SØ- OG HANDELSRETTEN
DOM

afsagt den 25. april 2025

Sag BS-8527/2022-SHR
Hardhaus AS
(advokat Peter Appel)
og
Maron AS (fusioneret med Hardhaus AS)
(advokat Peter Appel)
og
Havtrygd Gjensidig Forsikring
(advokat Peter Appel)
og
Gjensidige Forsikring ASA
(advokat Peter Appel)

mod

IF Skadeforsikring, Filial af IF Skadeförsäkring AB (PULB), Sverige
(advokat Henrik Thal Jantzen)

og

Sag BS-8530/2022-SHR
Hardhaus AS
(advokat Peter Appel)
og
Maron AS (fusioneret med Hardhaus AS)
(advokat Peter Appel)
og
Havtrygd Gjensidig Forsikring
(advokat Peter Appel)
og
Gjensidige Forsikring ASA

(advokat Peter Appel)

mod

Rasmus Brohus
(advokat Søren Bergenser)
og
Jesper Reinholt
(advokat Anne Mette Ovesen)
og
Torben Stegenborg Andersen
(advokat Morten Samuelsson)
og
Jesper Wilhelm Bo Langsted
(advokat Mads Balsby Wilkens)

Denne afgørelse er truffet af vicepræsident Jette-Marie Sonne og de sagkyndige medlemmer havnekaptajn Susanne Thilqvist og skibsingeniør Ole Bastholm Jørgensen.

Sagens baggrund og parternes påstande
Retten har modtaget sagerne den 16. august 2021.

Sagerne drejer sig om ansvaret for kæntringen af en flydedok i Hirtshals den 17. august 2018, mens trawleren M/S Hardhaus befandt sig i dokken.

BS-8527/2022-SHR
Sagsøgerne, Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA, har over for sagsøgte, IF Skadeforsikring, filial af IF Skadeförsäkring AB, Sverige, fremsat påstand om, at IF Skadeforsikring skal betale DKK 14.950.000 med renter efter rentelovens § 5, stk. 1, fra den 29. juni 2019 til betaling sker.

Sagsøgte, IF Skadeforsikring, har fremsat påstand om principalt frifindelse, subsidiært betaling af DKK 2.983.546,29 med tillæg af procesrente fra den 29. juni 2019 til betaling sker.

IF Skadeforsikring har fremsat selvstændig påstand om, at Hardhaus AS og Havtrygd Gjensidig Forsikring in solidum, subsidiært alternativt, skal betale DKK 1.150.000 med tillæg af procesrente fra den 9. oktober 2019 til betaling sker.

Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA har over for IF Skadeforsikrings selvstændige påstand fremsat påstand om afvisning, subsidiært frifindelse.

BS-8530/2022-SHR

Sagsøgerne, Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA, har over for Rasmus Brohus, Jesper Reinholt, Torben Stegenborg Andersen og Jesper Wilhelm Bo Langsted fremsat påstand om, at disse in solidum, subsidiært hver for sig, skal betale modværdien i DKK på dagen for adcitationssagens anlæg af NOK 51.156.764,51 med sædvanlig procesrente efter renteloven fra adcitationssagens anlæg til betaling sker. Hvis IF Skadeforsikring bliver dømt til at betale Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA, jf. påstand 1 i hovedsagen, skal påstandsbeløbet på NOK 51.156.764,51 nedsættes med det IF Skadeforsikring idømte beløb.

Rasmus Brohus, Jesper Reinholt, Torben Stegenborg Andersen og Jesper Wilhelm Bo Langsted har fremsat påstand om frifindelse, subsidiært betaling af et mindre beløb.

Oplysningerne i sagen

Sagens parter

Hardhaus AS er et norsk rederi, som ejer trawleren M/S Hardhaus. M/S Hardhaus var på tidspunktet for havariet den 17. august 2018 forsikret hos *Havtrygd Gjensidig Forsikring* som hovedassurandør og *Gjensidige Forsikring ASA* som medassurandør.

Hirtshals Yard A/S blev stiftet den 15. maj 2012 med det formål at drive værftsvirksomhed med skibsreparation og skibsvedligeholdelse fra egen værkstedsfacilitet og dokfacilitet beliggende i Hirtshals Havn. Hirtshals Yard A/S blev taget under konkursbehandling den 24. marts 2021. Hirtshals Yard A/S havde tegnet forsikring hos *IF Skadeforsikring*.

Rasmus Brohus var direktør i Hirtshals Yard A/S.

Jesper Reinholt var ansat og bestyrelsesmedlem i Hirtshals Yard A/S.

Torben Stegenborg Andersen var bestyrelsesformand i Hirtshals Yard A/S.

Jesper Wilhelm Bo Langsted var bestyrelsesmedlem i Hirtshals Yard A/S.

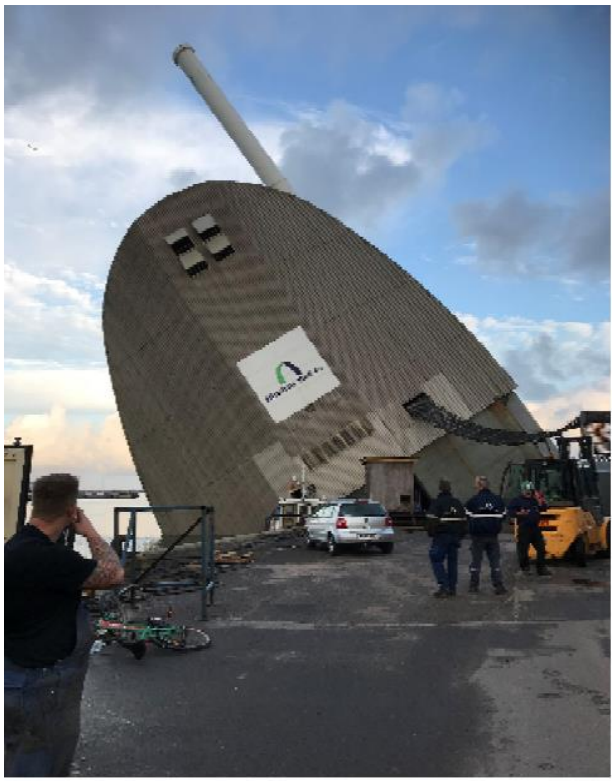
Flydedokken

Flydedokken, som er bygget i årene omkring 1950, blev i 2012 erhvervet af Hirtshals Yard A/S ved dette selskabs stiftelse.

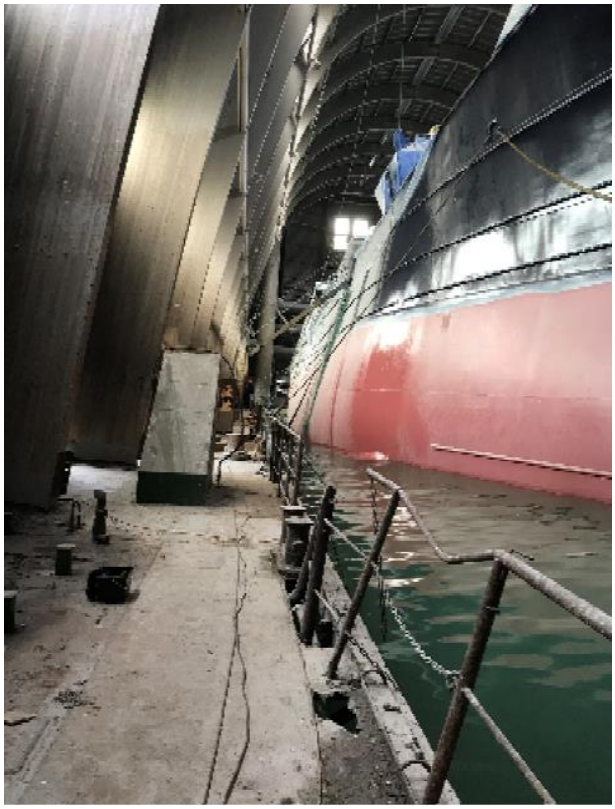
Dette foto af flydedokken er taget i februar 2013:



Flydedokken havarerede den 17. august 2018. Dette foto er taget af flydedokken umiddelbart efter havariet:



Under havariet den 17. august 2018 befandt M/S Hardhaus sig i flydedokken:



Aftalegrundlaget

Den 29. januar 2018 sendte Ove Jensen fra Hirtshals Yard A/S følgende mail og tilbud til Heine Møgster hos Hardhaus AS:

Fra: Ove Jensen <oje@hirtshalsyard.dk>
Sendt: mandag 29. januar 2018 12:38
Til: Heine Møgster <heine.mogster@hardhaus.as>
Emne: Hardhaus

Hej Heine.

Hermed tilbud på malingsarbejder på Hardhaus.

Da rustdannelse på skibet sidder på steder som er svære at afrense mekanisk,
Vil det være en god løsning at suppler den mekaniske afrensning indenbords
Med pletsandblæsning f.eks. på spil og ved rørgennemføringer. Der kan ikke
Gives fast pris på dette men vi anslår et leje på ca. 70.000,00 – 100.000,00 DKK
I tillæg til tilbuds pris.

Vi skal bruge ca. 6 uger på arbejdet. Heraf minimum 2 uger inden dokning til
Rengøring og indledende arbejder og minimum 3 uger i dokken.

Har du spørgsmål til tilbuddet er du velkommen at kontakte mig.

Med venlig hilsen/Best Regards

Hirtshals Yard a|s

Ove Jensen
Project Manager

Hirtshals Yard A/S
Jens Munksvej 1
DK-9850 Hirtshals

Dir.: +45 40 30 99 56

Hirtshals Yard a|s

Costumer:	Hardhaus AS N- 5397 Bekkjarvik Norge
Your ref.:	**Heine Møgster**
Our ref.:	**Ove Jensen**
Date:	29.01.2018
	Quotation 18-003

Reg.:	Hardhaus Pris i hehold til aftale	[DKK]
	Ind og uddokning samt første dag	24.000,00
	Henstående i 20 dage	96.000,00
	Bugserbåde ved dokning	13.200,00
	Tilrigninger landgange, brandslanger og strømkabel	4.500,00
	Forbrug af strøm Pr kwH	3,00
	Sørister af og på	4.000,00
	Truster gitter af og på	17.000,00
	Udskiftning af zink.	
	Bera 35 Pr stk	281,00
	Bera 55 Pr stk	441,00
	Bera 102 Pr stk	818,00
	Skibet fra vandline til mastetop Nedvaskning for fjernelse af fedt og salt. Sandblæsning af styrbords side og hæk til SA 2,5 samt mekanisk afrensning af beskadigede / rustne områder på øvrige skibssider og indenbords omkring på skibet. Opmaling i henhold til specifikation fra Carboline. Faver og stafferinger som nu. Pris inkl. Alle materialer	1.320.600,00
	Bundbehandling Vaskning og sandblæsning til SA 2,5 samt i henhold til specifikation fra Carboline inkl. Afsætning af vandline od alle mærkninger. Pris inkl. Alle materialer	892.600,00
	Indvendige rum Rengøring, pletprimning samt fuld opmaling af diverse dørker indvendigt Væksted/storesrum, storesrum BB, og dækshus på 1. dæk og midter-	

gang på 2 dæk.
Pris inkl. Alle materialer 47.500,00

Rsw rum
Nedvaskning, afdækning og opmaling af RSW- rum ekskl. Komponenter
Pris inkl. Alle materialer 82.750,00

EX	Moms
Levering	Efter aftale
Betalingsbetingelser	Det aftalte vederlag i henhold til følgende 80 % af kontraktsummen når arbejdet er færdigjort 20 % af kontraktsummen senest 20 dage fra fakturadatoen
Leveringsbetingelser	Danske Maritime: Almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbelder på skibe.
Gyldighed	Nærværende tilbud er gældende i 30 dage fra tilbuddets afgivelse

På vegne af Hirtshals Yard A/S
Ove Jensen, Project Manager

Af ordrebekræftelse, dateret den 16. juli 2018, fremgår:

ORDREBEKRÆFTELSE
fra Hirtshals Yard A/S

Bestiller/reder:	Hardhaus AS Skipavika 54 5397 Bekkjarvik Norge
Vedrørende skibet:	Hardhaus
Leveranceomfang:	I henhold til tilbud nr 18-003
Leveringsbetingelser:	Parternes aftale og vilkårene for arbejdets udførelse er reguleret i Danske Maritimes almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe (forkortet DM), som bestiller ved sin nedenfor anførte underskrift bekræfter at have modtaget et eksemplar af.
Bestillers repræsentant på værftet iht. DM, § 1, stk. 6:	Geir Møgster / Heine Møgster
Værftets repræsentant under arbejdets udførelse:	Jesper Reinholt / Ove Jensen
Betalingsbetingelser:	Er i henhold til DM §§ 8 og 9.
Bestillers ansvar:	Er i henhold til DM §§ 14 og 15, stk. 4.
Værftets ansvar og ansvarsbegrænsning:	Er i henhold til DM §§15 og 16. Covernote fra værftets forsikringsselskab forevises på begæring eller vedhæftes nærværende ordrebekræftelse.
Tvister:	Afgøres i henhold til DM § 17.

Dato:16-07-2018
På vegne af Hirtshals Yard A/S

På vegne af Bestiller:

Danske Maritimes almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe fra 2000

Af Danske Maritimes almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe (2000) fremgår blandt andet følgende:

§ 1

Anvendelse og definition

1. *Medmindre andet er skriftligt aftalt, finder disse betingelser i deres helhed anvendelse på og indgår som et integreret led i alle aftaler – bortset fra nybygningskontrakter – som værftet indgår med en ordregiver (herefter bestilleren) om arbejder på og leverancer til det af aftalen omfattede fartøj eller dele til et fartøj, herefter benævnt skibet, uanset fartøjstype eller brug.*

…

§ 2

Arbejdets omfang og udførelse

1. *Arbejdet omfatter kun det, der er skriftligt specificeret. En ordre er ikke bindende for værftet, før værftet har bekræftet den skriftligt uden forbehold for mellemsalg. Dette gælder også ændrings- eller tillægsarbejder.*

…

4. *Arbejdet udføres i overensstemmelse med værftets sædvanlige praksis…*

…

§ 12

Ansvarets omfang

1. *Udover hvad der følger af § 11 ovenfor, er værftet ikke erstatningspligtig for nogen hos bestilleren opstået skade, herunder skade der tilføjes skibet og/eller dets tilbehør og/eller ombordværende ladning og genstande, uanset om disse tilhører bestilleren eller andre, medmindre det godtgøres, at skaden kan tilregnes værftet som uagtsom eller endog forsætligt forvoldt.*

…

3. *Det erstatningsansvar, som værftet herefter kan ifalde, begrænses til danske kr. 15.000.000 (femten millioner danske kroner), i hvert enkelt skadestilfælde. En række uheld, er kan føres tilbage til samme fejl eller forsømmelse betragtes i denne forbindelse som et enkelt skadestilfælde.*

…

§ 13

Forsikring

Bestilleren holder skibet (genstanden) forsvarligt forsikret, såvel kasko- som ansvarsforsikring, medens det ligger ved værftet.

…

Danske Maritimes almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe fra 2017

Af Danske Maritimes almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe (2017) fremgår blandt andet følgende:

§ 1 Anvendelse og definition

§ 1, stk. 1
Medmindre andet er skriftligt aftalt, finder disse betingelser i deres helhed anvendelse på og indgår som et integreret led i alle aftaler som værftet indgår med en ordregiver (herefter bestilleren) om arbejder på og leverancer til det af aftalen omfattede fartøj eller dele til et fartøj (herefter skibet), uanset fartøjstype eller brug.
…

§ 2 Arbejdets omfang og udførelse

§ 2, stk. 1
En ordre er ikke bindende for værftet, før begge parter har bekræftet den skriftligt.
…

§ 4 Levering og leveringstid

…
§ 4, stk. 12
Hvor der er truffet aftale om en bestemt leveringstid eller en fast leveringsdag, uden at der er truffet aftale om følgerne af en forsinkelse, er værftets ansvar for disse følger begrænset til betaling af en bod, der fastsættes under hensyn til forsinkelsens varighed og kontraktsummens størrelse, men som i intet tilfælde kan overstige 5 % af kontraktsummen.
…

§ 15 Værftets ansvar

§ 15, stk. 1
Værftet er ansvarlig for skade på skibet, dets tilbehør, udstyr eller anden genstande, som ejes eller stilles til rådighed af bestilleren, der opstår mens skibet er i værftets varetægt, hvis det kan godtgøres, at skaden kan tilregnes værftet eller personer, som værftet er ansvarlig for, som uagtsomt eller forsætligt forvoldt. Værftet har således ikke et objektivt varetægtsansvar.

§ 15, stk. 2
Værftet har under ingen omstændigheder erstatningspligt for driftstab, tidstab, avancetab eller andre indirekte tab (konsekvensskader).

§ 15, stk. 3
Det erstatningsansvar, som værftet kan ifalde efter kontrakten, begrænses til danske kr. 15.000.000 (femten millioner danske kroner), i hvert enkelt skadestilfælde. En række uheld, der kan føres tilbage til samme fejl eller forsømmelse, betragtes i denne forbindelse som et enkelt skadestilfælde. Værftets samlede erstatningsansvar er dog i alle tilfælde begrænset til kontraktsummen i kontrakten.

…

§ 16 Forsikring

§ 16, stk. 1

Bestilleren holder skibet (genstanden) forsvarligt forsikret, såvel kasko- som ansvarsforsikring, medens det ligger ved værftet og i forbindelse med prøveture mv., jf. § 11. Værftet tegner ingen forsikring for skibet, skibets mandskab, ombordværende last eller udstyr eller for andre genstande, som bestilleren ejer eller disponerer over, uden efter bestillerens udtrykkelige og skriftlige anmodning, og da for hans regning.

…

Rapporter fra forskellige surveyore
Af relevans for denne sag er inddraget følgende rapporter:

- Nordic Marine Consults rapport af 18. februar 2013. Rapporten er udarbejdet af Johnny Lillelund Pedersen efter opdrag fra IF Skadeforsikring til brug for forsikring af flydedokken efter Hirtshals Yards overtagelse af flydedokken fra Wärtsilä.

