelige bjærgningsomkostninger og andre udgifter, som sikrede har afholdt for at afværge eller begrænse skaden (§ 10.2), uanset om dette fører til det ønskede resultat eller ej. Endvidere dækkes rimelige udgifter til bjærgning og fjernelse af vrag.

[...]

4. Den ovennævnte i § 5 definerede dækning af udgifter ydes i tillæg til enhver erstatning efter denne forsikring for tab eller skade af det forsikrede. Selvrisikoen i § 7 gælder ikke ved dækning af disse udgifter.

[...]

§ 9 Erstatningsbeløbet

1. I tilfælde af totalskade eller konstruktiv totalskade (konstruktiv totalskade når reparationsomkostningerne overstiger den aftalte forsikringssum) skal forsikringssummen som anført i § 8 udbetales.

2. Delskader bliver erstattet på basis af nødvendige reparationsudgifter eller genanskaffelsesudgifter uden fradrag på grund af alder eller slid (nyt for gammelt). Udgifter til transport af fartøjet til og fra nærmeste passende reparationssted erstattes som reparationsomkostninger. Erstatning for personlige effekter er, såfremt intet andet er aftalt i policen, begrænset til 2 % af forsikringssummen dog maksimalt DKK 22.500,00.

3. Forsikringsselskabet er berettiget til i enhver erstatning,

at fratække realiseringsværdien af de beskadigede genstande baseret på konkrete tilbud. Sikrede kan ikke undgå dette fradrag ved at stille de beskadigede genstande til forsikringselskabets rådighed.

..."

Der er fremlagt bilag til dokumentation af de udgifter, som forsikringselskabet har medtaget i opgørelsen af sin påstand. Udgifterne er nærmere uddybet under **C** partsforklaring for forsikringselskabet.

Der er fremlagt fotos af båden, hvoraf nogle er optaget af **B**

V har under sagen anmodet om syn og skøn, og **D** Aalborg Besigtigelseskontor ApS, er udpeget som skønsmand af retten. På baggrund af spørgsmål 1-3 fra **V** og spørgsmål IA til IC fra **F** har skønsmanden udarbejdet en skønsrapport af 7. januar 2019, hvoraf følgende fremgår bl.a.:

"...

10. Spørgsmål fra rekvirenten

[...]

Spørgsmål 1:

Sagsøgte reparation

1.1. Var det muligt at gennemføre den i sagsakterne omtalte reparation – demontering af ror og træk af skrueaksler på fartøjet – med den omtalte drænslange i bagbords side monteret. Drænslangen er, som det fremgår, monteret fra lugekanten i cockpittet mod agterspejlet.

Det præciseres, at skønsmanden alene skal tage stilling til, hvorvidt reparation uden at afmontere drænslangen er fysisk muligt – ikke, hvorvidt den ene eller anden reparationsmetode måtte være mere eller mindre hensigtsmæssig, let at udføre eller lignende.

Svar på spørgsmål 1:

På baggrund af det gennemgåede materiale, som findes i sagen i form af rapporter, fotos og reparationsfaktura samt besigtigelse ombord december 2018, er det min klare opfattelse, at demontering af ror og trækning af skrueaksler kan udføres med drænslangen mellem lugekarm og agterspejl i position. Det

er efter mit skøn ikke en fysisk udfordring at løsne rør-kvadrant PS og SB samt nedtage rør med rorstok med drænslange i position.



Rør PS og SB nedtaget for tilkomst og inspektion december 2018.



Drænslange med el-tracing er monteret i korrekt position december 2018.

Spørgsmål 2:

Skadeforebyggende-/begrænsende foranstaltninger

2.1 Skønsmanden anmodes om at vurdere, hvorvidt det på det tidspunkt, hvor fartøjet var bjærget og i sikkerhed, ville have været muligt at lave skadeforebyggende foranstaltninger i relation til de to gear monteret på drivlinjen.

2.2 Ville det være muligt at foretage andre skadeforebyggende foranstaltninger i relation til motoren og/eller andre væsentlige dele af fartøjet og dets indretning?

2.3 I det omfang spørgsmål 2.1 og/eller spørgsmål 2.2 besvares bekræftende, bedes skønsmanden nærmere beskrive, hvilke foranstaltninger der kunne have været udført, samt hvilke skader man i givet fald kunne have undgået eller begrænset.

Svar på spørgsmål 2:

2.1

Efter bjærgning og sikring af fartøjet skønnes det muligt at udføre forsøg på konservering af de 2 reduktionsgear i form af dræning eller tomsugning af gearhusene samt total fyldning med forhåndenværende motor- eller hydraulikolie.

Det skal fremhæves, at der ved dræning og efterfyldning med olie som forsøg på skadesbegrænsning ikke er sikret et målbart positivt resultat af konserveringsforsøget. Som forebyggende foranstaltning skal det sikres, at søvand ikke trænger ind i maskinrummet.

2.2

Det skønnes muligt at udføre forsøg på skadesbegrænsning på de to motorer. Når der først er trængt vand ind i maskinrummet, skønnes det ikke muligt at udføre forebyggende foranstaltninger i relation til motorerne.

Forsøg på skadesbegrænsning efter søvandsindtrængning omhandler blandt andet dræning eller tomsugning af krumtaphus, efterfyldning og sprøjtning med motorolie, demontering af brændstoffdyser og fyldning af forbrændingskamre med diesel- eller motorolie under turning om muligt. Det skal fremhæves, at forsøg på skadesbegrænsning ikke garanterer et målbart positivt resultat.

Omfanget af skadesbegrænsning og konserveringsarbejde bør afstemmes med situationen samt tilstanden på de motorer, der er udsat for søvandsindtrængning. Det gælder generelt, at skadesbegrænsning omhandler dræning eller tomsugning af alle berørte områder. Hvis det er muligt, bør der udføres nedvaskning med ferskvand og sæbe samt opsugning af væske og nedskyllet vand. Som skadesbegrænsning og reducering af muligheden for svampeudvikling bør våde og løse genstande tages fra borde, hvorefter der kan opsættes varme og affugtning i de berørte områder.

Omfanget af skadesbegrænsningen skal afstemmes med skibets brand- og isoleringsplan. Indtrængning af olieholdigt vand medfører udskiftning af al berørt isolering.

2.3

Det skønnes, at dræning og olieefterfyldning kunne udføres som forsøg på skadesbegrænsning med en balanceret indsats, efter bjærgning og sikring af " II" var udført. Det forventes, at korrosion på lejesøler og kontaktflader reduceres ved udførelse af skadesbegrænsning, som tidligere beskrevet på reduktionsgear og motorer.

Spørgsmål 3:

Erstatningsopgørelse

3.1 Den som bilag 6 fremlagte rapport fra Ship-Consult tager udgangspunkt i en nypris på 400.000 kr. for to motorer.

Skønsmanden bedes oplyse, hvorvidt det havde været muligt at retablere forholdene ved anvendelse af to brugte motorer af samme stand og kvalitet som de motorer, der var monteret i fartøjet på havaritidspunktet.

I givet fald bedes skønsmanden anslå den sandsynlige pris for sådanne brugte motorer.

3.2 Den som bilag 6 fremlagte rapport fra Ship-Consult tager udgangspunkt i en udgift på 300.000 kr. for "Fragt DK, Håndtering DK, herunder slamsluger, transporter og retur til Grønland ...".

Er dette efter skønsmandens opfattelse en korrekt vurdering, eller ville skønsmanden ansætte udgiften til et andet beløb?

3.3 I den som bilag 6 fremlagte rapport fra Ship-Consult tages udgangspunkt i en nypris på 150.000 kr. for en navigationspakke, idet Ship-Consult anbefaler "komplet system Furuno".

Skønsmanden bedes oplyse, hvorvidt det havde været muligt at retablere forholdene ved anvendelse af en komplet fungerende navigationspakke indkøbt brugt og med garanti.

I givet fald bedes skønsmanden anslå den sandsynlige pris for en sådan løsning.

3.4 Den som bilag 6 fremlagte rapport fra Ship-Consult tager udgangspunkt i en udgift på 250.000 kr. til "elarbejde i skibet, el paneler".

Er dette efter skønsmandens opfattelse en korrekt vurdering, eller ville skønsmanden ansætte udgiften til et

andet beløb?

3.5 Skønsmanden bedes oplyse, om der er bemærkninger til Ship-Consults øvrige vurderinger af de forskellige poster i forbindelse med en eventuel reparation, der fremgår af bilag 6, næstsidste side.

3.6 Skønsmanden bedes redegøre for, hvilke bestræbelser man i forbindelse med salg af et fartøj som det omhandlede må udfolde i relation til at undersøge markedet og identificere potentielle købere.