- Nordic Marine Consults rapport af 12. november 2015. Rapporten er udarbejdet af Johnny Lillelund Pedersen efter opdrag fra IF Skadeforsikring efter ulykken med skibet 'Esvagt Observer'.

- Nordic Marine Consults foreløbige rapport af 3. september 2018. Rapporten er udarbejdet af Johnny Lillelund Pedersen efter opdrag fra IF Skadeforsikring til brug for bjærgning af M/S Hardhaus og overslag over reparationsomkostninger.

- Nordic Marine Consults foreløbige rapport af 26. september 2018. Rapporten er udarbejdet af Allan Palmgren efter en fællesbesigtigelse af flydedokken den 18. september 2018 og efter opdrag fra IF Skadeforsikring.

- Aalborg Besigtigelseskontors rapport af 1. maj 2020. Rapporten er udarbejdet af Søren H. Pedersen efter opdrag fra Havtrygd Gjensidig Forsikring med henblik på at fastslå årsagen til og omfanget af den skade, der var opstået under dokningen af M/S Hardhaus.

- TMC Marines rapport af 7. november 2019. Rapporten er udarbejdet af Colin Barker efter opdrag fra Hardhaus AS og Havtrygd Gjensidig Forsikring blandt andet med det formål at fastslå flydedokkens stand og den sandsynlige årsag til hændelsen.

Direktionens orienteringer til bestyrelsen og bestyrelsesmødereferater

Af relevans for sagen er inddraget følgende direktionsorienteringer:

- Direktionsorientering af 18. marts 2013
- Direktionsorientering af 27. maj 2013
- Direktionsorientering af 29. august 2013
- Direktionsorientering november 2013
- Direktionsorientering af 12. marts 2014
- Direktionsorientering af 3. juni 2014
- Direktionsorientering af 16. september 2014
- Direktionsorientering af 10. december 2014
- Direktionsorientering februar 2015
- Direktionsorientering juni 2015
- Direktionsorientering 28. september 2015
- Direktionsorientering af 2. december 2015
- Direktionsorientering af 30. marts 2016
- Direktionsorientering af 22. juni 2016
- Direktionsorientering af 19. september 2016
- Direktionsorientering af 7. december 2016
- Direktionsorientering af 15. marts 2017
- Direktionsorientering af 21. juni 2017
- Direktionsorientering af 23. august 2017
- Direktionsorientering af 6. december 2017
- Direktionsorientering af 7. februar 2018
- Direktionsorientering af 2. maj 2018
- Direktionsorientering af 23. maj 2018

Af relevans for sagen er inddraget følgende bestyrelsesmødereferater:

- Bestyrelsesmøde af 22. august 2012
- Bestyrelsesmøde af 31. oktober 2012
- Bestyrelsesmøde af 23. januar 2013
- Bestyrelsesmøde af 20. marts 2013
- Bestyrelsesmøde af 27. maj 2013
- Bestyrelsesmøde af 29. maj 2013
- Bestyrelsesmøde af 29. august 2013
- Bestyrelsesmøde af 6. november 2013
- Bestyrelsesmøde af 12. marts 2014
- Bestyrelsesmøde af 3. juni 2014
- Bestyrelsesmøde af 16. september 2014
- Bestyrelsesmøde af 11. december 2014
- Bestyrelsesmøde af 8. april 2015
- Bestyrelsesmøde af 25. juni 2015

- Bestyrelsesmøde af 28. september 2015
- Bestyrelsesmøde af 2. december 2015
- Bestyrelsesmøde af 30. marts 2016
- Bestyrelsesmøde af 22. juni 2016
- Bestyrelsesmøde af 20. september 2016
- Bestyrelsesmøde af 16. november 2016
- Bestyrelsesmøde af 7. december 2016
- Bestyrelsesmøde af 15. marts 2017
- Bestyrelsesmøde af 21. juni 2017
- Bestyrelsesmøde af 23. august 2017
- Bestyrelsesmøde af 6. december 2017
- Bestyrelsesmøde af 7. februar 2018
- Bestyrelsesmøde af 2. maj 2018
- Bestyrelsesmøde af 23. maj 2018
- Bestyrelsesmøde af 13. juni 2018
- Bestyrelsesmøde af 20. august 2018
- Bestyrelsesmøde af 3. oktober 2018
- Bestyrelsesmøde af 18. december 2018

Syn og skøn

Statsautoriseret revisor Brian Petersen har den 7. juli 2023 udarbejdet en skønserklæring og den 19. april 2024 udarbejdet en supplerende skønserklæring.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Heine Møgster, Geir Møgster, Rasmus Brohus, Jesper Reinholt, Torben Stegenborg Andersen, Jesper Wilhelm Bo Langsted, Søren H. Pedersen, Colin Barker, Johnny Lillelund Pedersen, Allan Palmgren, Brian Petersen, Peter Christensen og Niels Jørgen Larsen.

Heine Møgster har forklaret, at han har været fisker frem til 2008, og at han herefter blev ansat som teknisk chef i rederiet Hardhaus AS.

Hardhaus AS havde i 2018 to skibe, og det var ham som teknisk chef, der tog kontakt til værfter, når der skulle foretages reparationer på skibene. Det var ligeledes ham, der indgik aftalerne om reparationsarbejder. Inge Møgster forestod økonomien i rederiet.

Han kendte værftet i Hirtshals, og han tog kontakt til Ove Jensen for at drøfte det ønskede arbejde på M/S Hardhaus. Ove Jensen og Jesper Reinholt besigtigede herefter i starten af januar 2018 skibet. Den 29. januar 2018 modtog han en mail fra Ove Jensen vedhæftet et tilbud på det ønskede arbejde. Han drøftede tillægsarbejde med Ove Jensen, hvorefter han mundtligt accepterede tilbuddet inden for den frist på en måned, der var fastsat i tilbuddet. Der var ingen diskussion om pris. Det er normalt, at rederiet indgår aftaler om reparation af deres skibe, uden at der foreligger nogen skriftlig bekræftelse. Der foreligger imidlertid altid et skriftligt tilbud. Det blev aftalt, at arbejdet på skibet skulle starte i midten af juli 2018, hvilket passede med fiskekvoterne.

Rederiet har haft deres skibe dokket hos Hirtshals Yard fire gange, og han har været ansvarlig for aftaleindgåelsen ved alle dokningerne. Ved tidligere dokninger bekræftede han tilbuddene telefonisk. Danske Maritimes leveringsbetingelser, som der blev henvist til i tilbuddet af 29. januar 2018 fra Ove Jensen, var ikke vedhæftet i Ove Jensens mail, hvori tilbuddet var vedhæftet. Han har aldrig før denne retssag set leveringsbetingelserne. Han har aldrig været på Hirtshals Yards hjemmeside for at se, om deres standardbetingelser kunne findes der.

Skibet ankom til Hirtshals i midten af juli 2018. Han kan ikke huske, om Geir Møgster, som var kaptajn på skibet, ved ankomsten til Hirtshals Havn var blevet bedt om at underskrive ordrebekræftelsen vedrørende værftets arbejde på skibet. Geir Møgster var repræsentant for rederiet, og han havde derfor bemyndigelse til at skrive under på ordrebekræftelsen, som baserede sig på det tilbud, han allerede havde bekræftet over for Ove Jensen. Han kan ikke huske, hvornår han blev gjort bekendt med ordrebekræftelsen eller det faktum, at Geir Møgster havde skrevet den under. Geir Møgster kunne ikke ændre de indgåede aftaler uden tilladelse.

Han var ikke til stede, da skibet ankom til dokken, men han ankom til Hirtshals på et senere tidspunkt inden havariet.

Han var ikke bekendt med bestemmelsen i rederiets forsikringspolice hos Havtrygd Gjensidig Forsikring, hvoraf fremgår, at rederiet skal sikre, at der foreligger en ansvarsforsikring på ikke under 12 mio. norske kroner ved aftaleindgåelse med værfter.

Reparationsarbejdet på skibet var et stort job. Flere andre norske fiskevirksomheder brugte også værftet i Hirtshals. De havde derfor ikke bekymringer i forhold til det arbejde, der skulle udføres. De indhentede ikke tilbud fra andre værfter end Hirtshals Yard.

Geir Møgster har forklaret, at han i perioden 1970 - 1977 arbejdede som fisker i rederiet Hardhaus AS, og at han herefter har arbejdet som skipper i rederiet. Det var ham, der sejlede skibet til Hirtshals. Den 16. juli 2018 ankom han med skibet til Hirtshals. De havde ikke fisket inden ankomsten. Det var normalt, at skibet lå uden slagside, når skibet ikke havde last ombord, idet krængningen af skibet blev reguleret af skibets ballasttanke.

Han skrev under på ordrebekræftelsen af 16. juli 2018. Ordrebekræftelsen var en bekræftelse på det, som allerede var aftalt mellem værftet og rederiet. Indholdet af ordrebekræftelsen var rederiets ansvar. Han forholdt sig derfor ikke til ordrebekræftelsen, før han skrev under. Han mente heller ikke, at der var behov for at sende ordrebekræftelsen til Heine Møgster. Det var standardprocedure, at man skrev en ordrebekræftelse under, når man ankom til et værft, men det kunne variere alt efter, hvilket værft man kom til. Han skrev under, så arbejdet kunne påbegyndes. Han tror, det var Jesper Reinholt, der kom med dokumentet.

Han modtog ikke Danske Maritimes almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe, da han skrev ordrebekræftelsen under, og han har aldrig set betingelserne før retssagen. Sprogligt forstår han afsnittet i ordrebekræftelsen, der vedrører leveringsbetingelser. Han har aldrig ændret en aftale indgået af rederiet ved ankomst med et skib til et værft.

Værftet havde informationer om skibets mål fra tidligere dokninger. Han kan ikke huske, om han ved dokningen forud for havariet den 17. august 2018 gav informationer om skibets mål.

Han lagde ikke mærke til, hvor meget fribord der var på dokken, da skibet dokkede. Der var imidlertid fribord. Under dokningen af skibet, var der rygter om, at dokken havde problemer med pumperne, men der var ikke vandindtrængning eller slagside.

Han var ikke til stede på tidspunktet for havariet den 17. august 2018. Han så derfor ikke, hvad der skete. Han var til stede, da man efter havariet bjærgede skibet, men han blandede sig ikke i de informationer, der blev givet til bjærgningsselskabet.

Rasmus Brohus har forklaret, at han i 2007 blev uddannet som maskinmester hos AP Møller-Mærsk, hvor han var maskinmester, indtil han kom til rederiet Esvagt som maskinchef. Herefter arbejdede han i Søværnet, indtil han kom til Wärtsilä som projektleder. Wärtsilä lukkede imidlertid afdelingen i Hirtshals og flyttede salget til Aalborg og den tekniske del væk fra Danmark. Afhørte benyttede dette til at indgå aftale med lokale investorer om at fortsætte med værftet Hirtshals Yard A/S. Jyske Bank var inde over. Jesper Reinholt kom med i gruppen som projektleder. Han selv blev direktør. De kom begge fra Wärtsilä, men afhørte blev direktør, fordi han havde været tættest på Wärtsiläs ledelse. Hans opgaver som direktør var både at være HR-ansvarlig, sælger og meget mere. I starten af tiden på Hirtshals Yard var der kun ledelsen og 15 ansatte. De endte med at være omkring 100 ansatte.

Hirtshals Yard brugte tilsvarende betingelser som Wärtsilä, nemlig Danske Maritime betingelserne, som er en standard, der bruges i branchen. Foreholdt, at der på en faktura fra Wärtsilä fra 14. august 2012 er henvist til norske betingelser, har han forklaret, at han jo så må huske forkert. DM-betingelserne var anført på Hirtshals Yards firmapapir som en henvisning, og de blev også sendt til kunderne. Det var forskelligt, hvornår de blev sendt til kunderne, men typisk i forbindelse med afgivelse af tilbud. BIMCO bruges i større kontrakter. I hans optik er betingelserne i BIMCO hårdere og ville næppe kunne anvendes i en aftale om en fiskerbåd.

Hardhaus AS havde brugt Hirtshals Yard før havariet i august 2018. Hardhaus AS havde også brugt Wärtsilä. I den forbindelse havde DM-betingelserne været aftalt. Han blev orienteret om tilbudsgivningen, som en projektleder tog sig af. Som direktør kendte han pipelinen og ordrebogen.

Da Hirtshals Yard overtog dokken fra Wärtsilä i 2012, var den i forsvarlig stand. Det var ikke en ny dok. Den havde dokket skibe i mange år. Johnny Lillelund Pedersen fra NMC udarbejdede en rapport den 18. februar 2013 i forbindelse med Hirtshals Yards overtagelse af dokken. Rapporten blev nok ikke sendt til bestyrelsen eller fremlagt på et bestyrelsesmøde. Bestyrelsen har taget afhørte på ordet. Johnny Lillelund Pedersen besigtigede dokken, man han besigtigede ikke – som anført i rapporten - ballasttankene. Dette gav ikke anledning til, at man fik besigtiget ballasttankene. Det fremgår af rapporten, at der ikke forelå nyere tykkelsesmålinger. Dette gav ikke anledning til, at man foretog tykkelsesmålinger. Han ved ikke hvorfor. Hvis dokmesteren havde sagt, at det skulle gøres, ville han have gjort det. Om havariet ville være sket, hvis der var blevet foretaget tykkelsesmålinger, er et hypotetisk spørgsmål, som han ikke kan svare på. Det, der er anført om, at vedligeholdelsestiltag burde udføres, gav anledning til, at de gik i gang med at få ting lavet. De kiggede på, hvad Wärtsilä havde brugt gennem tiden og gik videre med det. Hvis dokmester Niels Jørgen Larsen havde sagt, at der skulle bruges mere end budgetteret med, var det blev overvejet. Budgettet

var et udgangspunkt fra start af, men det kunne naturligvis justeres hen ad vejen. De overvejede ikke at indføre et nye malingssystem. Der blev ikke påført zinkanoder eller malerbeskyttelse i forbindelse med overtagelsen. Man foretager en tykkelsesmåling ved at sætte et instrument til stålet, som måler tykkelsen af stålet. Dokken er vedligeholdt efter bedste overbevisning. Det var afhørte, der udarbejdede udkast til vedligeholdelsesbudget ud fra det, dokmesteren fortalte ham. Der var årligt og kvartalsvis en stor gennemgang af dokken både indvendigt og udvendigt. Sådan havde dokmesteren altid gjort det. Det beroede på almindelig sund fornuft. Dokmesteren viste ham ikke billeder. Dokmesteren havde notater og en generel plan over dokken. Herudfra kunne afhørte vurdere, hvor meget stål der skulle skiftes. Hullet ved limtræsbuen ville afhørte have opdaget ved en gennemgang. Han kan ikke svare på, om dokmesteren har set det. Han ved ikke, hvor lang tid det tager for et sådant hul at opstå. Der er løbende foretaget vedligeholdelsesarbejder, når der ikke var arbejder i gang i dokken. Man kan godt åbne et tankdæksel oppefra og kigge ned i tankene. Han har været nede i tankene, efter det gik galt. Det var Johnny Woller, der erstattede Niels Jørgen Larsen, hvis denne havde ferie.

Han kan ikke afvise, at Wärtsilä har brugt flere penge på dokken end Hirtshals Yard. Dokken var i fin stand, da de overtog den. Hirtshals Yard lavede deres egne budgetter. Han kan ikke forholde sig til, hvor mange penge Wärtsilä brugte på dokken. Det vedligeholdelsesbudget han udarbejdede, havde ikke noget at gøre med at tjene penge.

Da Hirtshals Yard overtog dokken, bad de IF Skadeforsikring om at forsikre den, og det gjorde IF Skadeforsikring uden bemærkninger. Der blev udarbejdet en besigtigelsesrapport, hvor der stod, at dokken kunne trænge til vedligeholdelse, og dette blev da også udført. Det var dokmester Niels Jørgen Larsen, som primært havde ansvaret for dokken. Dokmesteren fik besigtigelsesrapporten. Dokmesteren var en af nøglepersonerne fra starten, og han var bekendt med konklusionerne i rapporten. Dokmesteren talte også med surveyoren og vidste derfor, hvad der skulle laves. Dokmesteren sagde til afhørte, hvad der skulle laves. Dokmesteren er udlært smed. Han fik en overlevering fra de tidligere ejere om, hvordan dokken fungerede. Dokmesteren foretog en grundig gennemgang af dokken en gang om året. Han har sandsynligvis også foretaget en gennemgang hver tredje måned. Dokmesteren afrapporterede mundtligt til afhørte. Dokmesteren deltog ikke i bestyrelsesmøderne. Det har ikke været påtalt, at der var huller mellem tankene eller i yderbeklædningen. Hver gang der gik skibe ind og ud, kunne dokmesteren se, hvordan dokken opførte sig. Dokmesteren havde tilsynet med dokken og det fulde overblik. Hvis dokmesteren fandt noget ved dokken, kom han op til afhørte og sagde, at der var et issue. Så talte de om det. Dokmesteren rapporterede til afhørte. Afhørte havde en vis prokura til at få tingene lavet. Da han var ny direktør, gik han hver gang til bestyrelsen. Vedligeholdelsen blev passet ind imellem dokningerne, og det gik efter afhørtes overbevisning ganske

udmærket. Der er ikke noget tidspunkt, hvor hverken afhørte eller bestyrelsen sagde, at der ikke var råd til den vedligeholdelse, som dokmesteren bad om. Dokmesteren har ikke sagt noget om, at dokken ikke var i forsvarlig stand. I givet fald ville afhørte have stoppet processen og indkaldt bestyrelsen. Det var vigtigt, at dokken var i forsvarlig stand. Der blev ført en log over vedligeholdelse af dokken. Loggen befandt sig desværre i et arkiv om bord på dokken. Afhørte var en gang imellem selv i dokken, men ikke for at inspicere dokken. Det gjorde dokmesteren. Afhørte var heller ikke i ballasttankene før efter havariet. Det var dokmesterens opgave. Dokmesteren var i ballasttankene, men han ved ikke præcist hvor ofte.