3.7 Skønsmanden anmodes om at vurdere, hvilken handelspris man ved iagttagelse af de i spørgsmål 3.6 omtalte bestræbelser og foranstaltninger må antages at kunne opnå ved salg af fartøjet.

Særlig for så vidt angår spørgsmål 3.3 og 3.4 henviser sagsøgte til eksempelvis indkøb ved "Skibselektro" Thyborøn v/Per Møllerup.

Svar på spørgsmål 3:

3.1

De to Iveco-motorer, type F4HE0686C*E med en ydelse på 272 kW ved 3000 rpm er årgang 2011. Det antages, at de to motorer har været i normal drift over en periode på 5 år. Den aktuelle kondition på motorerne er ikke kendt af undertegnede. Det lægges til grund i den følgende besvarelse, at motorerne var fuldt funktionsdygtige i august 2016, før der blev konstateret vandindtrængning.

Prisen på 2 nye motorer vurderes til at være DKK 450.000,00, rekonditionerede maskiner antages at kunne købes for en pris, der ligger på 50-75% af nyprisen. Hvis der skal være sporbarhed på de maskinkomponenter, der er anvendt ved rekonditionering, antages prisen på overhalede motorer at være op mod 75% af nyprisen svarende til DKK 300.000,00.

3.2

Fragtprisen for transporten mellem Grønland og Aalborg T/R inkl. håndtering, forhaling, henstående samt slamsugning er i bilag 6 anført til en samlet udgift på DKK 300.000,00, hvilket skønnes retvisende.

3.3

Genanskaffelsesprisen på det navigationsudstyr, som er listet i bilag 6 side 21 og vist på foto side 22 øverst er anført til en samlet pris inkl. montering på i alt DKK 150.000,00.

Det er muligt at montere lignende navigationsfunktioner, som de i bilag 6 beskrevne. Ved anvendelse af second-hand udstyr inkl. garanti og serviceaftale skønnes de samlede udgifter at tangere den anførte pris på DKK 150.000,00.

3.4

Reparationsudgifter til fornyelse af den beskadigede elinstallation (i bilag 6 benævnt som elarbejde i skibet, elpaneler) antages at omhandle alle nødvendige energikilder og den samlede installation inkl. ladere, inverter, alarmer, lys, toiletflushpumper, signalgiver, signallys, el-tracing, blæsere, lyskastere, hovedtavle, distributionstavler, PA-anlæg og øvrige elektriske forbrugere. Udgifterne er anført til DKK 250.000,00, hvilket skønnes at være dækkende for genetablering af systemet inkl. kontrol og meggertest.

3.5

Udgifter til "redningsmateriale samt brandmateriale, syn/test" er i bilag 6 beregnet til DKK 200.000,00. Under forudsætning af, at alle søfartsstyrelsens krav opfyldes inkl. Solas godkendte overlevelsdragter til 25 personer (22 passagerer + 3 besætningsmedlemmer), medicinkiste, godkendte veste minimum 25 stk., nødblus, linekaster samt nødvendige certifikater skønnes en udgiftsramme på DKK 200.000,00 at være dækkende.

11. Spørgsmål fra modpart 1

[...]

Spørgsmål IA:

Ville det lette gennemførelsen af den i sagsakterne omtalte reparation, jf. den som bilag 2 fremlagte faktura, med den omtalte drænslange i bagbords side afmonteret:

Svar på spørgsmål IA:

Det anses ikke for en nævneværdig udfordring at nedtage rør og trække skrueaksler med drænslangen i position. Det skal nævnes, at det ikke vil forlænge udførelsen af det i bilag 2 listede arbejde, hvis drænslangen demonteres.

Spørgsmål IB:

Såfremt spørgsmål A besvares bekræftende, bedes syns- og skønsmanden vurdere tidsforbrug til afmontering af drænslangen i bagbords side.

Svar på spørgsmål IB:

For afmontering af drænslangen mellem agterspejl og lugekarm PS skal der løsnes 2 spændbånd samt ledning for el-tracing, før drænslangen mellem agterspejl og lugekarm kan trækkes fri. Arbejdet kan udføres på 15 minutter alt inkl.

Spørgsmål IC:

Skønsmanden bedes vurdere tidsforbrug ved den i bilag 2 fakturerede reparation, når den udføres henholdsvis med og uden demontering af den omtalte drænslange i bagbords side.

Svar på spørgsmål IC:

Det skønnes, at der ikke vil være en registrerbar forskel på, hvorvidt det listede arbejde udføres med drænslange i position eller med drænslange demonteret. Arbejdet med trækning af skrueaksler inkl. ror ned og op for tilkomst er i bilag C listet til i alt 100 arbejdstimer, hvilket skønnes at være relativt højt.

Udskiftning af stævnrørs- og rorbøsning antages at kunne udføres på 40 normaltimer. Det skal nævnes, at undertegnede ikke er bekendt med transportsafstanden mellem båd og værksted. Stor afstand kan være en medvirkende faktor til at generere et højt timeforbrug.

..."

F har under sagen anmodet om, at spørgsmål ID-IH stilles som supplerende spørgsmål til skønsmanden. Skønsmanden har på den baggrund udarbejdet en supplerende skønsrapport af 21. august 2019, hvor følgende fremgår blandt andet:

"...

Spørgsmål ID

Med henvisning til foto side 12 i den som bilag 6 fremlagte rapport fra Ship-Consult bedes skønsmanden oplyse, om demontering af skrueakslen kræver fjernelse af det viste beslag, herunder om fjernelse sker ved at løfte beslaget ovenud op over akslens top.

Svar på spørgsmål ID

Bilag 6 skadesrapport fra Ship-Consult side 12 viser 3 billeder. Det er ikke klart for undertegnede, hvilket beslag der henvises til ved trækning af bådens to skrueaksler.

På side 6 i bilag 6 er der vist et billede af kvadrantbeslaget på PS rorstok.

For trækning af skrueaksler må ror demonteres for tilkomst, og det medfører, at kvadrantbeslaget løsnes fra rorstokkens top. Beslaget sidder på en not; enten løftes beslaget eller rorstokken trækkes nedenunder, når delene adskilles.

Spørgsmål IE

Med henvisning til foto nederst side 8 samt øverst side 9 i den som bilag 6 fremlagte rapport fra Ship-Consult bedes skønsmanden oplyse, om det vil være naturligt at foretage den nødvendige adskillelse ved ror-maskinen fra venstre side – dvs. langs med bådens agterstavn og ikke langs tanken i bagbord side.

Det præciseres, at skønsmanden ved besvarelsen bedes oplyse, om det har betydning for skønsmandens besvarelse, såfremt agterrummet under selve reparationen ikke var totalt ryddet, som tilfældet ved skønsmandens besigtigelse, bl.a. hvis skibets batteripakke var monteret i batterikassen placeret lige foran ror-maskinen.

Svar på spørgsmål IE

Henvisning til foto side 8 nederst og side 9 øverst i bilag 6 viser et ror og propeller samt overbygning set fra agter.



Foto fra Bilag 6 side 8 nederst



Foto fra bilag 6 side 9 øverst

Det vil være naturligt, at montøren adskiller beslaget på toppen af rorstokken, hvor der er bedst adkomst. På baggrund af foto i bilag 6 side 3 øverst og side 6 antages det, at rorkvadrantbeslaget er adskilt fra henholdsvis PS og SB langs tankene.

Kabelføringen fra batterikassen placeret foran hydraulikcylinderen skønnes ikke at være blokerende for adkomst. Hvis kabler obstruerer arbejdet, må de naturligvis demonteres for adkomst. Batteripakke må sikres mod k01tslutning, før arbejde påbegyndes.

Spørgsmål IF

Der er som bilag 12 fremlagt faktura fra Grønland A/S vedr. reparationsarbejder på brændstofsyste­met på fartøjet.

Skønsmanden bedes oplyse, om denne reparation giver anledning til at fjerne den omtalte drænslange i bagbord side.

Svar på spørgsmål IF

Arbejdet udført på faktura nr. 145245 fra Grønland A/S bilag 12 skønnes ikke at give anledning til, at VVS-montøren har demon­teret drænslangen den 10. august 2016 under udførelse af det listede arbejde. Rør­systemet og nævnte kontraventil er placeret ved tanke og skot mod hoved­maskinerne.

Spørgsmål IG

Som det fremgår af sagens bilag 32, blev akslerne sidst trukket i januar 2012, dvs. mere end 4,5 år før den i sagsakterne omtalte reparation – demontering af rør og træk af skrueaksler.

IG.1

Skønsmanden anmodes om at vurdere, om det er sandsynligt, at bolte og møtrikker har været rustet i en sådan grad, at det har besværliggjort adskillelse.

Svar på spørgsmål JG.1

Det anses for sandsynligt, at bolte og møtrikker på rorkvadrantbeslagene (PS+ SB) kan være rustet i perioden mellem akseltræk 2012 og akseltræk ud­før t i 2016 i en grad, der har besværliggjort adskillelsen.

IG.2

Skønsmandens anmodes om at vurdere, om det er sandsynligt, at akslerne har siddet fast i en sådan grad, at det har besværliggjort adskillelse.

Svar på spørgsmål JG.2

Akslerne og begge rorstokke fremstår i søvandsbestandigt rustfrit stål, og det anses ikke for sandsynligt, at demontering er besværliggjort. Det skal fremhæves, at rorkvadrantbeslag og hydraulikcylinderen henlå hos de nuværende ejere uden synlig skade.

Spørgsmål IH

IH.1

I det omfang spørgsmål IG. 1 besvares bekræftende, bedes skønsmanden vurdere,

IH.1.1

Om det er sandsynligt, at det har nødvendiggjort, at delene skulle varmes op for at muliggøre adskillelse.

Svar på spørgsmål IH.1.1

Det vil være u hensigtsmæssigt at anvende varme fra ilt og gas ved demontering af kvadrantbeslagene. Beslaget er udformet med notgang og klemmeslids, hvor bolten går igennem rorstokken. I tilfælde af at møtrikken ikke kan løsnes med fastnøgler, vil det være hensigtsmæssigt, at bolten kappes og slås ud ved brug af dom. Der opnås efter bedste skøn ikke en fordel ved at varme på beslaget, som kan åbnes med mejsel eller kile.

IH.1.2.

Om det er sandsynligt, at der til adskillelsen har skullet anvendes andet værktøj end almindelig fastnøgle/topnøgle, f.eks. vinkelsliber, slagværktøj, forlænger på fastnøgle e.l.

Svar på spørgsmål IH.1. 2.

Det skønnes, at der ikke skal anvendes andet end det listede værktøj - fastnøgle, topnøgle, vinkelsliber, slagværktøj og forlænger på fastnøgle.

IH.2

Såfremt spørgsmål IH.1.1 besvares bekræftende bedes skønsmanden oplyse, om der til opvarmningen sandsynligvis vil være anvendt ilt og gas eller anden varmekilde, der vil kunne skabe en reel risiko for brandfare.

Svar på spørgsmål IH.2

Som tidligere nævnt anses det for uhensigtsmæssigt at anvende ilt og gas ved demontering af rorkvadranteme. Ved anvendelse af ilt og gas på PS rorkvadrant ville der være overhængende fare for at beskadige drænslangen, der løber tæt henover.

IH.3

Såfremt spørgsmål IH. I og IG.2 besvares bekræftende, bedes skønsmanden vurdere, om det vil nødvendiggøre, være hensigtsmæssigt eller lette udførelsen at afmontere den omtalte drænslange i bagbord side.

Svar på spørgsmål IH.3

Som tidligere nævnt vil det ikke være en nævneværdig udfordring at demontere drænslangerne for tilkomst, men det anses ikke for nødvendigt for trækning af PS rorstok.

..."

Forklaringer

Der er afgivet partsforklaringer af **C** på vegne af **F**
 og af **E** på vegne af **V** Der er afgivet
 vidneforklaringer af **G** og **B**

C har forklaret, at han er ansat hos Pantaenius Forsikringsagentur, der har mandat til at behandle forsikringssager, udbetale forsikringssummer og afslutte forsikringssager på vegne af sagsøgeren, **F**

II's ejer ønskede ikke at få båden tilbage, efter at båden var bragt til Aalborg, og ejeren fik derfor udbetalt de udgifter, der ville have været til reparationen, som var fastslået på baggrund af et tilbud fra Mathis Værft. De forsøgte også at indhente andre tilbud på reparation af båden, men der var ikke andre værfter, som kunne udføre reparationen, der var interesseret i at udføre den. Det ville være for dyrt at fragte båden til Fåborg Værft, der havde bygget båden. Der blev afholdt en budrunde vedrørende reparationen, og Mathis Værft var ikke klar over, at der ikke var andre værfter, der ville afgive bud, og Mathis Værft forventede, at reparationen skulle udføres, såfremt værftet vandt budrunden.

Da båden skulle videresælges, valgte man en sælger, som man mente kunne hjælpe med salget, men sælgeren vurderede, at der ikke var et forretningsmæssigt grundlag herfor. De henvendte sig også til en dykkerforening, der viste interesse for at købe båden, men foreningen sprang fra, da det ville være for stort et projekt at gøre den sejlklar. De tilbød også båden til Aalborg Kommune, men det lykkedes heller ikke sælge den til den side. De kontaktede **H** som de vidste havde en liste over interesserede købere af skadede både. **H** fandt en køber til båden.

Man tog ved salget af båden også hensyn til, at der var omkostninger til at have båden oplagt og forsøgte derfor at afhænde båden inden for en rimelig tidsramme.

De kunne ikke tilbagegive båden til bådens ejer, da omkostninger til transport tilbage til Grønland ville blive for store. Ejeren kunne have krævet at få købesummen fra videresalget, men de modregnede i stedet købesummen i kravet mod sagsøgte.

Med hensyn til udgifterne til Sirius Greenland ApS på 200.000 kr. vedrører disse udgifter til bjærgning og bugsering i forbindelse med at båden blev hævet og bragt i havn. Han bad den taksator, der repræsenterede forsikringselskabet i forbindelse med hændelsen, om at finde en operatør, der kunne foretage hævnningen. Der var ikke andre operatører, der havde mulighed for at udføre arbejdet. Den fjord, hvor forliset fandt sted, var pakket af is, og det hastede med at få båden hævet.

Med hensyn til udgifterne til Sisak Diesel på 29.940 kr. vedrører disse udgifter til håndtering af båden efter den var hævet, herunder tømning af båden samt vurdering af om bådens to Iveco motorer kunne reddes. Man vurderede, at det ikke kunne betale sig at konservere motorerne, da de havde været i drift under forliset og dermed havde trukket vand ind. Konservering ville desuden have medført ekstra udgifter.

Udgifterne til Grønlands Selvstyre for redningsaktionen på 82.180,92 kr. vedrører udgifter til opsamling af olie og miljømæssig oprydning. Han var i første omgang usikker på, om det opkrævede beløb var for højt, men efter han fik nærmere specifikation, blev kravet accepteret.

Udgifterne til KJ Greenland A/S på i alt 3.360 kr. vedrører flytning af båden med en entreprenørmaskine.

Udgifterne til Royal Arctic Line på 64.904,74 kr. vedrører transport af II til Aalborg med skib.

Udgifterne på 12.346,75 kr. til Mathis Værft vedrører udgifter til bugsering af båden efter ankomst til Aalborg. Værftet lænsede også båden for vand.

Udgifterne til Illit Forsikring på 72.783,46 kr. vedrører udgifter den lokale grønlandske taksator, der rejste til Ilulissat for at besigtigede båden. Han repræsenterede Pan-tænius Forsikringsagentur.

Udgifterne på 14.752,50 kr. til Ship Consult vedrører udfærdigelse af besigtigelsesrapporten.

Pantaenius Forsikringsagentur har i forbindelse med de ydelser, de måttet købe for at håndtere forliset, i mange tilfælde ikke kunnet indhente flere tilbud, fordi der reelt ikke var andre operatører, der kunne levere ydelserne.

Erstatningen skal opgøres som sket, blandt andet under hensyn til, at de efter de gældende forsikringsbetingelser skal udbetale erstatning til forsikringstager uden hensyn til slid og andre fradrag. Erstatningen er opgjort ud fra, at II skulle have nye motorer. II's ejer havde valget mellem at få båden repareret eller få udbetalt værdien af reparationen. Der er tale om en fast takseret police.

Taksatoren oplyste, at det i første omgang ikke kunne fastslås, hvorfor båden sank. Det krævede nøjere undersøgelser. De konstaterede omsider, at forliset skyldes en manglende drænslange, men de fandt ikke slangen på båden.

E har forklaret, at han i 2016 var direktør for V og medindehaver af virksomheden. Han er på nuværende tidspunkt ved at sælge sin andel, og virksomhedens aktiver er frasolgt.