Foreholdt direktionsorientering af 18. januar 2013 og referat af bestyrelsesmøde den 20. marts 2013 har afhørte forklaret, at han fik at vide af dokmesteren, at denne kunne se, at der var små huller mellem tankene. Dokmesteren sagde, at disse skulle laves, når der var tid. Sådanne små huller ødelagde ikke stabiliteten. Det kunne styres via pumperne. Der er ventiler til samtlige tanke, og hver tank kan tømmes. Det fungerer fuldstændig som på et skib. Hullerne mellem tankene blev lavet, men det kan godt være, at der opstod andre huller. Det var en on going proces.

Bestyrelsen blev orienteret om alt vedrørende generelle forhold. Han orienterede ikke bestyrelsen om detaljer – så skulle de have holdt bestyrelsesmøde hver eneste dag. Det, der fremgår af direktionsorienteringen af 18. januar 2013 om "Dokken", er udtryk for måden, han orienterede bestyrelsen på. De havde en fast stab på værftet, og de havde indlejede folk. De havde blandt andet et godt samarbejde med dygtige polske folk, som kunne udføre stålarbejde, som der ikke var så mange der kunne i Danmark. Det var uddannede folk, herunder smede. De fleste værfter har indlejede folk fra andre lande.

De valgte en professionel bestyrelse med blandt andet en revisor og en advokat. De gjorde alt, hvad de kunne for at undgå konflikter ved at sætte en professionel bestyrelse op. Han valgte at arbejde tæt sammen med bestyrelsen, herunder Bent Boll Petersen og Mark Christensen, som også var medejere. Torben Andersen og Jesper Langsted var ikke aktionærer. Torben Andersen kom ind i bestyrelsen lidt senere, da det tog lidt tid at finde en egnet professionel. Torben Andersen og Jesper Langsted havde ikke deres daglige gang på værftet.

I referat af bestyrelsesmøde fra 29. maj 2013 ses et eksempel på, at han havde regnet på, hvad det kostede at reparere dokken. Han gav dette tal – 150.000 kr. – videre til bestyrelsen. Han regnede på antal kilo, stålpris og tidsforbrug. Bestyrelsen så ikke hans beregninger over stål. Ingen i bestyrelsen havde bedre forstand på dette end ham.

Bestyrelsen har aldrig sagt nej, når han har forelagt udgifter til vedligeholdelse af dokken. Bestyrelsen har heller aldrig nægtet at godkende midler til vedligeholdelse i henhold til afhørtes budgetter.

Før inddokning af M/S Hardhaus sendte Hirtshals Yard et tilbud til Hardhaus AS, som herefter ankom til aftalt tid og dokkede. Dokmesteren og en hjælper – måske Johnny Woller – gik med om bord for at finde ud af skibets konditioner, og hvad der var i skibets tanke. Nogle gange har man stabilitetsmålinger fra tidligere dokninger. M/S Hardhaus var kendt for Hirtshals Yard, og man kendte derfor vægten. Dokmesteren så på stabilitetsberegningerne, som var i dokken. M/S Hardhaus havde en vægt på ca. 2.000 tons, og dens stabilitetsberegninger tilsagde, at den kunne dokkes. Dokmesteren var master på dokningen og sørgede for udpumpning af vand.

Der blev ikke konstateret vand i ballasttankene i forbindelse med dokningen. Der blev foretaget måling på samtlige tanke, så man ville have kunnet se, hvor vandet i givet fald løb ind.

Foreholdt TMC Marines rapport af 7. november 2019, punkt 7.11, har afhørte forklaret, at dette ikke betyder, at der stod 20 cm vand i ballasttankene. Sugerørene er ikke ført helt til bunden, så alt vand kan ikke altid pumpes helt ud. Man stripper tankene manuelt med dykpumpe for at få det sidste vand ud.

Fra dokningen af M/S Hardhaus den 3. august 2018 til havariet den 17. august 2018 var der ingen problemer med dokken. Der var to alarmer. Det er normalt, at alarmen går, når der er mere vægt i den ene side. Hvis vægten flyttes, så dokken krænger en lille smule, kan alarmen udløses. Der skete ikke andre ting i denne 14-dages periode.

Alarmsystemet var i dokken, da Hirtshals Yard købte den. Alarmsystemet har været der, siden dokken kom til Hirtshals. De drøftede ikke i bestyrelsen alarmsystemet forud for havariet. Når alarmen blev udløst, var der en rundringningsliste, der blev kontaktet via en ISDN-linje. Der blev først ringet til dokmesteren. Johnny Wollen og Ove Jensen var også på rundringningslisten. Da alarmen gik i 14-dages perioden, blev disse ringet op. Han ved ikke, om der er et krav om, at en dok har en alarm, men det ville være virkelig dumt, hvis der ikke var en alarm. Det er afhørtes opfattelse, at havariet var mere alvorligt, fordi det skete om natten, end hvis det var sket i dagtimerne. Dokmesteren bor 3-4 minutter i bil fra havnen og er en meget observant mand. Hvis han var stået op og var kørt til havnen og begyndt at pumpe fra starten, var krængningen næppe sket.

Baggrunden for, at de talte om at anskaffe en ny dok var, fordi det gik godt. Hirtshals Yard fik flere og flere kunder ind, ligesom de fik forespørgsler på større skibe. De overvejede derfor at anlægge en tørdok som dok 1, og så skulle

flydedokken være dok 2. Der var dog aldrig tale om at nedprioritere vedligeholdelsen af flydedokken. Efter anlæg af en tørdok, var det meningen, at begge dokker fortsat skulle fungere.

Man overvejede ISO-certificering, fordi det ofte var et krav for at tage offshoreskibe ind og dermed et krav fra de større offshore rederier. De undersøgte derfor muligheden for ISO-certificering, men idéen blev droppet, fordi der kom et stort arbejdspres omkring andre ting. De nåede det derfor ikke. At der ikke blev ISO-certificeret, havde ikke noget med dokkens stand at gøre. Certificeringen ville i givet fald skulle dække hele virksomheden. Det, der er angivet under punkt 7 i referat af bestyrelsesmødet den 15. marts 2017, handler om svejsning. Der findes flere ISO-standarder. En 3834-certificering har ikke noget med dokken at gøre, men vedrører derimod certificering af en svejsekyndig til servicering af bygningsstål.

Da Hirtshals Yard overtog Vestkajens Maskinværksted, drøftede de, om risikoen var delt ud, så de var sikre nok, eller om de skulle lave en konstruktion for at sikre, hvis en virksomhed blev ramt. Dette var baggrunden for omstruktureringen. Det blev taget op i bestyrelsen, og det endte med denne konstruktion. Revisor blev sat i gang sammen med Jesper Langsted, som var advokat, og Torben Andersen, som var uddannet revisor, og omstruktureringen blev herefter gennemført. Omstruktureringen havde ingen betydning for, hvordan dokken blev vedligeholdt. Han stolede på, hvad de professionelle kom frem til, herunder at aktiverne skulle flyttes op i HY Group. Han er jo maskinmester.

Hirtshals Yard fik i 2015 Esvagt Observer ind på en hurtig dokning, fordi der var problemer med thrusteren, som skulle skiftes. For at få plads til det, måtte de skære tanktoppen op, så thrusteren kunne løftes ud, og en ny kunne sættes ind. Det gjorde de ved at skære pladerne ud. De lagde pladerne ved siden af og ville efterfølgende svejse dem på igen. Imidlertid kom stormen Freja, som gik lige på dokporten – på langs med dokken – hvilket var den allerværst tænkelige retning. Man nåede ikke at gøre dokken klar. Bølgerne væltede ind over dokken, og ned i hullet i tanktoppen. Da vandet løb ned i tankene, forsvandt løftekapaciteten, så dokken ikke kunne bære skibet. Dokken stillede sig derfor på snuden med Esvagt Observer i. De pumpede vandet ud med dykpumper og løftede dokken igen. De reparerede skibet, som kom af sted til tiden som aftalt. For så vidt angår dokken reparerede de nogle huller og lavede porten, som var gået i stykker. De har måske også foretaget almindeligt vedligehold, men det husker han ikke præcist. Han er ikke bekendt med, at dokmesteren skulle have protesteret imod inddokningen af Esvagt Observer. Dette kan være foregået mellem dokmesteren og formanden Allan, som havde til opgave at skifte thrusteren. Af NMC's besigtigelsesrapport af 12. november 2015, foto 2-3, ses hullet, som dog var større, da Esvagt Observer var under reparation. Der, hvor de gule slanger ligger, har tanktoppladerne været fjernet. Der kom vand ind i skibet, da der også var et åbent hul i skibet. På

foto 4, som er taget nede i brønden, ses noget af det, der var skåret ud. At der ifølge NMC's rapport var et fribord på ca. 15 cm ud mod søen er irrelevant, fordi man med fuldt overlæg skar tanktoppen ud. Vandet kom ind over dækket, fordi vindretningen ændrede sig, og der kom høje bølger i dokken. Dokkens fribord gjorde ikke dokken sårbar i relation til denne hændelse. Hændelsen vedrørende Esvagt Observer er overhovedet ikke at sammenligne med havariet i nærværende sag. I forhold til Esvagt Observer var der tale om en overlagt handling, da man fjernede tanktoppladerne for at få thrusteren ind og ud. Det var ikke så godt i sammenhæng med stormen. Han fremlagde rapporten for bestyrelsen for at forklare forløbet. Afhørte, Jesper Reinholt og IF Skadeforsikring mødtes og talte om, hvad der var op og ned i sagen. De fandt meget hurtigt en mindelig løsning, og tingene blev lavet. Han husker ikke tallene fra forsikringen, men hændelsen belastede ikke forsikringen. Det anførte om årsagen til skaden gav ikke, så vidt han husker, IF Skadeforsikring anledning til bemærkninger. Der var ikke drøftelser med IF Skadeforsikring om den fortsatte forsikring – det kørte bare videre. IF Skadeforsikring påtalte ikke fribordshøjden over for ham. Bølgerne under stormen Freja var 1 ½ meter høje, så et fribord på 40 cm havde ikke gjort nogen forskel – der ville stadig være løbet vand om bord.

Han var bekendt med tilbuddet vedrørende M/S Hardhaus. Han ved ikke, om DM-betingelserne blev sendt til Hardhaus AS. Når det af direktionsberegning af 2. maj 2018 fremgår under "Ordrer": "Hardhaus klasning og maling 3 mill", så er dette udtryk for, at der er indgået en aftale. Ove Jensen sendte et tilbud, som blev bekræftet telefonisk. Det, der er anført om oprettelse af et kontraktudvalg var foranlediget af aftalen om ombygning af Bjørkhaug. De havde begået en brøler i relation til, hvem der skulle betale, så man ville fremover sikre sig, hvem der var bestiller af en opgave. I dette tilfælde viste det sig, at det var et firma i Norge, selvom det var Royal Greenland, der var med til samtlige møder. De udarbejdede dokumenter, hvor der blev henvist til paragraffer. Han husker ikke, om ordrebekræftelsen vedrørende M/S Hardhaus er udarbejdet, efter kontraktudvalget blev nedsat. Han var med på toppen af Bjørkhaug projektet. Processen i virksomheden blev drøftet, og resultatet af denne proces var, "Projektafvikling" fra maj 2018, som blev underskrevet af afhørte og Jesper Reinholt. Tilbud skulle fortsat som hidtil udarbejdes skriftligt. Det var heller ikke noget nyt, at der blev udarbejdet en ordrebekræftelse, som blev sendt til kunden til underskrift, alternativt at den blev underskrevet ved skibets ankomst som angivet under punktet "Afvikling". Man nedskrev nu blot procedurerne. I tilbuddet af 29. januar 2018 til Hardhaus AS blev anført, at tilbuddet gjaldt i 30 dage. Man bliver nødt til at angive en frist i tilbuddet, fordi der sker ændringer i stålpriser, overenskomster m.v. Han gætter på, at 40 % af de tilbud, de giver, fører til ordrer.

Tilbuddet til Hardhaus AS førte til en aftale, som blev bekræftet telefonisk af ejeren. Det er normalt, at det sker sådan med denne type kunder. Med eksempelvis andre rederier som Esvagt og Mærsk foregår det på en anden måde.

Ordrebekræftelsen blev underskrevet ved M/S Hardhaus' ankomst. Han har ikke dokket skibe ind, uden at der har foreligget en skriftlig aftale. Han ville ikke have dokket skibet ind uden en underskrift på ordrebekræftelsen. Når skibet ankommer, lægger det til kaj, normalt for at få ting afklaret. Hvis man går direkte i dok, er disse ting afklaret på forhånd. Det var ikke afhørte, der havde møde med Heine Møgster – det var Jesper Reinholt. Hvis der ikke var en underskrift, ville man tage et møde med rederiets repræsentant. Underskriften kan også gives på mail. I dette tilfælde lå ordrebekræftelsen om bord på skibet. Han ved ikke, hvad kaptajnen gjorde med ordrebekræftelsen, herunder om han sendte den til rederiet. Ordrebekræftelsen er udfærdiget på en standard template. Henvisningerne er til DM 2017 betingelserne. Hirtshals Yard er medlem af Danske Maritime, som henvendte sig til dem med de nye betingelser. Han har selv deltaget i et møde i forbindelse med ændring af betingelserne i 2017. Det er derfor, DM 2017 betingelserne blev sat ind. Tidligere var der henvisninger til DM 2000 betingelserne. Det var processen, at der skulle udleveres et eksemplar af DM-betingelserne. Han kan ikke svare på, om dette konkret er sket. Foreholdt en faktura af 2. maj 2013, udstedt af Hirtshals Yard til Hardhaus AS, og hvoraf fremgår, at "Danske Maritime: Almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder" gælder, har afhørte forklaret, at han ikke har mulighed for at undersøge korrespondance tilbage fra 2013. Det blev besluttet, da de overtog værftet, at DM-betingelserne skulle bruges. Danske Maritime var med til receptionen, da de overtog værftet, og de blev enige om at bruge DM. Det er en helt almindelig ting og en standard, som mange bruger.

Det værste, der kunne ske var, at der blev indgået en aftale, og det så viste sig, at skibet ikke kunne dokkes. Afhørte havde et overblik over, hvad skibene vejede. Dokmesteren er meget praktisk anlagt, og han ved erfaringsmæssigt, når skibet passer i dokken. De ville normalt acceptere op til grænsen, som dokken er konstrueret til. Fiskeskibes tyngdepunkter er dog også væsentlige. Hvis tunge komponenter står højt, er tyngdepunktet et andet, og grænsen vil så være en anden. Dette forholder man sig til. Hauschildt Marine lavede beregninger på en dokning, hvis de var i tvivl. De regnede også på dybgangen, så de sikrede sig, at skibet kunne gå ind i dokken. Hauschildt har ikke sat begrænsninger på fribord. Hauschildt kender dokkens konditioner, ellers kunne de ikke foretage beregninger. Hauschildt accepterede ned til 15 cm fribord.

De havde en likviditetsmæssig svær periode i 2018 på grund af opgaven med Bjørkhaug, idet Royal Greenland ikke ville betale en stor regning. De manglede derfor 15 mio. kr. i kassen. Denne likviditetsmæssige udfordring medførte ikke, at der ikke blev vedligeholdt i dokken, for de fik jo en aftale med banken. Dokmesteren har ikke i denne periode sagt, at noget skulle vedligeholdes, uden at det så også er sket.

Han har alene fået udbetalt udbytte fra Hirtshals Yard 2 gange. Både bestyrelsen og banken skulle godkende udbytteudlodninger. Det er helt hen i skoven at påstå, at der er betalt udbytte i stedet for at vedligeholde dokken.

Flydedokken stod på havbunden i 7-10 dage, inden den blev hævet. De kontaktede en lokal mand, som kunne forestå arbejde. Der blev lavet en plan for bjærgning af dokken. Det foregik ved, at der blev pumpet luft ind i de 24 ballasttanke via et udluftningsrør. Alle rørene går op på dokvolden. Man skar dem af og bankede store trækiler i, så der kunne påsættes luftslanger. Der blev lejet mange store dieselkompressorer, som pressede luft ind for at fortrænge vandet i tankene, så dokken kunne hæves. Det var en voldsom proces, der skete, da dokken krængede, og skibet faldt af klodserne. Mange ting var ødelagt i dokken efter krængningen. Dokken ramte bunden hårdt og stod på bunden. Bjærgningsprocessen foregik også med fuld kraft på. Man havde ikke rigtig styring over, hvad der skete - man pumpede blot af alle kræfter. Da dokken stod oppe igen, lå den flot på vandet. Det eneste, der på yderbeklædningen havde taget skade, var på havnesiden, hvor dokken var forankret med gribearme, som var blevet rykket af. Dette er præcis over vandlinjen. Der var hul, hvor dokken havde sat sig hårdt på bunden, og her fik dokken skiftet klædning.

Johnny Lillelund Pedersen udarbejdede en foreløbig besigtigelsesrapport den 3. september 2018. Det fremgår, at det blev oplyst, at fribordet var ca. 10 – 15 cm (efter stripning af tankene). Der er ikke nogen fast grænse for fribordet, men der skulle være fribord. Konstruktionen gør, at der vil være 20 cm vand i tankene, hvorfor der bruges dykpumper som forklaret. Der kan efter brug af dykpumper være 3-5 cm vand tilbage, og der kan også være mudder i tankene. Dokken havde ikke automatiske lænsepumper. Det er derfor, der er en alarm, så man manuelt kan gå ned i ballasttankene. Han kan ikke huske, om der sidder en nødlænsepumpe, som starter automatisk. Han var til stede, da bjærgningsoperationerne blev udført. Han tror, at Hirtshals Yard betalte de samlede bjærgningsomkostninger på 8.004.725 kr. Det var ikke afhørte, der bestilte J. A. Rederiet til opgaven. De ville ikke forsinke bjærgningsprocessen. De skulle have skibet ud hurtigst muligt for at komme videre. Det kom op på et byggemøde, at det var en mulighed. En repræsentant fra IF Skadeforsikring var til stede. Det var besigtigelsesfolkene, der rekvirerede J.A. Rederiet til bjærgningen. Der var ingen uenighed om det. Når det i rapporten er anført, at det efter samråd mellem afhørte og IF Skadeforsikring blev besluttet at hyre flydekranen "Sanne A", og at Hirtshals Yard skulle stå som ordregiver, ved han ikke – og har ikke overvejet – om det havde noget med momsen at gøre, idet IF Skadeforsikring ikke er momsregistreret, men det var værftet, som derfor kunne løfte momsen af. Han husker ikke præcis, om han skulle give ordren til Sanne A, som kun var en mindre del af bjærgningsprocessen.