I forbindelse med arbejdet på II i 2016 skulle V skifte stævnsrørsbøsninger og pakedåser på bådens skrueaksler. De skulle også skifte bøsninger på styre-aksler. II har to motorer, så der skulle udskiftes to "sæt". Han var ikke direkte involveret i reparationen. Det var G som udførte reparationen, og han kan afgive nærmere forklaring herom.

Han har, blandt andet efter drøftelser med G undersøgt, om der kunne være tale om en fejl fra deres side, hvilket ikke var tilfældet. G er både en erfaren og dygtig medarbejder, der udfører sit arbejde meget nøje. Han har fra G hørt, at det ikke ville være nødvendigt at fjerne drænslangen, og det stoler han på.

De foretager kun få reparationer med hensyn til udtrækning af skrueaksler. De har 10 mand ansat. De foretager mere end 100 reparationer om året. Det er sommetider sket, at de har lavet fejl.

G har forklaret, at hans stilling ved V var som mekaniker. Han havde været ansat der i lidt over et år, da de arbejdede på II. Han arbejder nu hos Disko Line.

De skulle skifte pakedåser på begge skrueaksler på II. I den forbindelse skulle de afmontere skibets ror. De skulle også skifte bøsninger på begge ror i den forbindelse.

De har ikke fjernet den drænslange, der viste sig at mangle efter forliset. Det var ikke et problem, at drænslangen var monteret under reparationen. Han tror, at der var en drænslange, da de reparerede båden, og han er sikker på, at de ikke fjernede den.

B har forklaret, at han er uddannet skibssingeniør og assisterer forsikringselskaber blandt andet i forbindelse med besigtigelser af både, der har været udsat for forsikringsbegivenheder. Han arbejder også lejlighedsvist som skønsmand.

Han fik til opdrag at besigtige **II**, da båden lå i Aalborg Havn. Han skulle blandt hjælpe med at vurdere skadens omfang, omkostninger til udbedringer og andre relevante økonomiske aspekter. Han lavede en rapport på baggrund af flere besigtigelser.

I samarbejde med værftet opgjorde han skadernes værdi og lavede et overslag vedrørende det arbejde, der skulle udføres. Skadens værdi blev opgjort i henhold til forsikringselskabets betingelser. Han vurderede, at reparationen ville koste ca. 2 mio. kr. Han har foretaget sin opgørelse af omkostningerne ved udbedringen af skaderne på motorerne efter nyværdi. Det kan være udfordrende at finde brugte motorer i passende stand, og han var derfor nødt til at tage udgangspunkt i nyværdien. Han er ikke uenig i den vurdering af motorernes værdi, som følger af skønsmandens besvarelse herom til spørgsmål 3.1 fra skønsrapporten. Båden forliste med motorerne i drift, hvilket kaldes vandslag. Det betyder, at plejstængerne bøjer, og det betyder, at det sandsynligvis ikke kan betale sig at reparere motorerne.

Det arbejde, som **X** har udført på båden, må være blevet udført ca. 2 meter fra det sted, hvor drænslangen skulle være monteret, og arbejdet må være foregået i den forreste del af styremaskinerummet. Ud fra fakturaen fra **V** ser det ud til, at det arbejde, som **V** har udført, har omfattet trækning af aksler.

Der er et billede fra hans rapport, hvor man kan se, det sted, hvor slangen skulle have været monteret. Et andet billede viser båden ude fra, hvor man kan se det hul, som vandet er løbet gennem. Et tredje billede viser, at drænslangen er genmonteret. Det er den blå slange, man kan se på billedet, der manglede. Man kan også se, at der sidder en styrecylinder. Der er et yderligere billede af en styrecylinder. Der er også billeder af skibets indretning, som han tog med henblik på at tage stilling til bådens værdi.

Han har forklaret om, hvordan han ville udføre den reparation, som **V** har udført og om skibets indretning, herunder at han ville fjerne drænslangen i forbindelse med arbejdet. Drænslangen var genmonteret under hans besigtigelse. Han har udarbejdet en skitsetegning med en oversigt over det rum, hvor slangen var monteret.

Parternes synspunkter

F har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument, hvor følgende fremgår under afsnittet anbringender:

"...

ANBRINGENDER:

1. Sagsøgerens retlige status

Fartøjet var forsikret hos sagsøgeren, jf. bilag 27, og sagsøgeren har udbetalt erstatning til fartøjsejeren som følge af forliset, jf. bilag 16.

Sagsøgeren har hermed regres overfor en eventuel skadevolder for den udbetalte erstatning samt omkostninger forbundet med skaden.

2. Ansvarsgrundlag

Hen over sommeren og frem til begyndelsen af august 2016 udførte sagsøgte reparationsarbejder på II, mens fartøjet var på land. Under reparationsarbejdet blev der foretaget adskillelse af adskillige ting på fartøjet, jf. **bilag 2 og A**, herunder blev der udført arbejde på fartøjets rorstamme og skru-eaksel.

Sagsøgeren har løftet bevisbyrden for, at sagsøgte af hensyn til at lette adgangen for reparatøren under reparationsarbejdet fjernede en drænslange, og at sagsøgte efterfølgende ikke genmonterede drænslangen.

Sagsøgte har som følge af forsømmelse med at kontrollere området omkring skruesakslen og rorstammen efter endt reparation ikke konstateret den manglende drænslange – et arbejde fartøjets ejer med rette kunne forvente blev udført af sagsøgte. Sagsøgte har dermed begået en ansvarspådragende forsømmelse eller fejl.

Sagsøger har løftet bevisbyrden for, at der kan være et ansvarsgrundlag for sagsøgte i relation til II's forlis, jf. **bilag 3 - 6**.

3. Årsagssammenhæng

På baggrund af de samlede omstændigheder, herunder taksators rapport, jf. **bilag 5**, og Den Maritime Havarikommissions vurdering, jf. **bilag 3**, var års-

gen til II's forlis en manglende drænslange, der via en læseport fører vand ud fra agterdækket, hvorved der trængte vand ind i fartøjet via læseporten.

Det bestrides, at drænslangen var afmonteret ved indlevering af II til reparation hos sagsøgte.

Den manglende drænslange skyldes fejl og forsømmelser fra sagsøgte i forbindelse med udført arbejde på fartøjet.

Sagsøgeren har løftet bevisbyrden for årsagssammenhæng mellem det af sagsøgte udførte arbejde på II og dets efterfølgende forlis.

Sagsøgeren har endvidere løftet bevisbyrden for, at der ikke er årsagssammenhæng mellem det af X Grønland A/S udførte arbejde på II, jf. **bilag 12**, og dets efterfølgende forlis, jf. **skønsrapportens spm. IF**.

4. Påregnelighed

Henset til sagsøgtes faglighed burde sagsøgte kunne indse, at fjernelse af en drænslange under udførsel af reparationsarbejde og en efterfølgende manglende kontrol af genmontering efter udført reparation kunne forårsage forlis af II

5. Egen skyld

Det bestrides, at forsikringstageren har udvist egen skyld. Konstateringen af manglende montering af en drænslange i maskinrummet efter reparation hos en fagmand går ud over den viden, som fartøjets besætning med rimelighed kan forventes at besidde for at gennemføre en tilfredsstillende kontrol af fartøjet efter reparationens gennemførelse, jf. den omstændighed at selv en seniorskibsinspektør ansat ved Søfartsstyrelsen samt en taksator, ikke kunne finde årsagen til forliset, før efter adskillige timers inspektion af fartøjet.

Det bestrides, at der er årsagsforbindelse eller adækvans mellem forliset af II og den omstændighed, at der ved forliset var 26 personer ombord i stedet for 24 personer.

Sagsøgte har ikke løftet bevisbyrden for, at den omstændighed, at der har været flere personer ombord end II har tilladelse til at sejle med, har medvirket til forliset.

6. Tab

Det bestrides, at sagsøgerens erstatning til forsikringstageren svarer til summen for en totalskade, jf. **bilag 27**.

Skaden på II var en partiel skade, idet fartøjet ikke var tilintetgjort. Der var heller ikke tale om en konstruktiv totalskade, idet reparationsomkostningerne ikke oversteg den aftalte forsikringssum på kr. 3,3 mio.

Det er ubestridt, at erstatningen ved en partiel skade skal svare til reparationsomkostningerne. Erstatningen til forsikringstageren udgør netop de forventede omkostninger til udbedringen af de indtrufne skader ved forliset, jf. **bilag 7**.

Forsikringstageren valgte at få forsikringssummen udbetalt mod en affindelses- og transporterklæring, jf. **bilag 16**, og sagsøgeren har efterfølgende foranlediget II solgt, jf. **bilag 29 og 30**.