Foreholdt TMC's rapport af 7. november 2019, punkt 7.2 har afhørte forklaret, at det nok var korrekt, at alt ikke var helt vedligeholdt nogle steder. Han forstår dog ikke, at Colin Barker skriver sådan. Colin Barker har flere teorier. Afhørte opfatter sig selv som en "prudent dock owner". Der kan godt opstå huller, selvom man handler fornuftigt. Han er ikke enig med Colin Barker i, at dokken var i "poor condition". Colin Barker så dokken længe efter havariet, hvor dokken havde stået på havnebunden. Colin Barker burde have besigtiget dokken umiddelbart efter havariet, men der gik en måned, før han dukkede op. Afhørte har sin gang i dokken, ellers ville han ikke være en ansvarlig direktør. Han har ikke kravlet rundt i ballasttankene. Dokken trængte til maling, men hans organisation orienterede ham om, hvad der var nødvendigt. Dokmesteren har ikke orienteret ham om noget ud over det, han fik penge til, og som blev udbedret. Dokmesteren er en dygtig mand. Afhørte har stadig tillid til ham. Dokmesteren har ikke beskrevet det, som Colin Barker angiver i sin erklæring, og afhørte har heller ikke selv opfattet det sådan. Afhørte har ikke fortalt bestyrelsen, at dokken var i så ringe forfatning, som Colin Barker skriver. Hvis han havde set det tæringshul, der er afbilledet i foto 14 og 15, ville han have reageret. Der skulle i givet fald skæres ud og påsættes en ny stålplade. En dobling ville alene være en midlertidig foranstaltning. Hvis en dobling sidder for længe, er der risiko for, at der opstår tæring bag doblingen. Det ville have været optimalt at få lavet den revne i stålet, der ses på foto 24 og 25. Han ville også reparere den revne i bunden af ballasttanken, som ses på foto 42 og 43. Den kan ses fra arbejdsdækket. Når dokmesteren har påpeget et hul, har de talt om det, men ikke konkret på tanknummer. Dokmesteren er smed og ved, hvordan man reparerer hullet – det tog han sig af. Det skulle gøres, når det passede ind i driften. Revner, som ses på foto 98, er gennemgående og kan kompromittere styrken. Billederne i rapporten er taget, efter at dokken var blevet hævet. Hvis han havde fået disse forhold oplyst, inden dokken havarerede, ville det være blevet udbedret. Det gør en væsentlig forskel, at billederne er taget efter havariet. Dokken var udsat for noget voldsomt, og der kan være opstået noget efter havariet og frem til Colin Barkers besigtigelse. Der opstår huller og revner over tid, og der kan opstå huller ud af revner ved en dokning. På foto 26, 27 og 28 ses hullet i dokken. På foto 48 og 49 ses en del huller i arbejdsdækket. Disse bør udbedres, så vandet ikke kan løbe ned i ballasttankene. Det var planen, at stålet skulle skiftes efterfølgende. Dokmesteren har ikke før havariet rapporteret disse ting til ham.

De satte en helt ny tanktop på. Den kostede ca. 10 mio. kr. Han ved ikke, hvor gammelt det tidligere arbejdsdæk var. Det var ikke det oprindelige arbejdsdæk. Arbejdsdækket er skiftet i Wärtsiläs tid, og før han selv startede i Wärtsilä, så det må have været i hvert fald før 2008. Vedligeholdelsesproceduren for dokken i perioden 2012-2018 ændrede sig ikke. Dokmesteren var manden i dokken. Arbejdsdækkets stand i 2015 var god. Han husker ikke, om der var korrosionshuller i arbejdsdækket i 2015. De forhindrede ikke på nogen måde IF Skadeforsikrings besigtigelse i 2015.

Han regnede med, at man kunne klare sig med forsikringssummen på 7,5 mio. kr. Men i december måtte han oplyse, at der skulle bruges flere penge. Reparationerne er også udtryk for en forbedring. Da Colin Barker så dokken igen efter istandsættelse, havde han en anbefaling om, hvad der også skulle gøres. Afhørte forelagde det for bestyrelsen og den nye ejerkreds, som ønskede, at dokken skulle fungere mange år frem. Ejerkredsen tilførte derfor 10 mio. kr. En virksomhed i Tyskland skiftede dokkens arbejdsdæk.

Hvis Colin Barker havde besøgt Hirtshals Yard i 2015 og havde sagt, at de skulle lave meget mere, end de havde gjort, ville han have forelagt Colin Barkers betragtninger for bestyrelsen. Han ville nok have gjort alt, hvad han kunne for at finde nogle investorer, fordi værftet betyder meget for byen. Frem til havariet i 2018 var der ikke nogen, der havde sagt, at de var på gale veje, hvis de ikke brugte mange flere penge på dokken. I givet fald ville han have taget det op i bestyrelsen.

IF Skadeforsikring stillede efter havariet i forbindelse med fornyelse af forsikringspolicen nogle betingelser, som fremgår af forsikringspolicen for aftaleperioden 6. december 2018 – 30. september 2019. Betingelserne var allerede en del af dokmesterens tilsyn med dokken, bortset fra kravet om tykkelsesmålinger.

Af fotos fra TMC's anden besigtigelse i marts 2019 ses et skib i dokken. Havtrygd sagde, hvad der skulle være styr på. Han husker, det endte med, at der blev tegnet en ekstra forsikring, som skulle dække ud over ansvarsbegrænsningen på 15 mio. kr. Det er ikke blevet krævet, at der skulle laves noget på de ting, der ses på billederne.

Der blev efter hændelsen med Esvagt Observer opsat en bølgebryder i form af forstærkede stålplader, som ikke er en del af dokkens konstruktion. Stålpladerne kan sættes på og tages af. Når et skib er i dokken, sættes bølgebryderen på. Bølgebryderen vejer maksimalt 2 tons.

Der findes flere teorier om årsagen til havariet. Hans egen teori er, at en søventil, som er placeret ud imod søen, og hvor der indtages vand igennem, ikke har lukket korrekt. Den kan have været beskadiget, så vandet er løbet fordi. Der er en søventil for hver ballasttank. Søventilerne har ikke været taget ud, men er blevet åbnet og lukket som kontrol for at sikre, at de var tætte. Dokmesteren ville mellem hver dokning kunne se, om søventilerne var tætte. Dokumentation blev opbevaret i dokken, som havarerede, og er derfor gået til.

Det er et lovkrav, at der er regler om arbejdsmiljø, og de overholdt disse til punkt og prikke. De havde en klar opdeling. Han var sikkerhedschef, og der var et sikkerhedsudvalg som holdt møde hver 3. måned. Det ville være vanvittigt, hvis der ikke havde været et sikkerhedsudvalg m.v. på et værft, som er en farlig

arbejdsplads. Der var også en sikkerhedshåndbog, som var en folder på omkring 20 sider. Den blev givet til kunder og folk med gang på værftet og indeholdt oplysninger om sikkerhedsorganisation, nødpladser, hjelmfarver, kontaktpersoner osv.

Det anførte i referatet af bestyrelsesmødet den 12. marts 2014 om en risikovurdering af medarbejdere handlede om, at der skulle risikovurderes på stillingerne i starten, hvor der ikke var så mange ansatte. Det skulle afklares, hvem der skulle tage over, hvis en person var væk.

Der blev ikke i forbindelse med havariet anmeldt noget til Arbejdstilsynet, og Arbejdstilsynet kom ikke på besøg. Der var ingen personskader. Værftet var tildelt en elitesmiley.

[anonymiseret]

Jesper Reinholt har forklaret, at han er uddannet maskinmester i Søværnet. Han har været i søværnet en del år, indtil han kom til Wärtsilä, hvor han i 2008 blev ansat som projektleder i deres skibsreparationsafdeling i Hirtshals. Hans arbejde som projektleder bestod i salgsarbejde, kalkulation, opfølgning på projekter, tilbudsgivning m.v. På et tidspunkt ville Wärtsilä ikke længere drive værft og skilte sig af med dokken i Hirtshals. Han og Rasmus Brohus ville gerne drive værftet videre. De fandt derfor lokale investorer. Han og Rasmus Brohus fik ejerskab til halvdelen af Hirtshals Yard A/S, og investorerne fik ejerskabet til den anden halvdel.

Foreholdt rapporten fra 18. februar 2013, udarbejdet af Johnny Lillelund Pedersen fra NMC i forbindelse med Hirtshals Yards overtagelse af dokken i 2012, har afhørte forklaret til afsnittet "Generelt", at han ikke synes, der var udfordringer med vedligeholdelse og dokkens stand. Dokmesteren havde fulgt dokken gennem 20-30 år og kendte dokken ud og ind, og der var ingen oplysninger om, at den skulle være uforsvarlig at operere med. De nævnte forhold var noget, man ville tage løbende. De havde ikke noget detaljeret program for hvordan, men dokmesteren havde gjort sig observationer fra sin daglige gang i dokken. Afhørte støttede sig til, hvad dokmesteren sagde. Dokken var en gammel dok, og vurderingen fra dokmesteren var, at nogle huller skulle repareres, og nogle andre huller havde ikke betydning for dokkens sikkerhed. Dokken skulle holdes i en sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.

I Hirtshals Yard var hans rolle den samme, som den havde været hos Wärtsilä. Han havde i Hirtshals Yard titel af projektchef. Han var i dagligdagen både ude og besigtige opgaver, på kontoret eller ombord på skibene. Det var ikke hans opgave at vedligeholde dokken. Det tog dokmesteren sig af.

Dokken var en ældre dok, men den fungerede, som den skulle. Den løbende kontrol af dokken blev foretaget af dokmesteren. Afhørte har ikke selv været nede i bundtankene. Han har tit været i dokken, men ikke i tankene. Hvis dokmesteren meldte, at noget skulle laves, var det afhørte og Rasmus, der tog stilling til det. De har ikke sagt nej til, at noget skulle laves. Dokmesteren kom med det, han mente var nødvendigt for at drive dokken i en sikkerhedsmæssig forsvarlig stand. Dokmesteren vurderede, hvad der skulle laves og stod for at føre det ud i livet. Han husker ikke, at de har fået forelagt noget arbejde, som bestyrelsen har sagt nej til.

Han husker ikke, hvilke risikoforhold der blev drøftet på bestyrelsesmødet den 12. marts 2014 under punkt 6 om "Risikostyring". Han lænede sig op ad revisors anbefalinger. Drøftelserne fandt sted, før Vestkajens Maskinværksted blev opkøbt.

Årsagen til havariet med Esvagt Observer var, at der bevidst blev åbnet for nogle tanke, fordi brønden ikke var stor nok til thrusteren. Stormvejret kom fra en uheldig vinkel, og bølgerne gik ind over dækket og ned i tankene, hvilket medførte at dokken tippede forover. Her var man ikke i tvivl om, hvad der var sket. Esvagt spurgte efterfølgende ind til, hvad de havde gjort for, at det ikke skulle ske igen. Her kunne de fortælle, at de havde etableret bølgebrydere. Som det ses af dokplanen, dokkede Esvagt igen efter hændelsen i 2015.

I forbindelse med Hirtshals Yards afgivelse af tilbud til Hardhaus AS den 29. januar 2018 var afhørte og Ove Jensen oppe og kigge på skibet. Ove udarbejdede herefter tilbuddet, som afhørte så, inden det blev sendt afsted. DM-betingelserne var standard. Han ved ikke, om Ove sendte en kopi af standardbetingelserne med. Det gjorde afhørte altid selv. Han skal ikke kunne sige, om det nogle gange glippede, men som udgangspunkt har de været sendt med. Ove havde kontakten til kunden. Når ordren kom i hus telefonisk, kom skibet ned til Hirtshals, og så tog afhørte over sammen med Ove i første led. Ove fik alene accept af tilbuddet mundtligt. Når skibet kom ned, fik de en underskrift. Sådan havde det vistnok også været før. Når der er tale om en fiskerbåd, tager man til et kaffemøde/opstartsmøde og taler om tilbuddet og om, hvornår de vil gå i gang. Samtidig hermed præsenteres kunden for ordrebekræftelsen og henvisningen til DM-betingelserne. Sådan foregik det stort set altid. Han husker ikke, om han havde DM-betingelserne med ude i denne sag, men det havde han typisk. I givet fald ville det have været 2017-versionen, som er dem, der bliver henvist til i ordrebekræftelsen af 16. juli 2018. Om bord på skibet blev ordrebekræftelsen skrevet under, og de talte om, hvad der skulle laves.

Afhørte kendte Heine Møgster, da han havde dokket tidligere. Hans forhold til Heine Møgster var - som med mange andre af deres kunder - et tillidsforhold. Han har aldrig haft uoverensstemmelser med Heine eller Geir Møgster. Som han husker det, spiste afhørte og Ove frokost med dem efter besigtigelsen i Norge. Han tror, at kontraktudvalget sørgede for i ordrebekræftelsen at tilføje nogle bestemte paragraffer fra DM-betingelserne, som blev fremhævet.

Han havde et møde med Geir Møgster. Han tror, det foregik på skibet. Det er det mest normale. Måske var Ove til stede. Ove var meget kundemindet, så han var altid med ude at drikke kaffe. Han vil typisk sige, at de arbejder ud fra DM-betingelserne. Der blev ikke spurgt ind til de nærmere betingelser. Der var ikke nogen, der spurgte til Hirtshals Yards forsikringsforhold. Afhørte kan forestille sig, at der bare blev skrevet under, uden at der blev spurgt til noget, og uden at indholdet af ordrebekræftelsen blev læst. Det gjorde de fleste. Afhørte sendte ordrebekræftelsen i kopi til Hardhaus AS, og et eksemplar blev lagt i messen. Dette var også tilfældet i forbindelse med andre dokninger. Sådan foregik det i langt de fleste tilfælde. De arbejdede også for de store rederier, som havde et dokument, som Hirtshals Yard også skulle skrive under på. Før ordrebekræftelses-

skabelonen blev lavet, blev der underskrevet noget tilsvarende, formentlig også med henvisning til DM-betingelserne. Ellers foregik tingene på samme måde. Ove modtog bekræftelsen af tilbuddet telefonisk. Denne procedure er helt normal. Når skibet kom til værftet, fik afhørte sin underskrift for at have styr på formalia vedrørende bekræftelse og betingelser. Han vil tro, at Geir Møgster kendte denne procedure fra tidligere.

Det var et stort malerjob, så der var mange ting, der skulle afrigges, inden man kunne gå i gang. Skibet har nok ligget ved kaj i en uges tid før dokningen. Han fortalte kunden, hvornår de skulle dokke ind og på hvilken kanal, så de kunne kommunikere med dokmesteren under inddokningen. Dokmesteren fik at vide, hvilket skib der skulle dokkes ind. Måske havde han skibets papirer i dokken, så han havde konditionerne fra tidligere. Han husker ikke, hvor længe M/S Hardhaus var i dokken, inden dokken kæntrede. Han husker ikke, at der var nogen ustabilitet på dokken, mens M/S Hardhaus lå der, men han kan se, at der i 7 dage op til dokningen ikke havde været nogen dokalarm. I forbindelse med malerarbejdet skulle skibet sandblæses og nedvaskes med ferskvand. Han mener ikke umiddelbart, at der var vand i dokkens tanke.

Han fik besked om kæntringen, da han og Ove var på besigtigelse i Norge. Han fik en sms fra Rasmus med et billede af dokken.

Det ser ud til, at der er kommet vand i den ene side af dokken. Det er ikke vand, der er skvulpet indover dækket. Vandet kan næsten kun komme fra rørsystemet, det vil sige fra ventilationssystemet, fx fra en utæt ventil eller pakdåse. Vandet er kommet med en vis hastighed. Det pludselige ryk, som ses på videoen, må formodes at være, da skibet faldt af dokklodserne. Det var uheldigt, at dokmesteren ikke fik alarmen.

Afhørte var almindeligt bestyrelsesmedlem. Han stod for status på projekterne, herunder hvad der var i pipelinen.

I 2018 var Hirtshals Yards likviditet udfordret, fordi de havde fået lavet en dum aftale. Køber skulle betale 80 % inden kontraktens indgåelse, men de resterende 20 % og ekstraarbejder var der ingen aftale om. Projektet udviklede sig, og regningen blev meget større end oprindelig antaget. Dette gjorde, at der var et stort beløb, som først skulle betales til sidst. De havde travlt og meget arbejde og havde lavet en for dårlig aftale med rederiet. Hertil kom det, som Rasmus har forklaret om Royal Greenland. Afhørte og Ove talte med Royal Greenland om aftalen, før projektet gik i gang, så der var ingen tvivl om, at Royal Greenland stod bag. Først da de kom i gang, stod der et andet navn som ordregiver. Likviditetsudfordringerne var ikke ham bekendt årsag til, at vedligeholdelsesarbejder på dokken ikke skulle være blevet udført.

Meningen med en ny dok var ikke at erstatte flydedokken. De ønskede en større dok, fordi Hirtshals var i vækst, men det krævede en større dok. De ønskede også fleksibiliteten ved en større dok, ligesom der i givet fald ikke ville være noget driftsstop. Meningen var, at der skulle bygges en ny tørdok og et nyt kajanlæg, som flydedokken skulle lægges ved, så driftsstoppet kun ville have været ganske kortvarigt.

Han husker ikke, hvem der indgik aftale med J. A. Rederiet om at bistå med bjærgningsarbejdet. Hirtshals Yard havde næppe penge til at betale for bjærgningsarbejdet. Det er ikke sandsynligt, at Hirtshals Yard beordrede det. Han har i hvert fald ikke gjort det. Det var mest Rasmus, der havde kontakten til IF Skadeforsikring.

Han har 2-3 gange fået udbetalt et udbytte på ca. 100.000 kr. Han har ikke fået noget udbytte på 8 mio. kr. Det blev ikke udloddet til dem. Han har ikke tjent penge på at være medejer af Hirtshals Yard. Efter havariet fandt han aldrig motivationen igen. [anonymiseret]

Torben Stegenborg Andersen har forklaret, at han er uddannet revisor. Han arbejder ikke længere som revisor. I perioden 1996-2008 var han direktør i en byggevirksomhed. Herefter har han arbejdet som professionelt bestyrelsesmedlem, idet han stille og roligt har opbygget en portefølje af bestyrelsesposter.