Sagsøgerens tab er opgjort i henhold til principperne i §§ 5 og 9 i forsikringsbetingelserne for II, jf. **bilag 27**.

7. Tabsbegrænsning

Det bestrides, at sagsøgeren har tilsidesat sin tabsbegrænsningspligt. Sagsøgeren har derimod iværksat foranstaltninger til begrænsning af tab, herunder til-vejebragt oplysninger om foranstaltninger, der kunne iværksættes med henblik på at begrænse yderligere forringelse af værdi på II.

Sagsøgeren har foranlediget II bjerget, jf. **bilag 13**, og efterfølgende foranlediget fartøjet gennemgået af en taksator samt en seniorskibsinspektør fra Søfartsstyrelsen med henblik på at finde årsagen til forliset.

Derudover har sagsøgeren foranlediget II spulet og tømt for havvand, samt fået foretaget vurdering af, hvorvidt II kunne repareres eller konserveres, jf. **bilag 14 og 25**.

Netop med henblik at iagttage tabsbegrænsningspligten undlod sagsøgeren konservering, da det fra Sisak Diesel ApS blev oplyst, at det ikke tjente noget formål, da motorerne forventedes totalskadede som følge af indtrængning af saltvand i cylindere, defekte dieselsystemer som følge af forliset, og saltvand i underkammeret.

8. Opsummering

De erstatningsretlige betingelser er opfyldt, og sagsøgte er dermed erstatningsansvarlig for sagsøgerens omkostninger afholdt som følge af forliset af II den 13. august 2016.

..."

V har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument, hvor følgende fremgår under afsnittet anbringender:

"...

ANBRINGENDER

1. Sagens faktum

1.1 Hændelsesforløbet forud for havariet

1.1.1 Afmontering af drænslangen

Det er ikke korrekt, når sagsøger hævder, at sagsøgte i forbindelse med reparationsarbejdet på II udført i sommeren 2016 afmonterede drænslangen mellem lasteluge og læseport.

Den reparationsopgave, sagsøgte udførte, gik ud på nedtagning af begge rør, demontering af begge skrueaksler, montering af nye pakedåser ved begge stævnør samt genmontering af skrueakslerne og rorene. I forbindelse med nedtagning af rorene skal man adskille roret fra styremaskinen. Man skal ligeledes montere roret indvendigt ved styremaskinen. Se endvidere afsnit 1.1.2 nedenfor.

Det skal fremhæves, at sagsøgte ikke i forbindelse med udførelsen af dette arbejde afmonterede den pågældende drænslange.

Det bemærkes endvidere, at tre forskellige firmaer alle udførte reparationsarbejde på fartøjet:

- V
- X Grønland A/S.
- En glasfiberreparatør fra Nuuk.

Havarikommissionen (Danish Maritime Accident Investigation Board), der har afgivet den som bilag 3 fremlagte rapport fra december 2016, har ikke fastslået, at det er sagsøgte, der har afmonteret drænslangen i forbindelse med reparationsarbejdet. Dette er blot en hypotese, som Havarikommissionen tilsyneladende har anset som en sandsynlig mulighed; men der er alene tale om gætterier fra kommissionens side, der ikke er baseret på vidneudsagn eller lignende fra sagsøgte side. Der er således ikke tale om, at sagsøgte skulle have forklaret kommissionen, at sagsøgte har fjernet drænslangen. Tværtimod har sagsøgte under sagens forløb fastholdt, at det ikke er sagsøgte, der har fjernet drænslangen, jf. også sagsøgers bilag 10. Se om Havarikommissionens rapport endvidere afsnit 1.2 nedenfor.

Da sagsøgte ikke skulle fjerne drænslangen eller på anden måde beskæftige sig med denne, har sagsøgte ikke haft særlig fokus på drænslangen og ved derfor ikke, om drænslangen var fjernet, da fartøjet ankom til reparation, om drænslangen blev fjernet af en af de andre reparatører, eller om drænslangen stadig sad på, da fartøjet blev afleveret til ejeren efter endt reparation.

1.1.2 Det af sagsøgte udførte arbejde

For at forstå arten og omfanget af det udførte arbejde, herunder fakturaen, skal man erindre, at der er tale om to anlæg i fartøjet, og at hvert anlæg består af navnlig følgende elementer:

- Et rør.
- Bøsninger for rør.
- Rørbeslag indvendig.
- Rørbeslag udvendig.
- Forbindelsesstang til det andet rør indvendigt.
- Hydraulikcylinder/akuator.
- Selve fremdrivningspropellen.
- En skrueaksel.
- Pakdåser.
- Stævnør.
- Samling mod motor/gear (flange).

Dertil kommer, at der – som det fremgår af fakturaen – blev udskiftet følgende dele:

- Stævnrorbøsning.
- Gummileje.
- Bøsninger for rorstamme.
- Afstandsring for rorstamme.
- Pakdåser.

Det er helt sædvanligt, at der blev benyttet ca. 30 timer eller mere for hvert anlæg (hver side) til at demontere og klargøre for udskiftning af de nævnte dele.

Det er som nævnt ikke korrekt, at der skulle være tale om et unormalt vanskeligt tilgængeligt område, der besværliggør adskillelse og samling af delene. Det er heller ikke korrekt, at det anvendte timeforbrug skulle være anvendt til primært at adskille det ene rør i bagbordsside, hvor en drænslange burde have været monteret. Der er som nævnt tale om to drivlinjer, der er helt ens. Sagsøger lægger alt for megen vægt på drænslangen i forbindelse med overhaling af rør-/skrueanlæggene.

Der er tale om to anlæg, og arbejdstiden har været anvendt med ca. 50% til hvert anlæg.

Drænslangens tilstedeværelse ville ikke ændre væsentligt på den nævnte fordeling af arbejdstiden mellem de to anlæg. Der kunne *højest* være tale om en forlængelse af arbejdstiden det pågældende sted med 1–2 timer. Dertil kommer, at såfremt man i stedet havde valgt at demontere drænslangen, ville der selvsagt også være medgået tid til dels at demontere slangen, dels genmontere slangen.

Det bestrides således, at arbejdet med nedtagning af roret skulle være besværliggjort synderligt – endsige væsentligt – af drænslangens placering. Det kan være, at nogle håndværkere ville foretrække at fjerne drænslangen for at få en lidt bedre adkomst til forholdene; men tiden med at fjerne slangen i forhold til blot at udføre opgaven under de foreliggende omstændigheder ville formentlig medføre, at de fleste blot udførte opgaven og lod drænslangen sidde. Som anført er det da også således, at sagsøgte har grebet arbejdsopgaven an.

Set i forhold til det samlede arbejde med nedtagning af rør, demontering af skrueaksler samt demontering af fremdrivningsskruer på samme samt efterfølgende montage af delene på to anlæg (bagbord og styrbord), udgør den

tid, der har været anvendt i rummet med drænslangen, kun en beskedent brøkdel af den samlede anvendte tid.

Det er således heller ikke korrekt, når sagsøger hævder, at det ikke kan lægges til grund, at man kunne udføre arbejdet uden at fjerne drænslangen eller på anden måde beskæftige sig med denne. Arbejdet med at løsne de få møtrikker og bolte, der holder rorstammen samt parallelstangen, er ikke mere problematisk med drænslangen monteret. Til illustration heraf er som bilag D fremlagt foto optaget i forbindelse med besigtigelsen af fartøjet.

Sagsøger har i replikken karakteriseret det område, hvor drænslangen ved montering ville være placeret, som snævert. Det er imidlertid ikke mere snævert, end at arbejde som f.eks. demontering af roret som nævnt sagtens kan lade sig gøre, også selvom slangen er monteret. Se hertil det som bilag D fremlagte fotos optaget af Marine Engineer Surveyor, J ved besigtigelse af fartøjet den 28. november 2017.

Fjernelse af drænslangen er som nævnt ikke nødvendig for at udføre opgaven med at demontere skrueaksler, rør m.m. Det vil end ikke gøre det enkle arbejde at demontere de få dele i det pågældende rum væsentligt hurtigere, såfremt man fjerner slangen.

For fuldstændighedens skyld bemærkes, at selv om man teoretisk antog, at sagsøgte havde demonteret drænslangen for at udføre det pågældende – ganske beskedne – arbejde, ville drænslangen jo blot være blevet lagt til side i rummet for senere at blive monteret. Imidlertid blev der efter forliset ikke fundet nogen drænslange i rummet. Det giver ingen mening at antage, at man skulle have fjernet drænslangen fra rummet endsige fartøjet overhovedet, såfremt man kortvarigt demonterede den i forbindelse med den beskedne arbejdsindsats omkring roret.