Fra midten af 1980'erne til ca. 1990 var han revisor hos BDO, hvor han var kollega med Peter Christensen.

Han blev bestyrelsesmedlem i Hirtshals Yard gennem Peter Christensen, som nævnte afhørtes navn. Han mødtes med Rasmus Brohus og Jesper Reinholt, og de indgik en aftale. Han kendte ikke på daværende tidspunkt nogen af ejerne. Han kendte i begrænset omfang advokat Jesper Langsted, som bistod med konsulentarbejde i 1 ½ år, inden han blev valgt til bestyrelsen.

Han blev bestyrelsesformand, fordi han kunne sørge for, at tingene forløb, som de skulle. Han har ingen baggrund i det maritime. Han støttede op om de økonomiske forhold. Han ved noget om at drive projektvirksomhed ud fra en ledelsesmæssig tilgang, men han ved ikke, hvordan man "slår søm i". Han har aldrig været i dokken. Han ved, at der blev gjort et stort arbejde, herunder i relation til sikkerhed, og der var en lang sikkerhedshåndbog. Han har hørt om sikkerheden, når han kom på værftet, men ikke på bestyrelsesmøder.

De aftalte, hvordan der skulle rapporteres, og de aftalte, hvor ofte de skulle mødes. Det blev stille og roligt sat i system. De aftalte ét bestyrelsesmøde hvert kvartal og herudover ad hoc møder og møder, hvis der "var ild i noget". Han talte ofte med Rasmus om blandt andet økonomi. Der var ikke noget her, der var anderledes end i andre bestyrelser.

Han mener, han har opfyldt sine forpligtelser som bestyrelsesformand.

Rasmus var medejer og administrerende direktør. Rasmus havde tidligere været chef hos Wärtsilä og havde i øvrigt en god baggrund. De havde et rigtig godt samarbejde og komplementerede hinanden rigtig godt. Rasmus gjorde det godt.

Jesper Reinholt var bestyrelsesmedlem og projektleder. Afhørte havde i det daglige mindre med Jesper Reinholt at gøre. Når projekterne blev færdige, kunne de se, at der blev tjent fornuftigt på projekterne, så Jesper Reinholt vidste, hvad han havde med at gøre.

Jørgen Rotbøll drev virksomhed med maling af skibe. Bent Boll Petersen havde en vognmandsforretning og lejede krantimer ud. De havde en ejerinteresse, fordi de sammen med andre ejede 50 % af Hirtshals Yard. De kunne bidrage med de tekniske ting.

Referat af bestyrelsesmøderne blev i starten skrevet af bogholder Charlotte Jepsen, men senere af økonomichef Ditte Pedersen.

Direktionsorienteringerne blev skrevet af Rasmus Brohus og Jesper Reinholt, og det var dem, der sendte dem ud efter at have "scannet" virksomheden.

Før denne retssag blev anlagt imod ham, spurgte sagsøgerne ham ikke, om han kunne forklare sig og vise noget materiale. Hvis man havde spurgt ham, kunne han have sendt materiale. Han har bidraget med en stor del af materialet i sagen.

Vedrørende budgetlægningsprocessen i perioden 2012 og frem til konkursen i 2021 brugte de deres egen budgetmodel. De så på ordrebøgerne og i pipelinen, og herudfra lagde de budgetter. Deres budgetlægning var typisk lidt konservativ. De brugte altid flere penge, end der var budgetteret med. De fik tilbagemeldinger om, at mere vedligeholdelse på dokken var nødvendigt, hvilket de – med deres tilgang – imødekom. Det var organisationen, der forestod budgetlægningen. Udkast til budget blev sendt til bestyrelsen og blev drøftet på et bestyrelsesmøde. Når der kom pres på rammerne, måtte de i banken. De havde en god dialog med banken. Frem til regnskabet 2016/2017 var de altid på den gode side af budgetterne ved årsafslutningen.

Det var ikke nødvendigt med en revisorpåtegning på budgetterne. Det handlede om at sikre, at de havde en fornuftig drift, og at de kunne betale deres regninger ud fra likviditetsbudgettet. Det er helt sædvanligt, at budgetterne ikke påtegnes. Det er typisk ved opstart, eller hvis der er problemer, at revisor kommer ind, fordi bankerne stiller krav om et revisorstempel. Revisor kan ikke forholde sig til budgetforudsætninger – det er virksomheden bedst til.

Han fik ikke dengang tilsendt NMC's rapport fra 18. februar 2013. Det fremgår af direktionsorienteringerne, hvad der blev videregivet. Han blev ikke gjort bekendt med kritikpunkterne i forhold til vedligeholdelsesstanden. Han fik et billede af, at man løbende gennemgik, planlagde, eksekverede og fulgte op. De drøftede det og blev betrygget i det. Han så ikke problemer med dokken, som der ikke blev taget hånd om. Han husker ikke specifikt reaktionen i bestyrelsen, men Rasmus sagde, at han ville få det gjort, og at der var styr på det. Han kender ikke dokmester Niels Jørgen Larsen. Afhørte har mødt ham første gang efter havariet.

Afhørte har ikke selv været i dokken og kigget efter huller m.v. Det er ikke hans opgave at vedligeholde driftsmidlerne. Rapporteringerne har været positive og suppleret med, at der ville blive gjort noget ved det. Når der er blevet bedt om penge, er det blevet bevilget. Forbruget på vedligeholdelse har været stigende hen over årene. Han var betrygget i, at tingene foregik pænt og ordentligt, og at

der blev lavet det, der skulle. Der er i øvrigt brugt et næsten tilsvarende beløb på forbedring af dokken, og den overvejende del af forbedringerne er stål.

Bestyrelsen har ikke fået oplysninger om alvorlige problemer om dokkens forsvarlighed eller skåret ned på penge til vedligehold eller forbedringer – tværtimod. Bestyrelsen har ikke fået sådanne oplysninger, at han syntes, de skulle have haft nogle eksterne ind for at gennemgå dokken. Han havde ikke anledning til at indhente fx en som Colin Barker til at kigge Rasmus efter.

I forhold til punkt 8.5 i forretningsordenen om bestyrelsens pligt til at etablere de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller drøftede de forskellige ting, herunder fx salgs- og leveringsbetingelser. Der blev rapporteret om dokkens stand til bestyrelsen, men ikke i en form som angivet i Johnny Lillelund Pedersens rapport af 18. februar 2013. De havde en kompetent direktion, der tog sig af vedligeholdelse af driftsmidler, så det var han fuldstændig tryg ved.

De gennemførte ikke ISO-certificering. Det var en kommerciel beslutning om ikke at prioritere projektet. Det havde intet med dokkens vedligeholdelsesstand at gøre.

Når de på bestyrelsesmødet den 12. marts 2014, punkt 6, drøftede risikostyring, drøftede de det i bred forstand. Der var ikke nogen speciel årsag til, at de fokuserede på dette. Risikostyring var alt fra forsikringsdækning, valutakursudsving m.v. Han husker ikke, om de drøftede risikostyring i forhold til ulykker. Han ved ikke, hvad der menes med, at man ville lave en risikovurdering på medarbejdere. Dette gør man ikke normalt.

På bestyrelsesmødet den 11. december 2014, punkt 7, drøftede de forsikringer. De skulle have de rigtige summer på forsikringen. Han tror ikke, de talte om ansvaret over for kunder. Selve det med at tegne forsikringer var ikke en del af det – det tog Rasmus sig af.

Han kan ikke huske indholdet af drøftelser om en stormskade på dokken i størrelsesordenen 60.000-70.000 kr. på bestyrelsesmødet den 8. april 2015. Det var en mindre skade, så det er ikke noget, han har hæftet sig ved.

Vedrørende hændelsen med Esvagt Observer sendte Rasmus rapporten til bestyrelsen, og de drøftede den på gentagne bestyrelsesmøder. Afhørte læste rapporten. De fik oplyst årsagen til skaden – at der var skåret hul ned til tankene – og at det var stormen, hvor vinden drejede til den mest uheldige side, der var årsagen til denne ulykke. Der blev installeret bølgebrydere, hvilket for ham virkede plausibelt. IF Skadeforsikring sagde, at det skulle koste en præmiestigning på 5 %, hvilket afhørte syntes var billigt. I rapporten stod ikke noget om vedligeholdelse. Den stemte med, hvad der blev fortalt. Afhørte har ikke talt med IF

Skadeforsikring om det. Det var Johnny Lillelund Pedersen, der udarbejdede rapporten, og som også i 2012 havde påtalt vedligeholdelse. Han må derfor have haft alt mulig grund til eventuelt at påtale det igen. Der var ikke noget ved orienteringen om Esvagt, der fik ham til at tvivle på, om han kunne stole på Rasmus. De var i bestyrelsen enige om, hvordan den hændelse skulle vurderes. Afsnittet i rapporten om årsagen til skaden læste han ikke som nogen advarsel. Der var en teknisk kompetent person til at skrive rapporten, og det havde han tillid til. Han overvejede ikke, om der forelå tilstrækkelige oplysninger til at vurdere dokkens stabilitet.

Når det af direktionsorienteringen fra den 30. marts 2016 fremgår, at skaderne skulle udbedres, så sikkerheden var i orden, men ikke mere end det, mente han, at sikkerheden var i orden.

Når man i direktionsorienteringen fra 22. juni 2016 henviser til "Risikobegrænsning" blev det overvejet at danne en koncern og lægge anlægsaktiverne op i holdingselskabet for at begrænse risikoen. En ny ejerstruktur som angivet i advokat Jesper Langsteds notat af 23. marts 2017 ville ikke stille kreditorer m.v. dårligere. Omstruktureringen har ikke medført tab for nogen. Hirtshals Yard ville være endt i konkurs uanset hvad, fordi alle aktiverne var pantsat til banken. Egenkapitalen er ligegyldig i forhold til likviditet.

Frem til 2018 var Hirtshals Yards likviditet god. Gennemgår man årsrapporterne ses det, at Hirtshals Yard første år tjente 1 mio. og de følgende år henholdsvis 2,4 mio. kr., 5,8 mio. kr., 1,9 mio. kr. og 6 mio. kr. I de første 5 regnskabsår var der således tjent ca. 17 mio. kr. før skat, svarende til ca. 13 mio. kr. efter skat. Der blev udloddet og udbetalt 2,4 mio. kr. I både 2014/2015 og 2015/2016 blev der udloddet og udbetalt 600.000 kr. I 2016/2017 var der en omstrukturering, og der blev udbetalt 1,2 mio. kr. til ejerselskabet. Ved udlodningen i 2014/2015 fik Rasmus 150.000 kr., idet han ejede 25 %. Ved udlodningen i 2015/2016 fik Rasmus og Jesper Reinholt hver 150.000 kr., da de ejede hver 25 %. Året efter blev HY Group etableret, og her blev der udloddet 1,2 mio. kr. Rasmus og Jesper Reinholt erhvervede hver yderligere 10 % af selskabet, så deres ejerandel var 35 % hver, tilsammen 70 %, men der blev ikke udloddet til dem. De 1,2 mio. kr. blev udbetalt til ejerselskabet. Han kan ikke forklare denne forskel.

De sidste 2,8 mio. kr., der skulle have været udbetalt, blev det ikke som følge af likviditetsproblemer på grund af Bjørkhaug-projektet, og dermed fik Rasmus og Jesper Reinholt ikke deres del. Så ud af de ca. 13 mio. kr., der er tjent de første 5 år, er der udbetalt 2,4 mio. kr. Der er således puttet over 10 mio. kr. i kassen. Disse 10 mio. kr. blev altså i koncernen. Dette gjorde det nemt at tale med Jyske Bank, som først hævede til en projektramme til 12 mio. kr. og dernæst op til 17 mio. kr., ligesom de fik lov til at købe Vestkajens Maskinværksted. Projektrammen var

udtryk for penge, der kunne aktiveres. Da de kom til foråret 2018, var de likviditetsmæssigt udfordret, men de havde en god relation til Jyske Bank.

Han har udarbejdet et bilag til sagen om træk på kassekreditten sammenlignet med bevilgede rammer fra Jyske Bank. De orange søjler viser den kreditramme Jyske Bank satte, og som blev hævet i 2018. De blå søjler er udtryk for, hvad kassekreditten maksimalt har været trukket til i perioden. Når værftet havde hævet mere, end der var bevilget, er det fordi de fik et aftalt overtræk. Alt foregik i åbenhed. Der blev ikke i denne periode sparet på de budgetterede udgifter på grund disse likviditetsudfordringer. Udgifter, herunder til vedligeholdelse, stod i budgettet og blev brugt som planlagt.

Der blev ved omstruktureringen ikke trukket penge ud af den samlede koncern. Banken havde samme sikkerheder. Rammerne var helt de samme før og efter omstruktureringen. Faktisk øgede Jyske Bank rammen fra 12 til 17 mio. kr. Evnen til at udskrive en check, var den samme.

Han har også udarbejdet et bilag til sagen om Vestkajens Maskinværksted – saldo kassekredit / frie rammer - hvor man kan se, at Hirtshals Yard fra Q1/2018 ramte ind i likviditetsproblemer på grund af Bjørkhaug, hvor de sidste 5 mio. kr. og ekstraarbejder først skulle betales 5 måneder efter afsejlingen. Der var ret mange ekstraarbejder, og der blev derfor opbygget et stort tilgodehavende. Søjlerne viser, hvad der var disponibelt i Vestkajens Maskinværksted.

Hvis man kigger på Jyske Banks tilsagn fra maj 2017, fremgår det, at de tre selskaber - HY Group, Vestkajens Maskinværksted og Hirtshals Yard - ikke kautionerede for hinanden. Jyske Bank blev således ikke stillet anderledes på nogen måde. Skønsmanden gør sig til talsmand for, at likviditetsgrad er udtryk for, hvor god likviditeten er, og det er i et vist omfang korrekt. Men hvis man kan skrive en check, fordi trækningsretten ikke er blevet udnyttet, så er virksomheden likvid, men det tager likviditetsgraden ikke højde for. Det er noget sludder, at man gør det sværere for driftselskabet, fordi man flytter 8 mio. kr. til HY Group. Man handlede blot aktiverne op. HY Group overtog noget gæld, ansvarligt lån og resten fik de på en mellemregning og skyldte dermed Hirtshals Yard penge. Når det så går den anden vej – udlodning – går det af på afdrag/tilgodehavende. Når Hirtshals Yard udloddede 8 mio. kr. i udbytte, blev dette beløb ikke betalt, men de gik fra i de penge, man havde til gode i HY Group. Man fik dermed egentlig bare en slankning af balancen. De 8 mio. kr. forlod ikke koncernen. Omstruktureringen har ikke forringet koncernens likviditet. At man solgte bygninger og dok op i HY Group for ca. 9 mio. kr. medførte, at der skulle betales en årlig leje med ca. 32 %. HY Group skulle betale blandt andet vandleje og arealleje for bygninger på lejet grund, som det er i havnen, og HY Group skulle betale forsikringspræmier. Af årsregnskabet for HY Group for en 4 måneders periode (2016/2017)

fremgår, at ca. 2,7 mio. kr. kom fra datterselskaberne, Hirtshals Yard og Vestkajens Maskinværksted.

Hirtshals Yards driftsmidler blev solgt til HY Group til bogførte værdier, som er en anerkendt måde at gøre det på.

Dokken er ikke nedslidt om 5-10 år. Det beror på regnskabsregler, når der i regnskabet anslås en forventet levetid. Dokken er et godt eksempel på, at den regnskabsmæssige levetid ikke er identisk med den faktiske levetid. Restlevetid i regnskaber hænger ikke sammen med den faktiske restlevetid.

I foråret 2018 opstod en likviditetskrise i Hirtshals Yard på grund af Bjørkhaugprojektet. Ifølge direktionsrapporten var der et tilgodehavende på 15 mio. kr., hvilket var en voldsom belastning, når selskabet havde en kreditramme på 17 mio. kr. De blev i bestyrelsen enige om at gøre noget ved det. De skulle stramme op på projektafviklingen, og de skulle løse den konkrete likviditetsudfordring. De satte arbejdet i gang og mødtes 3 uger senere, vistnok den 23. maj 2018. Her viste budgetterne, at de skulle bruge 1,4 mio. kr. ekstra ultimo juni 2018 og 1,5 mio. kr. ultimo juli 2018. De gik efter at finde 2-3 mio. kr. Det var opgaven efter bestyrelsesmødet den 23. maj 2018. Der kom 1 mio. fra Royal Greenland; den tidligere ejer af Vestkajens Maskinværksted lånte 1 mio. kr. til Hirtshals Yard; og den 22. juni 2018 kom der tilsagn fra Jyske Bank på yderligere 1,5 mio. kr. Desuden var der 1-2 mio. kr. i Vestkajens Maskinværksted at trække på. Af skønsrapporten fremgår, at der var kommet 1 mio. kr. fra Royal Greenland, men der står ikke noget om, at der ville komme 1 mio. kr. fra den tidligere ejer af Vestkajens Maskinværksted, Tonny Jensen, primo august 2018. Det fremgår af referatet af bestyrelsesmøde den 13. juni 2018, punkt 3, at Tonny Jensen ville yde et 4-årigt lån på 1 mio. kr. til Vestkajens Maskinværksted, og at Hirtshals Yard indtil primo august 2018 ville låne beløbet af Vestkajens Maskinværksted via mellemregning. Skønsmanden ser ud til at have læst det som om, at lånet først kom i august, men det er ikke korrekt. Tilsagnet fra Jyske Bank, som kom i en mail den 22. juni 2018, medførte, at der kom 1,5 mio. kr. oveni, og så var der i alt 3,5 mio. kr. Det er korrekt, at det ikke fremgår af bestyrelsesreferatet, at der var en afklaring, men den kom jo i denne mail den 22. juni 2018, hvor de altså havde rådighed over yderligere midler. Jyske Banks tilsagn blev aldrig udnyttet, da det ikke var nødvendigt. Fra den 22. juni 2018 var der ro om den likviditetsmæssige situation. Driften var normal, men de 15 mio. kr. skulle inddrives, og det blev de. Den 7. august 2018 kom der en indbetaling på 4,5 mio. kr. Presset helt op til maksimum var derfor nu taget af. Forløbet førte ikke til, at der blev rejst spørgsmål om, at de ikke kunne bruge penge på dokken, som var planlagt. Det var business as usual.