Endelig bemærkes, at det kan undre, såfremt fartøjet erhvervsmæssigt og under normale omstændigheder sejlede rundt med mere end 20 personer, uden at man opdagede, at en skotgennemføring for kabler m.m. fra styremaskinrum ind til maskinrummet foran angiveligt ikke var behørigt tætnet, og at eventuelt vand i styremaskinrummet derfor ville kunne passere fra et rum til et andet med øget risiko for kæntring. Denne risiko er selvsagt særlig stor, såfremt man ikke er opmærksom på lænsealarmer m.m. fra maskinrummet, jf. tillige afsnit 4.2 nedenfor. Til illustration er som bilag E fremlagt et foto af gennemføringen.

Det af sagsøgte anførte om, at det ikke bød på særlige – endsige store – vanskeligheder at gennemføre reparationen ved at fjerne drænslangen er nu dokumenteret ved skønsmandens besvarelse af skønstemaet spørgsmål 1:

"... er det min klare opfattelse, at demontering af ror og trækning af skrueaksler kan udføres med drænslangen mellem lugekarm og agterspejl i position. Det er efter mit skøn ikke en fysisk udfordring at løsne ror-kvadrant PS og SB samt nedtage ror med rorstok med drænslange i position"

Sagsøger har replikken anført, at sagsøgte til den pågældende arbejdsopgave anvendte i alt 67,25 timer på arbejdet. Der er rettelig anvendt 100 timer bare på arbejdsopgaven, inklusive såvel adskillelse som montage, jf. den som bilag 2 fremlagte faktura. Der henvises i den forbindelse til det som bilag C fremlagte uddrag af notat fra Marine Engineer Surveyor, J

Om materiel og værktøj bemærkes, at bolte og møtrikker var rustfri. Der var derfor ikke noget problem med rustne bolte eller møtrikker.

Der blev hverken anvendt ilt, gas eller vinkelsliber til den reparation, sagsøgte udførte, jf. herved også fakturaen.

1.2 Havarikommissionens rapport

I rapportens indledning fremhæver kommissionen udtrykkelig, at undersøgelsen er gennemført:

"... without having used legal evidence procedures and with no other basic aim than learning about accidents with the purpose of gaining and promoting an understanding of safety."

Netop af den grund tilføjer kommissionen i rapporten:

"Consequently, any use of this report for other purposes may lead to erroneous or misleading interpretations."

Det fremgår da også udtrykkelig af rapporten, at det blot er en *mulighed*, at det var sagsøgte, der demonterede drænslangen og glemte at genmontere den. I den forbindelse anfører Havarikommissionen i rapporten:

"It was however, also a possibility that the hose was removed during the repairs of the boat's fuel system located in the steering gear compartment."

Denne del af reparationsarbejdet stod Grønland A/S for.
 udførte dette arbejde på et tidspunkt *efter*, at havde udført
 det arbejde, som denne reparatør havde fået i opdrag.

Havarikommissionen anfører udtrykkelig, at det ikke er muligt at fastslå, *hvorfor* drænslangen manglede:

"It has therefore not been possible to determine with certainty why the drain hose was missing."

I rapportens analyserende afsnit hedder det endvidere:

"The investigation did not bring clarification to why the hose was not mounted after having been removed."

Det fremgår af rapporten, at et medlem af fartøjets besætning foretog gennemgang og kontrol af fartøjet efter reparationens gennemførelse både før og efter, at fartøjet atter blev sat i vandet. Dette besætningsmedlem undlod imidlertid at kontrollere det omhandlede drænsystem, og selv om roret havde været afmonteret, undlod man gennemgang af området omkring styremaskinen, selv om dette er et sikkerhedsmæssigt vigtigt område. Den pågældende person havde ikke den faglige erfaring og/eller uddannelse til en sådan kontrol, og fartøjets ejer havde ikke udarbejdet skriftlige retningslinjer herfor.

Det ville være sædvanligt, at fartøjets ejer indkaldte reparatøren til denne gennemgang af fartøjet efter endt værftsophold; men dette undlod ejeren at gøre.

Endelig fremgår det af Havarikommissionens rapport, at efter søsætning af fartøjet blev der udført andre arbejder, herunder i styremaskinens rum, og at fartøjets besætning ryddede op i forskellige rum inden afgang. Der var tilsyneladende ingen bemærkninger om manglende drænslange i forbindelse med udførelsen af disse arbejder/opgaver efter, at fartøjet var afleveret til ejeren og blev taget i brug af denne.

1.3 Omstændigheder i forbindelse med havariet

Det fremgår endvidere af Havarikommissionens rapport, at selv om fartøjet maksimalt måtte sejle med 22 passagerer og 2 besætningsmedlemmer, var der under den sejlads, hvor fartøjet havarerede, 23 passagerer og 3 besætningsmedlemmer – altså flere personer ombord, end det var tilladt.

Det forhold, at der befandt sig så mange mennesker ombord på fartøjet, og at mange af disse mennesker befandt sig i det agterste afsnit af fartøjet, indelbar, at kombinationen af de ombordværende personers vægt og fartøjets hastighed medførte, at fartøjets agterende blev trykket så langt ned, at det overløbshul, hvorfra eventuelt lænsevand fra lugekarm i cockpittet skulle løbe ud af fartøjet, kom ned under vandlinjen og derfor ikke kunne fungere efter hensigten.

Dette underbygges endvidere af den som bilag 4 fremlagte tilsynsrapport fra Søfartsstyrelsen, hvori det hedder:

"Lænseport på Bb's side ligger ca. 2 cm fra vandlinjen. Med 26 ombordværende og bølger medførte vandindtrængning direkte til lastrum gennem den studs på agterspejlet af fartøjets lastrum."

Det er ikke korrekt, når sagsøger i stævningen skriver, at havariet indtraf under den første sejlads med fartøjet efter prøvesejladsen. Som anført i Havarikommissionens rapport havde man forud for denne sejlads haft en anden sejlads, hvor II havde sejlet en tur med 17 passagerer og 2 besætningsmedlemmer. Denne tur varede 2 timer, og passagererne befandt sig primært indendørs. Kun få passagerer befandt sig på agterdækket. Der opstod ikke problemer med indtrængende vand eller lignende under denne sejlads.

1.4 Forhold efter havariet

Sagsøger har ladet Ship-Consult besigtige fartøjet, efter at dette var blevet fragtet til Aalborg. Det fremgår af Ship-Consults rapport af 2. oktober 2016, at fartøjet er vurderet som værende sødygtigt.

Det fremgår endvidere, at efter havariet i august 2016 er "*[i]ntet konserveringsarbejde igangsat, herunder hovedmaskiner*".

Det fremgår endvidere af rapporten, at henset til forsikringssummen vurderes det, at det vil være rentabelt at istandsætte fartøjet.

Som det fremgår, er der fra sagsøgers side ikke foretaget nogen tabsbegrænsende foranstaltninger i tiden, fra havariet indtraf i august 2016, og indtil Ship-Consults rapport blev udarbejdet i oktober 2016.

2. Sagsøgers retlige status

Sagsøger har qua forsikringsgiver erstattet det tab, ejeren af II (forsikringstageren) har lidt i medfør af den forsikringsaftale, der er indgået mellem disse to parter.

Herved er sagsøger subrogeret i skadelidtes eventuelle krav over for skadevolder.

Sagsøger kan ikke opnå bedre retsstilling i forhold til sagsøgte end den retsstilling, II's ejer ville have haft.

Sagsøgers egne forhold kan dog også særskilt have betydning for retsforholdet til sagsøgte, herunder i det omfang sagsøger har undladt at begrænse tabet i tiden efter, at sagsøger har overtaget ansvaret for det beskadigede fartøj, jf. afsnit 6.2 nedenfor.

3. Ansvarsgrundlag

Sagsøgte har ikke begået ansvarspådragende fejl eller forsømmelser, der har forårsaget det tab, sagsøger under denne sag kræver erstattet.

Sagsøger har ikke løftet bevisbyrden for den erstatningsretlige forudsætning om et ansvarsgrundlag hos sagsøgte.

Det skal i den forbindelse fremhæves, at sagsøgte ikke har fjernet den drænslange, der angiveligt har været årsag eller medvirkende årsag til havariet. Der henvises herved til beskrivelsen af sagens faktum i afsnit 1.1-1.2 ovenfor.

Sagsøger har ikke løftet bevisbyrden for, at faktum er således, at der kan være et ansvarsgrundlag for sagsøgte.

Ud over det i afsnit 1.1 anførte vil det reparationsarbejde, sagsøgte har udført – herunder det forhold, at sagsøgte ikke i forbindelse med reparationsarbejdet fjernede drænslangen – blive nærmere beskrevet og dokumenteret i forbindelse med vidneafhøringen under hovedforhandlingen.