Den 17. august 2018 nedskrev Jyske Bank kreditrammen med 4,5 mio. kr. Jyske Bank havde pant i dokken. Det er ikke tilfældigt, at Jyske Bank nedskrev

kreditrammen med 4,5 mio. kr. Det skyldtes havariet. Han ved det, fordi han har talt med Jyske Bank om det. De gjorde det, fordi de havde pant i dokken.

Efter havariet fik de først at vide, at forsikringssummen på 7,5 mio. kr. nogenlunde rakte til at udbedre skaderne på dokken. Det viste sig dog, at det blev noget dyrere – yderligere 10-12 mio. kr. I oktober 2018 viste Rasmus beregninger på yderligere 10 mio. kr., men i december 2018 viste beregningerne nærmere 20 mio. kr. Han er sikker på, at de drøftede denne forskel. Han husker ikke, hvad de drøftede. Rasmus og afhørte blev udstyret med et mandat. De måtte finde nye investorer, der ville indskyde penge. De fortalte investorerne, at det var udbedring af skaderne på dokken. De havde alene en forsikringssum på 7,5 mio. kr., så de var reelt underforsikrede, hvilket gav dem problemerne. De nye investorer ville gerne indskyde penge. I foråret 2019 brugte de flere penge på dokken. Som følge af Colin Barkers besigtigelse blev der stillet yderligere krav til dokken. De skaffede penge via investorerne. Udskiftningen af toppen blev gennemført i juni/juli 2019. Hvis Colin Barker 5 år tidligere havde været på besøg og bedt dem skaffe 10 mio. kr. til udskiftning til stål, så kunne de nok have gjort det. Det gjorde de jo senere.

Værftet er nu lukket. Dokken var for lille til den nuværende flåde, idet kunderne var større skibe. De har ikke kunne finde midler til at investere i en ny dok.

Jesper Wilhelm Bo Langsted har forklaret, at han har været advokat i næsten 50 år. Han deponerede sin bestalling i 2021, hvor han gik på pension. Han har ingen teknisk eller maritim baggrund, og han har ikke forstand på skibe eller dokke. Han har kun den viden, han har fra Hirtshals og Hirtshals Yard.

Malermester Jørgen Jeppesen, som købte dokken i 1980'erne, fik bragt den til Hirtshals og overdækket med limtræsbuer. Han var på dokken i 1988, da den blev indviet. Idéen med overdækningen var at male skibe miljøvenligt. Jørgen Jeppesen kunne ikke konkurrere med Hirtshals Yard, og Jørgen Jeppesen gik konkurs. Afhørte havde ikke noget med dokken at gøre fra Jeppesens tid, og til Hirtshals Yard overtog dokken. Han sad i bestyrelsen for Jørgen Jeppesen. Han husker ikke, hvornår Jørgen Jeppesen gik konkurs. Frem til Hirtshals Yard overtog dokken, havde han ikke noget med den at gøre.

Han blev kontaktet af Rasmus Brohus og Jesper Reinholt, som spurgte, om han kunne hjælpe med etableringen af et Management Buy Out. Han deltog sammen med Rasmus og Jesper i en forhandling med Wärtsilä om prisen på dokken og vilkårene. Der skulle skaffes kapital og etableres en forretningsmodel, hvilket skete i nært samarbejde med revisor Peter Christensen. De første år var afkastet 21 %.

Hirtshals Yard overtog dokken i forbindelse med etableringen af selskabet. Han forhandlede vilkårene sammen med direktøren for Wärtsilä. Der var ikke drøftelser om dokkens stand, due diligence eller lignende. Der var det særlige, at Rasmus og Jesper kendte dokken ud og ind fra deres tid i Wärtsilä, så ville han vide noget, kunne han spørge dem. De drøftede det ikke, for når Rasmus ville lægge sine sparepenge i dette, og han kendte dokken ud og ind, var der ingen grund til yderligere drøftelser. Han skønnede, at dokken var pengene værd. Direktøren i Wärtsilä ville sikre sig, at der ikke kom krav bagefter som følge af forurening. Han var meget fokuseret på ansvarsfraskrivelse i forhold til forurening, og det var der derfor meget fokus på. Dette havde intet med dokkens stand at gøre.

Afhørte var med i bestyrelsen for Hirtshals Yard fra starten. Han var juridisk rådgiver for værftet, så alt med papirer og dokumenter, herunder den komplicerede aktionæroverenskomst og forretningsmodellen, udarbejdede han sammen med Peter Christensen.

De mødtes jævnligt - i hvert fald 4 gange om året. Han var mødeleder på bestyrelsesmøderne i de første 2 år, indtil han blev afløst af Torben Andersen. De havde hele tiden haft et ønske om en udefrakommende professionel bestyrelsesformand. De lokale næringsdrivende, som kom med, opfattede ham som Rasmus' og Jespers advokat. De ville gerne have en neutral person, hvilket han prøvede at være, og han har da heller ikke mødt kritik. Det var dog bedre at finde en udefra. Peter Christensen fandt Torben Andersen i 2014. Herefter var afhørtes

rolle reduceret til alene at være juridisk rådgiver. Han var også katalysator mellem ejerinteresserne.

I den tid han sad i bestyrelsen, orienterede han sig via direktionsorienteringerne og bestyrelsesmøderne om, at dokken blev holdt i orden. Det var først i går, at han hørte om den nære kontakt mellem dokmesteren og Rasmus. Det var Rasmus, der refererede til bestyrelsen, og det gjorde han jævnligt og loyalt. Afhørte lagde meget vægt på, at der blev udarbejdet direktionsorienteringer, så de vidste, hvad der rørte sig. Drøftelser om dokken var et fast punkt i direktionsorienteringerne. Han var fuldstændig tryg ved de orienteringer, han modtog. Han fandt ikke anledning til at udfordre Rasmus. Han har stor respekt for Rasmus og hans baggrund, og afhørte vidste, at Rasmus havde forstand på dokkens teknik. Man har ikke i bestyrelsen sagt nej til vedligeholdelse eller forbedringer af dokken. De har naturligvis drøftet, hvad det kostede, men det skulle jo gøres. Det lå dem alle på sinde, at dokken skulle fungere, og at sikkerheden var i orden. Det var sådan, det foregik i hele hans periode i bestyrelsen op til havariet. Tiden fra havariet og frem var en oprivende tid.

Der er underligt nok ikke mange regler for drift af dokke. Det er lidt et "hul". For miljøforholdene er havnen tilsynsmyndighed. Havnen gik vældig meget op i, at værftet ryddede op efter sig. Han var ikke i tvivl om, at den almindelige drift blev håndteret miljømæssigt forsvarligt. Kommunen var også tilsynsmyndighed. Værftet havde desuden miljøgodkendelser. Vedrørende arbejdsforhold var Arbejdstilsynet tilsynsmyndighed. Han er sikker på, at Rasmus havde fortalt ham, hvis der var noget. Søfartsstyrelsen er inde over tilsynet med skibe. Han var bekendt med, at dokken ikke skulle klasses. Rasmus, Jesper og dokmesteren førte tilsyn med dokken, hvor de havde deres daglig gang.

Han har ikke før under denne retssag set besigtigelsesrapporten, som blev udarbejdet af Johnny Lillelund Pedersen i forbindelse med Hirtshals Yards overtagelse af dokken i 2012. Han vidste, at dokken var gammel.

Han var med til at udarbejde forretningsordenen for bestyrelsen i Hirtshals Yard i september 2012. Om klausulen i punkt 8.5 vedrørende "fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller" har afhørte forklaret, at de ikke udarbejdede selvstændige procedurer for dokken. Rasmus afrapporterede til dem, og disse afrapporteringer var meget tilfredsstillende. Punkt 8.5 henviser ikke til dokken, men derimod til økonomien. Det havde ikke noget med risikostyring i forhold til driftsmidlerne at gøre. Han husker ikke, hvilken risikostyring de talte om på bestyrelsesmødet den 12. marts 2014, punkt 6. Det giver ikke nogen mening for ham, når der står "risikovurdering på medarbejder". Senere har de talt om risikobegrænsning i forhold til omstrukturering. Der var arbejdsgiverkontrol, så de var trygge ved, at det var i orden, og de ønskede ikke nogen noget ondt.

I relation til en udgift til en stormskade på dokken på 60.000-70.000 kr., som er anført i referatet af bestyrelsesmødet den 8. april 2015, handlede dette om, at de ønskede at få prøvet, om forsikringspræmien var i orden, eller om de betalte for meget. De kontaktede derfor Codan for at få et andet tilbud. Om det skete her eller senere, husker han ikke. Codan gav et tilbud, som de valgte ikke at tage imod. Det anførte svarer i øvrigt til en sædvanlig kaskoforsikring på en bil, hvor man ikke anmelder småskader. 60.000-70.000 kr. var ikke store penge i forhold til dokken. Da det handlede om, at de bad om en præmienedsættelse, så det er klart, at hvis IF Skadeforsikring kom ud og kiggede og så, at der var noget her og der, ville de ikke få en præmienedsættelse. De var dog ikke spor bange for det. IF Skadeforsikring skulle jo have lov til at kigge på dokken.

Afhørte forlod bestyrelsen den 11. april 2019, hvor de nye investorer kom med deres bestyrelse. De smed vistnok 20 mio. kr. ind i værftet. De eneste tilbageværende i bestyrelsen var Rasmus Brohus og Torben Andersen.

Vedrørende Esvagt Observer hændelsen i november 2015 fik han forklaret årsagen til hændelsen, og forklaringen var overbevisende. Der var fjernet en del af gulvet i dokken, og der kom sø ind over dækket. IF Skadeforsikring betalte 900.000 kr. for reparation af dokken. Hirtshals Yard smed vistnok 500.000 kr. oveni. Man foretog udbedringer for i alt omkring 1,3 – 1,4 mio. kr. IF Skadeforsikring gennemgik dokken, og den blev repareret, hvilket ikke gjorde den ringere. Han følte sig derfor betrygget i det indtryk, han indtil da havde haft, nemlig at arbejder, der skulle laves, blev lavet. Det var som at have haft bilen til stort service og fået at vide, at alt var i orden. Der var ingen grund til at tro, at de ikke kunne køre videre. NMC's indledende besigtigelsesrapport af 12. november 2015, som blev rekvireret af IF Skadeforsikring, blev sendt til bestyrelsen. Han hæftede sig ikke ved afsnittet om, at udtalelser var baseret på meget løse opmålinger fra en GA-tegning af dokken og skulle tages med et vist forbehold. Han fik en god forklaring på hændelsen, og han følte sig tryg. Han kunne ikke tage stilling til, om det var en god eller dårlig idé at skære pladerne i tanktoppen op. De drøftede det på bestyrelsesmødet den 2. december 2015. De var klar over, at dokken var blevet ustabil, da vandet fossede ind i hullet. Det var indlysende selv for ham. Da skaden var udbedret, kørte de trygt videre. Han opfattede det sådan, at man også gennemgik dokken og ikke kun skaderne i forbindelse med hændelsen. Rapporten rejser ikke spørgsmål om dokkens vedligeholdelsesstand. Hvis den havde gjort det, ville han have bemærket det. Bestyrelsen var ikke nervøse over, at IF Skadeforsikring ville se på dokken. Der var ikke noget, der skulle skjules for IF Skadeforsikring.

Fra marts 2016 og frem til august 2018 blev der fortsat vedligeholdt, drøftet vedligeholdelse og lagt budgetter. Det var en ongoing proces. Fra 2016 og frem blev der overhovedet ikke sagt nej til vedligeholdelse. Det skulle bestyrelsen i givet

fald have haft belæg for at sige. Når Rasmus kom og sagde, at der skulle vedligeholdes og forbedres, så blev det drøftet og ikke afvist af bestyrelsen.

Han var en af fadderne til omstruktureringen i 2017. Det overrasker ham, at denne manøvre er gjort til noget odiøst. Samtlige værfter, han kender til, har denne konstruktion. I andre brancher er denne konstruktion også helt normal. De talte om det fra starten i 2012, men det var indviklet nok i forvejen at finde balancen mellem investorerne, så det blev ikke til noget. Da Vestkajens Maskinværksted blev købt, fik de to ben at stå på, og så var det yderst relevant at finde en overbygning i form af et holdingselskab, som fik indskudt aktiverne og lejede disse ud til datterselskaberne. Dette er helt normal praksis, og det var ikke for at snyde nogen. Man havde krydskaution, og Jyske Bank havde pant i aktiverne. Det var en risikoafdækning, ligesom det er en risikoafdækning, når man opretter et aktieselskab. Det var lige før, det ville have været ansvarspådragende, hvis han ikke på et tidspunkt havde nævnt, at det var en god idé. Både ham selv, Peter Christensen og Torben Andersen støttede konstruktionen, og der blev absolut ikke tænkt noget odiøst i denne henseende. Det var blot rettidig omhu.

Det er ham, der har udarbejdet notat af 23. marts 2017 om en fremtidig ejerstruktur ved køb af Vestkajens Maskinværksted A/S og risikobegrænsning i Hirtshals Yard A/S. De fik idéen til en risikobegrænsning, fordi de købte Vestkajens Maskinværksted. De havde talt om helt fra starten, at en holdingselskabskonstruktion ville være en god idé. Det havde intet at gøre med en risiko som følge af dokkens dårlige stand. Det havde været åndsvagt, hvis de var bekymrede for dokkens stand – hvorfor skulle de så lægge den op i holdingselskabet.

Man drøftede i begyndelsen af 2018 eller deromkring erhvervelse af en ny og større tørdok, fordi de gerne ville udvide kapaciteten, idet flydedokken både løftemæssigt og længdemæssigt havde begrænset kapacitet. De to dokker skulle have været brugt parallelt. De ville gerne kunne tage større skibe. Der blev udarbejdet en rapport for at afdække mulighederne. De var klar over, at det ville blive meget dyrt – formentlig over 100 mio. kr. Disse penge havde de ikke, så der skulle findes investorer til en sådan tørdok. De havde forhandlinger med flere forskellige. Det er det rene vrøvl, at Hirtshals Yard skulle have tømt kassen på grund af betaling af udbytte i 2018. Der blev ikke flyttet 8 mio. kr. i kontanter. Udlodningen fra Hirtshals Yard til holdingselskabet var helt normal. De skuffede ikke nogen.

De blev op til direktionsorienteringen den 2. maj 2018 enige om at oprette et kontraktudvalg for at løfte kvaliteten. Man skulle være mere opmærksom på, hvem der skulle betale, og hvad der skulle laves. Det gjaldt også ordrebekræftelserne. Det var vigtigt, at kunderne skrev under på, at de var bekendt med DM-betingelserne. De belastende vilkår skulle trækkes op på forsiden, hvor der skulle skrives under. Dette gjorde de netop for at sikre sig, at kunderne vidste, hvad de gik

ind til. Arbejdet med ordrebekræftelserne blev iværksat i maj 2018. Han mener, at ordrebekræftelsen i denne sag var et udslag at dette arbejde.

Spørgsmålet om ISO-certificering havde ikke spor med dokken at gøre. Det var ikke sådan, at man opgav ISO-certificering, fordi dokken ikke var i orden. En ISO-certificering handler om, hvordan man håndterer tingene. Der laves en kvalitetshåndbog. Det handler ikke om driftsmidlernes stand. Det handler om, at alle behandles efter særlige rutiner, og certificering ville omfatte hele virksomheden. Dokken er bare et af mange driftsmidler. Når der ISO-certificeres, kræves en enorm indsats af ledelsen og personalet. Han forstår godt, at Rasmus syntes, det var for stor en mundfuld. Det var dejligt at kunne tiltrække nye kunder, men det var ikke livet om at gøre det.

Bjørkhaug var et stort norsk fangstskib. De havde forhandlingerne med Royal Greenland om, hvad der skulle laves på skibet. De fik det klare indtryk, at Royal Greenland skulle betale. De følte sig noget smidt under bussen af Royal Greenland, da de sagde, at det måtte og ville de ikke. Betaling skulle ske i takt med, at kutteren tjente penge ind, og der blev derfor lavet en afdragsordning, som i øvrigt blev overholdt til punkt og prikke. Men Hirtshals Yard manglede i en periode 15 mio. kr. Afhørte havde på fornemmelsen, at de nok skulle få betaling, idet Royal Greenland ikke kunne tåle at brænde et lille værft som deres af på den måde. Likviditetskrisen på Hirtshals Yard var ganske kortvarig og blev løst ved lån fra Tonny Jensen og Jyske Bank. Og så kom afdragene. Da pengene blev skaffet, havde de nok likviditet. Trods denne kortvarige likviditetskrise, sparede de ikke på dokken. Det turde de ikke. Det var slet ikke til diskussion. Han husker, at Rasmus skrev, at sikkerheden skulle være i orden, men der skulle ikke laves mere end, at sikkerheden var i orden. Dette indebar, at der ikke skulle laves unødige arbejder. Det har han vel skrevet for at berolige bestyrelsen. Først og fremmest som sikkerhed for driften. Det afgørende var, at kunderne ikke blev udsat for tab, og at dokken ikke led tab.

[anonymiseret]

Søren H. Pedersen har forklaret, at han er uddannet elektromekaniker. Han har sejlet som elektriker, inden han kom til maskinmesterskolen, hvor han tog en udvidet maskinmestereksamen og sejlede som maskinchef. Herefter læste han til ingeniør på Aalborg Universitet. Han er i dag ansat ved Aalborg Besigtigelseskontor, som er et uvildigt besigtigelseskontor, der tilbyder besigtigelser til kunder i hele verden. Aalborg Besigtigelseskontor har eksisteret i 50 år, og kunderne er blandt andet forsikringsselskaber, rederier og ladningsejere.

Han stiftede bekendtskab med dokken i Hirtshals i midten af 1990'erne. Han fik indgående kendskab til dokken i 1998, hvor han udfærdigede en tilstandsrapport i forbindelse med, at Wärtsilä overtog dokken. Dokken var taget ud af drift, idet han skulle ned i tankene i forbindelse med besigtigelsen. Han foretog tykkelsesmålinger på udvalgte steder i dokken, hvilket skete ved brug af en sonde, der kunne foretage målinger bag rustskallerne. Han besigtigede dokken indefra, mens den flød på vandet. Der var over 50 % tæring i mange af stålpladerne. Dokkens tilstand var rusten og dårlig, og der var synlige skader på dækket samt huller i arbejdsdækket, der skulle repareres. Der var ikke tærezink i ballasttankene, og der var heller ikke coatet med flydecoating, som flød med op, når tankene blev fyldt med vand, hvilket han har set andre steder. Han har også set dokke, der kunne skilles ad. Han antager, at de andre dokker, som han har set, er hugget op og solgt til skrot.

Han har imellem 1998 og 2018 været forbi dokken i Hirtshals 10-12 gange om året i forbindelse med, at han har besigtiget skibe, som har ligget i dokken. Han har under besigtigelserne af skibene været inde i dokken. Dokken har været rusten og hullet alle de 10-12 gange årligt, han har været i dokken. Udskiftningen af dokdækket begyndte i 1998, men udskiftningen var ikke nået i mål i 2018.

Den 17. august 2018 var han på vej ud til et job, da han blev ringet op af Bjarte Wallevik fra Havtrygd, der bad ham om at køre til Hirtshals. Han ankom til Hirtshals ved 10-tiden, hvor han så, at dokken lå med slagside. Situationen var ustabil. M/S Hardhaus befandt sig i dokken, og det knagede og bragede i stålet. Når færger sejlede ind og ud af havnen, påvirkede det vandstanden med op til en halv meter, hvilket var skidt. De opfordrede alle i havnen til at manøvrere med forsigtighed. Hans rolle var at få kortlagt situationen vedrørende skibet og finde ud af, hvad man kunne foretage sig for at redde skibet. Han havde derfor hovedfokus på skibet og på at udfærdige en reparationsspecifikation, så der kunne indhentes reparationstilbud fra andre værfter. Det blev hurtigt erfaret, at bundventilerne til skibet lå i værkstedet. Den første dag var der ikke fremskridt med bjærgningen af skibet, men dokken stabiliserede sig på havbunden. Han målte løbende slagsiden på dokken.

Der var mange besigtigelser i dagene fra den 17. august 2018 og frem til den 24. august 2018, hvor skibet blev skilt fra dokken. De indhentede reparationstilbud

fra både danske og norske værfter. Hardhaus AS valgte Orskov Værft til at foretage reparation af skibet.

Han har udfærdiget besigtigelsesrapporten af 1. maj 2020. Han har taget billederne. I rapporten har han omtalt, hvad årsagen til ulykken var, og han har ikke efterfølgende ændret mening. Han har vendt hver en sten. Dokken var skadet efter hændelsen, fordi vægten fra skibet kom ind over klodserne i dokken, som blev trykket ned i den rustne dårlige dokbund. Dette medførte, at skibet faldt over og kom i kontakt med dokvolden. Han var ikke i tvivl om, hvorvidt skaderne var opstået ved hændelsen, eller om skaderne var en følge af korrosionsskader. Han besigtigede både ballasttanke og arbejdsdæk og fandt, at dokken var meget rusten og i meget dårlig stand. Der var desuden tærehuller i hele arbejdsdækket. Han foretog ikke tykkelsesmålinger under besigtigelsen, men det var ikke nyt stål, der sprang ham i øjnene. Efter hans opfattelse var der ikke den store forskel på dokken i 2018 sammenlignet med 1998, bortset fra at dokken var i forfærdelig stand efter at have ligget på havets bund. Han tog billeder af arbejdsdækket, fordi det i 1998 blev anbefalet, at det blev skiftet. Dokkens vedligeholdelsestilstand var dårlig. Der er imidlertid også andre dokker, der har været dårlige, men de er taget ud af drift, da det har været for dyrt at sætte dem i drift.

Han kan ikke med sikkerhed sige, hvad årsagen til kæntringen var, men det er hans opfattelse, at kæntringen skete som følge af en serie af uheldige omstændigheder, hvor ferskvandsindtrængning på dokdækket kan have været en katalysator. Hvis der er fri væskeoverflade, er der ingen stabilitet. Vandet kan løbe igennem skotterne, som var korroderet, hvorefter det er akkumuleret, og så er det gået stærkt. Der var basis for, at der kunne løbe ret meget vand ned i tankene på topdækket.

Dokken havde cirka 600 tæringshuller. Omkring 3-4 stykker ved hver bundstok. Tæringshullerne lå i et mønster. Derfor har han lagt en tommestok på foto 2 i rapporten på side 18. Man vil meget gerne have et sikkert fribord, så der ikke kommer vand ind i dokken. Normalt løber vandet ud af spygatterne igen, men når der er utætheder, skal der være overvågning døgnet rundt, så der kan pumpes. Der må heller ikke være for højt et fribord, idet tyngdepunktet kan blive for højt og medføre, at dokken vælter. Når han skal give slæbetilladelse for en pram, vil han gerne have, at der er 2 fods fribord.

Hvis dokdækket havde været fornyet, havde det ikke været muligt for ferskvandet at løbe igennem dokdækket. Oprindeligt var dokken konstrueret med 24 tanke, som kunne adskilles, men på grund af tærehuller og revner har det været muligt for vandet at løbe fra den ene tank til det anden. Der er i givet fald tale om utilsigtet vandindtrængen, men når der pumpes mere vand ud end ind, fungerer det. Hans indtryk var, at dokkens Siemens-pumper var rigtig gode med stor kapacitet.

Skibets bundventiler lå på værkstedet. Store rederier stiller krav om, at der sættes blændflanger på, når der bliver arbejdet i mere end 3-4 dage. Det ville også have gavnet situationen meget, hvis det var gjort her. Under bjærgningen piblede der vand ind på de tre steder, hvor skibets ventiler var taget ud, men det lykkedes at pumpe mere vand ud end ind og sætte blændflanger på, så situationen blev stoppet.

Han har ikke drøftet eller været involveret i, hvordan regningen for bjærgningen af skibet skulle fordeles mellem forsikringsselskaberne. Han har under bjærgningen af skibet været meget transparant og har haft Nordic Marine Consult med på sidelinjen i forhold til, hvad de under bjærgningen ønskede at opnå.

Den 18. september 2018 blev der foretaget en besigtigelse med Allan Palmgren fra Nordic Marine Consult. Det første billede i rapporten på side 18 er taget på dokkens styrbordsside, hvor man under bjærgningen konstaterede en optrykning, hvor dykkerne havde sat en lap på for at stoppe vandindtrængningen. Han tolkede det som noget, der var sket i forbindelse med havariet. Han var nede i alle tankene, og der var lækager og synlige åbninger i tankene og skotterne på langs. Det var en sikkerhedsmæssig alvorlig situation med sådanne huller, idet der kunne komme utilsigtet vand i tankene. Man risikerede ligeledes frie væskeoverflader.

Han rettede efter reparationen af skibet henvendelse til Havtrygd og spurgte, om han skulle udarbejde en endelig besigtigelsesrapport. Han aftalte først med Havtrygd senere, at han skulle udarbejde den endelige rapport, og da hans fokus til at starte med var på skibet, gik der derfor en del tid fra ulykken den 17. august 2018, før han udfærdigede besigtigelsesrapporten af 1. maj 2020.

I marts 2021 var han forbi dokken, hvor han optog en video, fordi han var frustreret. På videoen kan man se ferskvandshaner med tryk på døgnet rundt, og selv mindre lækager bliver til vand. M/S Hardhaus blev dokket den 3. august 2018, og grunden til ulykken den 17. august 2018 kan være hullerne i arbejdsdækket. På dokken blev der sandblæst, og vand er i den forbindelse kommet ned i dokken. Han kender ikke påvirkningen af dokken, når færger sejler ind og ud af havnen. Dokkens fribord er 5 cm i stille vejr, hvilket på videoen kan ses i dokkens spygatter. Vandet på dokkens arbejdsdæk skal løbe ud af dokken via disse spygatter. Vandet kan løbe begge veje, men spygatterne er konstrueret til, at vandet skal løbe ud af dokken. På videoen var der ingen krængning, men et lavt fribord. Det skib, som var dokket i dokken, da videoen blev taget, havde samme vægtklasse som M/S Hardhaus og stort set de samme dimensioner.

Han kender TMC Marine. Han har bistået dem med materiale og med at vise dokken frem efter opdrag fra Havtrygd. Han kender TMC Marines

besigtigelsesrapport fra 2019, men han kan ikke huske, om han kendte til besigtigelsesrapporten, da han udfærdigede sin rapport af 1. maj 2020.

Han har ikke haft mulighed for at gøre noget, hvis han har ment, at dokken ikke skulle være i drift, idet dokken var Hirtshals Yards værktøj, som de havde ansvaret for at holde i god stand. Han har ikke fundet anledning til at spørge om dokkens fribord og heller ikke til beredskabet i Hirtshals Yard.

Colin Barker har forklaret, at han har været i marineindustrien i 50 år. Han er uddannet ingeniør. I 1999 fik han arbejde hos TMC Marine, hvor han har arbejdet, indtil han for to år siden gik på pension. Han foretager indimellem stadig besigtigelser for TMC Marine. Han kan bekræfte indholdet af det CV, der er vedlagt besigtigelsesrapporten.

TMC Marine er et uafhængigt marine besigtigelseskontor, der har 20-25 ansatte, og som foretager besigtigelser for blandt andre forsikringsselskaber og advokater. Gary Rowling er ansat hos TMC Marine som skibsingeniør og har arbejdet for TMC Marine i 10 år. Gary Rowling forestod yderligere besigtigelser af flydedokken i Hirtshals, idet han selv var optaget. I forbindelse med sin ansættelse hos TMC Marine har han arbejdet med flere skader på flydedokke, herunder en skade på en russisk flydedok. Han har også undersøgt ulykker med flydedokke i Canada og Grækenland. Han har erfaring med undersøgelse af stabiliteten af flydedokke.

Han hørte først om hændelsen i starten af oktober 2018 fra det norske advokatfirma Wikborg Rein, som bad ham om at rejse til Danmark og gennemgå dokken og undersøge årsagen til havariet. Han rejste herefter til Danmark, hvor han tog en del billeder, herunder foto 4, hvor dokken var hævet og vendt 180 grader, så der kunne foretages reparationer.

Da han ankom til dokken, begyndte han med en generel inspektion i dokken. Han undersøgte herefter styrbordstankene, som han fik adgang til via mandehullerne. Han gennemgik alle styrbordstankene og én centertank. Han startede sin undersøgelse på dokkens styrbordsside, fordi dokken var krænget til styrbordsside. De fleste af hans billeder er taget af dokkens styrbordsside af samme grund. Hvis der var skader på dokken, forventede han at finde dem på styrbordsside.

Hans generelle indtryk af dokken var, at den var i virkelig dårlig stand, og at den var meget rusten. Han kunne se udefra, at dokken var i dårlig stand. Man kan se på foto 46, at der var blevet foretaget midlertidige reparationer af stålet under bjærgningen af dokken.

Han synes, at hullerne som angivet i støttebilag 8 passer nogenlunde, men at hul 26-28 skulle have været placeret mere til venstre.

Foto 26 er taget inde i styrbordstank 6S og viser to huller i hjørnet. På foto 27 kan man se hullerne udefra. Hullerne på de to billeder er de eneste huller, som han fandt, på dokkens ydre skal. Der kunne imidlertid godt have været noget mere gemt under rustskallerne. Da han udførte sin besigtigelse, var der afstand til vandlinjen, men under operationen har han fået at vide, at fribordet var betydeligt mindre - omkring 10-15 centimeter - hvilket skyldes, at der ikke var et skib

dokket under hans besigtigelse. Fribordet bliver mindre, når dokken bærer et skib.

På foto 18 ses en blå farve på dokkens sidevæg. Det rustne stykke nederst er pontondækket, hvor et skib vil være placeret i dokken.

På foto 13 ses to huller i bunden af dokkens langsgående skot, som er der for at styrke dokken.

På foto 6 ses en af dokkens spygatter på siden af arbejdsdækket. Spygattets funktion er at dræne vand fra dækket. Foto 7 viser en af dokkens spygatter udefra. Spygatterne er almindelige rør uden ventiler i.

Foto 12 viser et spygat set fra bunden af en af dokkens ballasttanke. Spygattet går fra dokdækket og ud. Han fandt ikke lækager på dokkens spygatter, hvilket han undersøgte, fordi en lækage ville kunne føre til vand i dokkens tanke. Det er imidlertid muligt, at der har været lækager under rusten, men han så ikke nogen.

Foto 34 er taget i tank 8S i dokkens styrbordsside. Man kan se, at der i hjørnet ved stigen er foretaget en lapning. For at foretage denne lapning har det været nødvendigt at fjerne en vertikal stiver. Opsætningen af de vertikale stivere har været en dårlig idé, da stiverne trykker ned i bunden af tanken. Det har formentlig været en stiver, der er gået igennem bunden på tanken og lavet det hul, som ses at være lappet på billedet. Det er muligt, at hullet opstod under havariet, da dokken ramte havnebunden, men det er også muligt, at hullet var der før havariet. Dette kunne være en af de mulige årsager til havariet den 17. august 2018, som han også har anført i sin besigtigelsesrapport.

I sin besigtigelsesrapport skriver han ofte 'typ.', hvilket er en forkortelse for 'typical'. Han bruger denne forkortelse for at beskrive forhold, der var typiske i dokken under hans besigtigelse.

På foto 33 ses en meget stor rusterodering. Han så ingen nyligt foretagne reparationer på dette sted. Generelt set var der påbegyndt reparationsarbejde på de steder, hvor skibet var gået igennem dokken. Disse reparationer er de eneste, som han vurderer, er foretaget for nyligt. Der var reparationslapper på dokkens sidevolde, og nogle af reparationerne havde været der længere tid end andre. Han mener ikke, at der var foretaget nylige reparationer i ballasttankene.

Foto 37 viser dokkens tank 8S på styrbordssiden. Her ses den manifold, som tillader, at ballastvand bliver fordelt i ballasttankene.

Appendix 3 til hans besigtigelsesrapport viser pumpe- og rørarrangementet i dokken. TMC Marine var nødt til at producere deres eget diagram, da Hirtshals

Yard ikke selv havde et. For at der kan komme vand til og fra dokkens tanke, skal der åbnes to ventiler.

Foto 68 viser en søventil på dokkens maskindæk, hvilket er over ballasttankene. Søventilen er tilsluttet en motor, som kan kontrolleres fra dokkens kontrolrum. Søventilen kan imidlertid også betjenes manuelt ved at dreje på et håndtag.

Han har i besigtigelsesrapporten medtaget mange billeder af dokkens ventiler, fordi Hirtshals Yard havde fortalt, at de havde en mistanke om, at havariet skyldtes en lækage på en af dokkens ventiler. For at finde ud af, om der er lækage på en ventil, skal ventilen undersøges på et værksted, hvilket Hirtshals Yard oplyste, at de ville gøre. Han fremsatte et ønske om at blive oplyst om udfaldet af undersøgelserne. Han blev ikke inviteret til lækageundersøgelsen, og ham og hans kollega har ikke efterfølgende fået at vide, om der er blevet foretaget lækageundersøgelser på dokkens ventiler, og de har ligeledes ikke modtaget dokumentation herfor.

Hvis søventilerne var årsag til havariet, kunne det skyldes, at der har været en blokering i en af ventilerne, som så ville forhindre lukning. Der skulle imidlertid være et problem i to ventiler og ikke kun én ventil.

På foto 40 kan man se et mandehul, som bruges til at komme ind i dokkens sidetank. Dokken er voldsomt dækket af rust, og man kan se, at der løbende er foretaget reparationer på dokken. Reparationerne er imidlertid ikke normale, da man mange steder har sat en rustlap på i stedet for at indsætte en ny stålplade på et sted, hvor stålet har været tyndt.

På foto 41 ses malermarkeringer, som er foretaget af Hirtshals Yard med henblik på reparationer. På billedet ses desuden huller i dokdækket. Disse huller ses bedre på foto 49. Sådanne huller var der overalt på flydedokkens dæk. Hullerne fremtræder på hver sin side af en stiver, som er under dokdækket. Hullerne er opstået ved, at dokdækket var tyndt samtidig med, at der er blevet kørt tunge maskiner over dokdækket. Dokdækket var ikke plant, men lignede ribbenene på en udsultet hest.

Foto 51 viser et hul på dokkens inderside. Hullet går ned i én af dokkens styrbordstanke.

Foto 57 viser dokkens maskindæk over dokkens ballasttanke. Der er hul i stålet.

Foto 56 viser en reparation, hvor man har påsat en stållap på dokken. Han ved ikke, hvor gammel reparationen er, men rusten viser, at det er flere år, siden den er lavet. Han så ingen nylige reparationer, da han inspicerede ballasttankene.

Foto 86 viser et hul i bunden af dokkens skotte i tank 6C. Billedet er en indikation på ståleroderingen i dokkens ballasttanke. Det er ikke et irrelevant hul, der fremgår på billedet, da det har betydning for styrken af dokkens struktur.

Foto 91 viser et eroderingshul på en af dokkens tværgående skotter mellem dokkens centertank 5C og 6C. Hullet har betydning, idet vand, der er trængt ind i dokkens tanke, kan løbe imellem tankene.

Da han skrev besigtigelsesrapporten, var han ikke bevidst om dokkens meget lave fribord, når dokken havde skibe i sig. Han var heller ikke bevidst om hullet på ydersiden af dokken, der gik ned i dokkens tank 6S på styrbordssiden. I forbindelse med hans rapport udregnede han fribordet i dokken til at have været 274 millimeter, men det har efterfølgende vist sig, at det var mindre, da havariet skete. Krængningsgraden for, at dokdækket ville blive oversvømmet, ville således formentlig være mindre end det, som han kom frem til i sin besigtigelsesrapport. Hvor højt fribordet er, afhænger imidlertid af, hvor fribordet måles på dokken.