4. Årsagsforbindelse

4.1 Bevisbyrden for årsagsforbindelse

Den skade på fartøjet, sagsøger kræver erstatning for, er ikke forårsaget af sagsøgte.

Sagsøger har ikke løftet bevisbyrden for, at den erstatningsretlige forudsætning om årsagsforbindelse mellem det af sagsøgte udførte arbejde og havariet er opfyldt.

4.2 Særligt om årsagen til havariet

Sagsøger anfører i replikken, at det er den manglende drænslange, der er den direkte årsag til forliset. Dette er ikke korrekt.

Hvis der har manglet en drænslange, har dette formentlig været årsag til, at vand trængte ind i styremaskinrummet.

Hvis styremaskinrummet alene var blevet fyldt med vand, kunne fartøjet imidlertid efter alt at dømme ikke være sunket. Der må antages at være fornudden opdrift i de øvrige sektioner under forudsætning af, at disse sektioner var tætte op mod styremaskinrummet.

Ved den besigtigelse, sagsøgte under retssagen har fået lejlighed til at foretage, er der fundet flere mulige gennemgange for vand fra styremaskinrummet ud til maskinrummet. I det moment, hvor fartøjet tynges så meget, at hullet, hvorpå drænslangen skulle have været monteret, kommer under vandlinjen, vil der trænge vand ind i styremaskinrummet. Det er i den forbindelse bemærkelsesværdigt, at fartøjet forud for havariet havde haft sejlads med 17 passagerer – uden at der skete vandindtrængning. Men ved den aktuelle sejlads, hvor man medtog 22 passagerer – mere end tilladt – er der sket en stille og sivende fyldning af det agterste rum, som er styremaskinrummet. Se hertil også afsnit 1.3 ovenfor. Selv om fartøjet sejler med passagerer, og sikkerheden derfor burde være optimal, havde man undladt at installere vandstandsalarmer i dette rum.

I umiddelbar forlængelse (samme rum) løber vandet ud i stuverummet og herfra videre ind i maskinrummet.

Der er opført et "vandtæt" skot imellem det agterste styremaskin-/stuverum og maskinrummet.

Desværre bliver dette vandtætte skot kompromitteret af en mangelfuld gennemføring i bunden af rummet. I denne gennemføring løber der kabler m.m. Indtrængende vand vil således uhindret kunne trænge videre ind i maskinrummet. På et tidspunkt fik besætningen en vandstandsalarm i netop ma-

skinrummet. Ulykkeligvis – og uforståeligt – valgte man at ignorere dette. Havde man startet lænsesystemet op på dette tidspunkt, ville fartøjet efter alt at dømme ikke være sunket, og/eller man havde fundet ud af, at der var en konstant indtrængning af vand.

Da man imidlertid ikke startede lænsning fra maskinrummet, trods lænselarmen, steg vandet i styremaskinrummet så meget, at det nu kunne løbe ind i maskinrummet via ventilationskanalen, der tillod væsentligt mere vand, end maskinrummets læsepumpe kunne håndtere. Herefter var det uundgåeligt, at fartøjet sank.

I det øjeblik maskinrummet fyldes med vand, skal der – naturligvis – reageres hurtigt fra besætningens side. Der skal således ske opstart af lænsning samt aflukning af ventilation til maskinrummet. Ingen af disse dele skete. I den forbindelse bemærkes endvidere følgende.

- Besætningen fik en lænselarm, men ignorerede denne.
- Lænsekapaleten må vurderes som tilstrækkelig, også i tilfælde af indsvivning fra hullet i agterstævnen ved den manglende lænseslange.
- Ledningsgennemføringerne fra styremaskinrummet/opbevaringsrummet var imidlertid ikke vandtætte.
- Der var flere mennesker ombord end tilladt, hvilket utvivlsomt har haft en forstærkende effekt.

Særlig for så vidt angår sidstnævnte forhold bemærkes atter, at umiddelbart før havariet – og efter den omhandlede reparation og således under de samme konditioner – kunne fartøjet uden problemer gennemføre sejlads med 17 personer ombord. Men ved den sejlads, hvor havariet skete, var der imidlertid *flere* mennesker ombord end tilladt.

Den direkte årsag til, at der skete vandindtrængning med havari til følge, må henføres til det forhold, at afløbet, hvor drænslangen burde sidde, normalt ligger *over* vandlinjen, men på tidspunktet for sejladsen lå *under* vandlinjen, hvilket alene kan skyldes, at der var for mange mennesker ombord. Da vand under disse omstændigheder imidlertid kunne trænge ind i fartøjet, opstod en selvforstærkende proces, der desværre blev forværret af mangelfulde tætninger mellem de forskellige rum i skibet. Vand kunne således løbe videre fra det ene rum til det næste rum, hvorved fartøjet mistede sin opdrift og derfor havarerede.

5. Egen skyld

Fartøjets ejer – som sagsøger retligt må identificeres med, jf. afsnit 2 ovenfor – har selv medvirket til skadens indtræden.

Det fremgår således af den som bilag 3 fremlagte rapport fra Havarikommissionen, at fartøjets ejer overlod det til et medlem af besætningen at foretage gennemgang og kontrol af fartøjet efter reparationens gennemførelse, selv om den pågældende person hverken havde den faglige erfaring eller uddannelse, og selv om fartøjets ejer ikke havde udarbejdet retningslinjer for en sådan kontrol. Dette besætningsmedlem undlod at kontrollere det omhandlede drænsystem. Se hertil endvidere afsnit 1.2 ovenfor.

Såfremt fartøjets ejer havde ladet en fagligt kvalificeret kontrol af reparationen gennemføre, inden fartøjet blev søsat og taget i brug, ville man have opdaget det, såfremt den pågældende drænslange som hævdet manglede, og dette forhold ville være blevet bragt i orden.

Fartøjets ejer lod endvidere sejladsen gennemføre, selv om der var flere personer ombord, end fartøjet havde tilladelse til at sejle med. Som anført i Havarikommissionens rapport var dette medvirkende årsag til, at vand kunne trænge ind i fartøjet. Se hertil tillige afsnit 1.3 og afsnit 4.2 ovenfor.

6. Tab

6.1 Fradrag af fartøjets værdi

Selv om man teoretisk forestillede sig, at de erstatningsretlige forudsætninger om ansvarsgrundlag og årsagsforbindelse var opfyldt, og at der ikke forelå egen skyld fra skadelidtes side, ville det ikke være godtgjort af sagsøger, at der er lidt et erstatningsberettiget tab så højt som den påstand, der er nedlagt over for sagsøgte.

Der skal ved beregning af en eventuel erstatning tages højde for, at sagsøger har undladt at foretage de relevante tabsbegrænsende foranstaltninger. Se hertil også afsnit 1.4 ovenfor.

Så vidt det ses, svarer den nedlagte påstand til den erstatning, sagsøger har accepteret at betale til sin forsikringstager for en totalskade.

Imidlertid har sagsøger overtaget fartøjet som rudera efter, at forsikringstageren har fået udbetalt erstatningen, og sagsøgers tab kan ikke overstige skadeudgiften med fradrag af den værdi, fartøjet havde efter skadens indtræden.

Som anført ovenfor i afsnit 1.4, vurderede Ship-Consult i rapport af 2. oktober 2016, at fartøjet var sødygtigt. Ship-Consult vurderede endvidere, at det ville være rentabelt at istandsætte fartøjet.

Henset hertil samt det, der er anført i bilag 6 og 7, har fartøjet efter havariet haft en betydelig værdi, som skal fratrækkes i skadeudgiften, hvis et erstatningsretligt tab skal beregnes.

I den forbindelse har skønsmanden anslået, at man ved bestræbelser på at sælge fartøjet kunne have opnået en handelspris på 50.000-100.000 kr.; muligvis mere set i lyset af, at en køber ville mangle et fartøj med tilladelse fra Søfartsstyrelsen til drift med 22 passagerer. Se hertil skønsmandens besvarelse af spørgsmål 3.7, jf. besvarelsen af spørgsmål 3.6.

Sagsøgte eksterne sagkyndige Nordic Marine Consult har i besigtigelsesrapport af 9. januar 2018, der efter ønske fra sagsøger er fremlagt som bilag G, vurderet handelsprisen for et tilsvarende fartøj (skrog med skueaks) til at være 100.000-200.000 kr.

Tvivel om den præcise handelsværdi må komme sagsøger, der intet gjorde for at begrænse tabet, til skade.

6.2 Manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligten

Der skal ved beregningen af en eventuel erstatning tages højde for, at sagsøger har undladt at foretage de relevante tabsbegrænsende foranstaltninger. Se hertil også afsnit 1.4 overfor.

Sagsøger har under retssagen anført, at man ikke foretog konservering af fartøjets maskiner, da disse "*forventedes*" at være totalskadede som følge af indtrængen af saltvand i cylindrene, defekter dieselsystemer som følge af forliset og saltvand i underkammeret.

Hvis man ikke igangsætter en øjeblikkelig konservering og affugtning af et sunket fartøj i det øjeblik, hvor fartøjet er tømt for havvand, afskærer man muligheden for at reducere skaden på motorer m.v.

Det er velkendt, at man ved en hurtig indsats, hvor man igangsætter øjeblikkelig konservering og tømning af vand, ofte kan minimere skaden på dele som de omhandlede.

Såfremt motor og gear ikke har nogen større værdi, kan en sådan konservering efter omstændighederne være urentabel. I denne situation må det imid-

lertid vurderes, at motorer og gear udgjorde en større del af fartøjets totale værdi. Det forekommer derfor uforståeligt, at man uden videre undlod konservering. Det gælder ikke mindst gearene, som det er relativt enkelt at konservere.

Det beløb svarende til fartøjets værdi efter skaden, der skal fratrækkes skadeudgiften, skal reguleres for den forringelse af fartøjet, der er sket som følge af, at fartøjet efter det oplyste har henligget uden nogen tabsbegrænsende foranstaltninger og udsat for vejrlig m.v. i tiden efter, at havariet indtraf i august 2016, jf. afsnit 1.4 ovenfor.

Af disse grunde vil et eventuelt erstatningsretligt tab være væsentligt lavere end det beløb, sagsøger under denne retssag har nedlagt påstand om, at sagsøgte skal betale.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at skønsmanden i besvarelsen af spørgsmål 2 har bekræftet:

- At det efter bjergning og sikring af fartøjet skønnes muligt at udføre forsøg på konservering af de to reduktionsgear i form af dræning eller tomsugning af gearhusene samt total fyldning med forhåndenværende motor- eller hydraulikolie.
- At det skønnes muligt at udføre forsøg på skærebegrænsning på de to motorer.

Skønsmanden har i besvarelsen bemærket, at forsøg på skærebegrænsning efter søvandsindtrængning bl.a. består i dræning eller tomsugning af krumtaphus, efterfyldning og sprøjtning med motorolie, demontering af brændstoffdyser og fyldning af forbrændingskamre med diesel – eller motorolie under turning om muligt. Hvis det er muligt, bør der tillige udføres nedvaskning med ferskvand og sæbe samt udsugning af væske og nedskyllet vand.

Som skadebegrænsning samt reducere af mulighed for svampeudvikling bør endvidere våde og løse genstande tages fra borde, hvorefter der kan opsættes varme og affugtning i de berørte områder.

Skønsmanden har endvidere bekræftet, at det skønnes, at dræning og olieefterfyldning kunne udføres som forsøg på skærebegrænsning med en balanceret indsats, efter bjergning og sikring af fartøjet var udført. Det er skønsmandens forventning at korrosion på lejesøler og kontaktflader ville reduceres ved udførelse af en skadebegrænsning som den beskrevne på reduktionsgear og motorer.

6.3 Særligt for så vidt angår fartøjets motorer

Sagsøgers tabsopgørelse tager udgangspunkt i nypris på 400.000 kr. for de to motorer, jf. den som bilag 6 fremlagte rapport. Det fremgår imidlertid af skønsmanden besvarelse af spørgsmål 3.1, at denne udgift kunne være reduceret til 300.000 kr. såfremt man i stedet for en ny motor havde anvendt brugte, men overhalede motorer. Det bemærkes herved, at de to motorer, der var installeret i fartøjet på havaritidspunktet, var 5 år gamle.

I et evt. erstatningskrav skal under alle omstændigheder fratrækkes et beløb svarende til den salgssum, det må antages at sagsøger kunne have opnået for det havarerede fartøj.

6.4 Generelt om erstatningsopgørelsen

Det er muligt, at sagsøger i henhold til en forsikringsaftale kun kunne erstatte sin forsikringstager med "nyt for gammelt".

Dette er imidlertid uden betydning for nærværende sag, der ikke er en *forsikrings*sag; men derimod en *erstatningsretlig* regresssag.

I en erstatningssag kan erstatningskravet/regreskravet ikke overstige det skaderamte objekts værdi på skadetidspunktet. Såvel i relation til mulige reparationsløsninger som beregning af en erstatning for totalskade må man derfor tage udgangspunkt i *dagsværdien*; ikke nyværdien. Og anvendelse af brugte reservedele kan indgå i beregningen af den nødvendige reparationspris, så længe den pågældende reparationsløsning ikke stiller skadelidte ringere, end før skaden indtraf.

Både for så vidt angår vurdering af reparationsomkostninger som salgspriisen for skroget må antages, at sagsøger ved rettidig omhu kunne opnå hhv. en væsentlig lavere reparationspris og en væsentlig højere salgsværdi.

..."

Rettens begrundelse og resultat

Denne sag drejer sig i første linje, om der er grundlag for at fastslå, at sagsøgte, V er erstatningsansvarlig vedrørende passagerbåden II's forlis.

Som sagen er forelagt for retten, er det ved vurderingen heraf afgørende, om det kan lægges til grund, at ansatte hos V der udførte arbejde på II i perioden fra den 11. maj til den 26. juli 2016, er årsag til, at et drænrør ikke var monteret under II's sejlads den 13. august 2016, hvor båden forliste.

G der var den mekaniker hos **V** der hovedsageligt arbejdede på båden, har forklaret, at han er sikker på, at hverken han eller hans kollegaer har fjernet drænrøret, og at det ikke var et problem, et drænrøret var monteret under arbejdet.

Efter skønsmandens besvarelse af spørgsmål 1, IA og IH.3 lægger retten til grund, at det ikke var nødvendigt at fjerne drænrøret i forbindelse med det arbejde, som blev udført af **V**. Efter skønsmandens besvarelse af spørgsmål IC lægger retten til grund, at der ikke ville have været nogen fordel forbundet med at fjerne drænrøret i forbindelse med arbejdet, og at de ansatte hos **V** dermed ikke havde grund til at fjerne drænrøret. Spørgsmålene er besvaret under et indenretligt syn og skøn, og der kan derfor ikke lægges vægt på, at **B** der af det sagsøgende forsikringselskab udenretligt fik til opdrag at bedømme skaden og dens årsag, har en anden vurdering.

Det er oplyst, at **X** udførte arbejde på båden efter, at **V** blev færdig med sit arbejde den 27. juli 2016, og at båden gennemførte en sejlads med mandskab og passagerer ombord forud for den sejlads den 13. august 2016, hvor båden forliste.

Under hensyn til forklaringen fra **G** skønsmandens besvarelser af de nævnte spørgsmål og det anførte forløb, hvor det må antages at andre end ansatte hos **V** – i de 18 dage, der gik fra **V** færdiggjorde arbejdet, til båden forliste – har haft adgang til det område, hvor drænrøret skulle have været monteret, finder retten efter en samlet vurdering, at der ikke er tilstrækkeligt sikkert grundlag til at fastslå, at ansatte hos **V** er årsag til, at drænrøret ikke var monteret, da **II** forliste.

Der er allerede derfor ikke grundlag for at fastslå, at **V** er erstatningsansvarlig vedrørende forliset, og **V** frifindes derfor.

Efter sagen udfald skal **F** til **V** betale 120.000 kr. i sagsomkostninger, der er til udgifter til advokatbistand. Retten har ved fastsættelsen af beløbet foruden sagens værdi taget hensyn til sagen omfang og forløb, herunder at der er afholdt syn og skøn og supplerende syn og skøn.

Omkostningsafgørelsen indebærer, at **F** bærer omkostningerne til honoraret til skønsmanden, at hver part bærer egne omkostninger til udgifter til transport og overnatning m.v. for parten, og at hver part bærer egne omkostninger til vidneførsel.

Med hensyn til omkostningsafgørelsen vedrørende udgifter til vidneførelse har retten lagt vægt på, at de af parterne opgjorte omkostninger til vidner hovedsagelig skyldes, at vidnerne er rejst til Nuuk, og at disse i det væsentlige kunne have været undgået ved at føre vidnerne via fjernkommunikation.

THI KENDES FOR RET:

V frifindes.

F skal inden 4 uger til V betale sagens omkostninger med 120.000 kr.

Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.