Foto 64 viser dokkens alarm. Alarmen kunne ikke testes, fordi den havde været nedsunket i vand i forbindelse med havariet, men han undersøgte det, han kunne. Han målte længden på den røde stang, og han fik forklaret, at alarmen fungerer som et pendul, der ved krængning kommer i kontakt med en sensor, som ligeledes kan ses på billedet. Ud fra hans udregning ville en krængning på 1,3 grader udløse alarmen. Alarmen ville imidlertid på baggrund af dokkens lave fribord ikke nå at blive udløst, før der var sket vandindtag igennem hullet i dokkens tank 6S på styrbordssiden, hvilket hul fremgår af foto 26 og 27.

Efter hans opfattelse kan der være flere årsager til, at dokken begyndte at kræng den 17. august 2018, men den mest sandsynlige er, at der kom vand ind igennem hullet i dokkens tank 6S på styrbordssiden.

Han har efter udarbejdelsen af sin besigtigelsesrapport set en video, hvor vand kommer gennem spygatter, hvilket indikerer, at dokken opererer med et meget lille fribord.

Efter hans besigtigelse i oktober 2018 indhentede han dokumenter fra Hirtshals Yard for at komme nærmere årsagen til havariet. Listen med de dokumenter, som han ønskede, har overskriften "Document regarding Foundering of Floating Dock". Hirtshals Yards svar på de ønskede dokumenter fremgår med rød skrift. N/A betyder 'not applicable' eller 'not available'. Han efterspurgte udluftningsarrangementet, da alle ballasttanke skal have udluftning, for at luften i tankene kan slippe ud og for at forhindre, at dokmesteren fylder for meget vand i tankene. Han efterspurgte en operationsmanual for at finde ud af, hvordan de arbejdede med dokken og for at undersøge procedurerne for dokken. Han efterspurgte den

sidste tykkelsesmålingsrapport, fordi han ikke selv kunne se tykkelsen på stålet i dokken, og fordi man skal bruge en tykkelsesmåling for at finde ud af ståleroderingsniveauet. Han efterspurgte besigtigelsesrapporter for de seneste tre år, idet de fleste værfter bliver besigtiget årligt af deres forsikringsselskab for at undersøge, om værftet opfylder forsikringskravene. Han efterspurgte oplysninger om dokkens alarm, idet han havde fået at vide, at værftet ikke var bliver notificeret af alarmen, da ulykken indtrådte den 17. august 2018. Oplysninger om dokkens alarm var derfor vigtige. Han forventede, at værftet testede alarmen løbende, og at værftet derfor havde en testoversigt. Han efterspurgte oplysninger om dokkens vedligeholdelse og stålvedligeholdelse for at undersøge, om vedligeholdelsen var blev foretaget på en ordentlig måde.

Johnny Lillelund Pedersen har forklaret, at han har en baggrund som maskinmester, og at han i en del år har arbejdet som rederiinspektør. Han har siden 2005 været ansat hos Nordic Marine Consult som marinesurveyor, hvor han har arbejdet med mange typer af skader på skibe i alle størrelser. Han har desuden arbejdet med tekniske installationer, vindmølleskader og kraftværker. Han har, siden han blev ansat hos Nordic Marine Consult, haft sin gang på værftet i Hirtshals, hvor han primært har beskæftiget sig med skibe, der har været dokket.

I forbindelse med at Hirtshals Yard overtog dokken fra Wärtsilä, udarbejdede han en besigtigelsesrapport, dateret den 18. februar 2013. Formålet med besigtigelsen, som fandt sted den 17. juli 2012, var et forsikringssyn, idet Hirtshals Yard - ligesom Wärtsilä - ville være forsikret hos IF Skadeforsikring. Han kan ikke huske, om han drøftede dækningsbetingelserne i forsikringspolicen med IF Skadeforsikring.

Besigtigelsesrapporten var udelukkende baseret på visuelle forhold. Han var ikke nede i dokkens tanke, og han åbnede ikke noget op. På tidspunktet for besigtigelsen var der et skib i dokken, så hvis han skulle have besigtiget mere indgående, ville det have medført, at der ikke kunne arbejdes på det dokkede skib. Han har aldrig lavet dybdegående besigtigelsesrapporter på en dok. Såfremt han skulle lave en dybdegående besigtigelsesrapport, ville han indhente forberedende materiale fra værftet, inden han ankom til dokken. Hvis dokkens underside skulle undersøges, ville det være nødvendigt med en dykker.

I forbindelse med besigtigelsen af dokken spurgte han, om der var foretaget tykkelsesmålinger af dokken, hvilket der ikke var. Han kan ikke huske, hvem han spurgte, men han gætter på, at det var ledelsen. Normalt vil tykkelsesmålinger findes på værftet sammen med andre målinger og tegninger. Han gennemgik desuden dokken sammen med Rasmus Brohus og dokmesteren. Han har formentlig spurgt, hvordan dokken blev drevet.

Dokdækket var rustent, og det var ikke behandlet med maling, hvilket imidlertid ikke er unormalt, da dokdækket er et arbejdsdæk. Dokvolden var ligeledes rustne, og der var foretaget midlertidige stålreparationer. Dokkens tilstand under besigtigelsen indikerede, at der burde udføres vedligeholdelsesarbejde, særligt på dokkens stål, hvilket han også skrev i besigtigelsesrapporten. Tykkelsesmålinger ville kunne be- eller afkræfte, om der var behov for stålarbejder.

Han kan ikke ud fra fotos i besigtigelsesrapporten på side 5 sige, hvilke udskiftninger, der var foretaget, men han fik oplyst, at tanktoppen var blevet udskiftet. Som udgangspunkt skal stålet være intakt, og uanset om stålet er i vand eller ej, har det en styrkemæssig betydning, hvis stålet ikke er intakt.

Han sendte besigtigelsesrapporten til IF Skadeforsikring. Besigtigelsesrapporten gav ikke anledning til, at han skulle foretage yderligere besigtigelser, og forsikringen overgik herefter til Hirtshals Yard. Hvis han under sin besigtigelse i 2013 havde set noget, som han forbandt med en øget risiko, ville han have gjort IF Skadeforsikring opmærksom på det.

I perioden 2012 til 2015 var han i gennemsnit i dokken 5 gange om året for at besigtige skibe, der var dokket.

Den 12. november 2015 udarbejdede han endnu en besigtigelsesrapport efter en besigtigelse den 9. november 2015. IF Skadeforsikring bad ham om at udarbejde rapporten. Baggrunden var, at dokken på grund af en storm var kæntret, mens skibet 'Esvagt Observer' var inddokket. Inden dokningen af skibet var der foretaget en udvidelse af et hul i dokdækket, så man kunne skifte skibets Azimuth propel. Stormen skabte imidlertid bølger, der oversvømmede dokdækket, og som følge heraf kom der vand ned i hullet på dokdækket. Dette vand løb videre ned i tankene. Dokken blev som følge heraf tung i den ene side, hvilket medførte krængningen. Der skete herved skade på dokken og på det dokkede skib. I besigtigelsesrapporten blev der både opgjort skader på skibet 'Esvagt Observer' og dokken, men besigtigelsen vedrørte det dokkede skib 'Esvagt Observer', og han havde derfor ikke fokus på dokkens tilstand. Han har taget alle billederne i rapporten, medmindre han har skrevet noget andet. Han var ved besigtigelsen nede i ballasttankene. Værftet gav ham mulighed for at undersøge alt, hvad han ville undersøge.

Han var opmærksom på dokkens fribord under besigtigelsen den 9. november 2015, idet fribordet er relevant ved en ulykke, hvor dokdækket er blevet oversvømmet. Fribordet var cirka 15 cm ved centerlinjen, og fribordet var derfor formentlig omkring 5 cm lavere ved dokkens sider, da der er et fald på dokken ud mod siderne. Han har ikke tænkt på, om fribordet har været forsvarligt, men fribordet har ikke været tilstrækkeligt til at kunne modstå stormen. Om et fribord er forsvarligt, afhænger af hvordan dokken er placeret i vandet, og om dokdækket er tæt.

Besigtigelsen den 9. november 2015 varede en dag, og han havde under besigtigelsen en dialog med værftet. I besigtigelsesrapporten skrev han det ned, som var væsentligt for forsikringsselskabet.

Foto 2 og 3 i besigtigelsesrapporten af 12. november 2015 viser arbejdsdækket, som også kaldes tanktoppen. Arbejdsdækket på en dok er aldrig plant, da der bliver kørt store køretøjer med massive gummihjul henover. Risikoen ved, at arbejdsdækket ikke er plant er, at der vil være en belastning af stålet, og at der kan opstå tæringer og revner.

Han har i rapporten af 12. november 2015 anført, at årsagen til skaden er baseret på meget løse opmålinger fra en GA-tegning af dokken og skal tages med et vist forbehold. For at han kunne lave en egentlig konklusion, skulle han have haft en tankplan indeholdende volumener. Han har sandsynligvis efterspurgt en tankplan.

De forhold vedrørende dokken, som han anførte i rapporten af 18. februar 2013, var ikke noget han kiggede på igen under besigtigelsen i 2015, men han vurderede selvfølgelig under besigtigelsen i 2015, om der var sket vedligehold i forhold til i 2012, hvilket han vurderede, at der ikke var. Der kunne imidlertid godt være foretaget vedligehold, som han ikke har kunne se.

IF Skadeforsikring ønskede ikke yderligere undersøgelser efter at have modtaget besigtigelsesrapporten af 12. november 2015, men der var nogle økonomiske opfølgninger. Besigtigelsesrapporten af 12. november 2015 var en indledende rapport. IF Skadeforsikring efterspurgte ikke en endelig rapport. I givet fald ville han have udarbejdet en sådan.

Efter hændelsen vedrørende skibet 'Esvagt Observer' havde han en dialog med Hirtshals Yard om, hvordan man kunne undgå fremtidige ulykker. Der blev i den forbindelse talt om, at det var en god idé med en bølgebryder, så der ikke i samme omfang kunne løbe bølger ind over dokdækket. De drøftede også tiltag, når der blev varslet en storm. Han har efter besigtigelsen den 9. november 2015 set bølgebryderen, som Hirtshals Yard har installeret. Han er overbevist om, at han korresponderede med IF Skadeforsikring om Hirtshals Yards forsikringspolice. Han var imidlertid ikke involveret i drøftelsen af, om IF Skadeforsikring fortsat skulle forsikre dokken, og han ved ikke, hvad hændelsen har haft af betydning for forsikringsforholdene.

Han har været på dokken i perioden 2015-2018 i forbindelse med arbejdsopgaver vedrørende skibe, som har været dokket.

I forbindelse med havariet den 17. august 2018 besigtigede han dokken, og der blev i den anledning udarbejdet en besigtigelsesrapport, dateret 3. september 2018. Det første fokuspunkt ved ankomsten var at få stoppet skaden samt bjærge M/S Hardhaus uden at påføre skibet yderligere skader. De foretog stabilitetsberegninger for at finde tilgangen til bjærgningen.

Det blev besluttet, at der var brug for eksterne bjærgningseksperter. Denne beslutning blev taget i fællesskab. Man havde blandt andet brug for dykkere til at sørge for skibets ventiler. Man var imidlertid tilbageholdende med at sende dykkere ind, da man var bange for, at der ville ske noget på grund af færgerne, der stadig sejlede ind i havnen. IF Skadeforsikring tiltrådte, at man brugte en ekstern til bjærgningen.

Han har anført i besigtigelsesrapporten af 3. september 2018, at data på tegningerne, som viser dokkens dimensioner, ikke er entydige og skal tages med forbehold. Dette skyldes, at dokken er gammel og løbende har gennemgået ændringer. For at finde dokkens præcise dimensioner skal man have en skibsingeniør til at lave opmålinger og tegninger. Han ville ikke kunne lave tegningerne.

Han har videre anført i besigtigelsesrapporten af 3. september 2018, at dokkens fribord var 10-15 cm, hvilket efter hans overbevisning var ved centerlinjen. Det er dokmesteren, der har givet ham denne oplysning. Han omtalte desuden i besigtigelsesrapporten, at der ombord på skibet, da dokken begyndte af krænge, var en maler, der sov. Han blev vækket af krængningen og sprang i land.

Når fribordet er væk, og der løber vand ind over dokdækket, vil det have betydning, at der er huller og revner i dokdækket, da vandet vil løbe ned i de underliggende tanke. Hvis de underliggende tanke er intakte, vil vandet blive i den tank, som det løber ned i, men hvis der er huller i tankene, vil vandet kunne fordele sig mellem tankene. Dette vil medføre risiko for frie væskeoverflader, og det vil skabe en stor vandmasse, som kan flyde afhængigt af krængningen. Det er muligt, at skaden kunne have været forhindret, hvis der ikke havde været huller i tankene.

Det er formentlig dokmesteren, der har givet ham oplysningerne om dokkens alarm, hvilket han har anført i besigtigelsesrapporten af 3. september 2018. Han har ikke selv testet alarmen, men han havde ikke anledning til at tro, at den ikke ville virke. Alarmen blev ikke testet efter ulykken den 17. august 2018, idet den havde været under vand sammen med dokken. Alarmen fungerer ved, at et pendul kommer i kontakt med en barriere, når dokken krænger, hvorefter alarmen går. Alarmen er meget følsom.

Det øverste billede i besigtigelsesrapportens side 34 er taget, efter at dokken var bjærget. Det er formentlig taget 14 dage, efter at han ankom til Hirtshals. Dokken blev hævet ved, at der blev blæst luft ind i dokken i de områder, der var oversvømmet. Der ses lapninger, hvor dykkerne har set luftbobler i forbindelse med, at luft er blevet blæst ind i dokken. Dykkerne arbejdede i døgndrift i 14 dage, og de lappede hele tiden. Der var derfor mange huller i dokken. Det er ikke normalt, at der er så mange huller i en dok, da det er en sikkerhedsfaktor. Vandet burde løbe ud af dokken, men kan, når der er huller i dokdækket, løbe ned i disse huller og ned i tankene.

Huller i overfladen og i dokdækket, som dykkerne havde repareret under bjærgningen, ville ikke nødvendigvis have været der inden ulykken, idet dokken under ulykken blev udsat for nogle ting, den normalt ikke var udsat for. Dokkens

stål kunne således under ulykken godt have være sprængt på de steder, hvor stålet var svagt.

Han har ikke kunne finde en entydig forklaring på årsagen til, at dokken begyndte at krænge, men en mulighed er, at der er trængt vand ind i dokkens ballasttanke. Krængningen kan også skyldes, at der har været en revne i dokkens ydervæg, eller at der har været utætheder i dokkens søventiler og ventilerne i dokkens ballasttanke. En forklaring på krængningen, som er blevet nævnt i efterfølgende rapporter, kan desuden være, at der er trængt vand ind ved søindtag, og at vand herefter er lækket i pakdåsen på en ventil. Det hele er imidlertid hypoteser, da de ikke kunne finde noget, der gav et entydigt svar.

Den største risiko for bølger ved dokken er, når der sejler færger i havnen. Dokken ligger i læ, men dokken ligger med åbningen ud mod søen, så den ligger ikke bedst muligt. En hurtig færge, som sejler lige på hullet, og sent tager hastighed af, vil skabe bølger på 1-1,5 meter, som kan mærkes på dokken.

Dokkens søventiler var et tema efter havariet den 17. august 2018. Søventilerne blev efter ulykken adskilt og overhalet. Det har formentlig været svært at udlede noget værdifuldt om søventilerne i forbindelse med en undersøgelse efter ulykken, idet dykkerne under bjærgningen har haft skruet på dem. For at vandet kan komme fra søen og ned i ballasttankene, skal vandet igennem to eller tre ventiler.

Han har indgået i en generel dialog med IF Skadeforsikring om Hirtshals Yards forsikringsdækning efter havariet den 17. august 2018. Dialogen omhandlede blandt andet, hvilke tiltag der kunne indføres, og han anbefalede i den forbindelse, at der skulle indhentes information om dokkens vedligeholdelse, og at der skulle opstilles planer for alarmtests og nødprocedurer. Han blev efterfølgende bekendt med de sikkerhedsforskrifter for flydedokke, som fremgår af den ændrede forsikringsaftale af 14. januar 2019. Det er hans opfattelse, at man efter besigtigelsesrapporten af 18. februar 2013 godt kunne have lavet lignende forholdsregler, som dem der fremgår af forsikringsaftalen af 14. januar 2019. Det var imidlertid ikke noget, som han i 2013 havde en dialog med IF Skadeforsikring om eller blev bedt om at undersøge.

Han læste rapporten, dateret den 26. september 2018, som Allan Palmgren har udfærdiget.

Han deltog i besigtigelsen af dokken i oktober 2018, som blev foretaget af Colin Barker, og han kan genkende de billeder, der fremgår af besigtigelsesrapporten af 7. november 2019. Det er hans opfattelse, at der er tale om et stort hul på foto 26. Han blev informeret om, at der var et fribord på 15 centimeter, da skibet dokkede i Hirtshals, og hullet på foto 26, 27 og 28 er formentlig et af de første steder, hvor vand ville begynde at trænge ind i dokken, hvis dokken begyndte at

krænge. Dokken var vindfølsom blandt andet som følge af dokkens overbygning. Der var imidlertid stille vind den 17. august 2018.

Colin Barker var meget grundig. Han har ingen grund til at betvivle Colin Barkers kompetencer. Han er desuden enig i Colin Barkers konklusioner om dokkens tilstand. Hvis han havde set de forhold, der fremgår af besigtigelsesrapporten af 7. november 2019 inden havariet den 17. august 2018, ville han have fortalt forsikringsselskabet, at de ikke skulle tage ansvaret for dokken.

Det er ham, der udfyldte dokumentlisten "Document regarding Foundering of Floating Dock", som TMC Marine bad om. Han udfærdigede den sammen med værftet. Hans rolle i den efterfølgende dialog var at komme med det, som han havde.

Efter hans opfattelse ville det have været fornuftigt løbende hvert år at få foretaget tykkelsesmålinger af dokdækket for at få et overblik og planlægge vedligehold. Han er overbevist om, at dokdækket ville være for tyndt, hvis man havde fået foretaget målinger. Han ville have råbt op, hvis han havde set noget, der var uforsvarligt de gange, han var i dokken.

Allan Palmgren har forklaret, at han er uddannet maskinmester. Han arbejder som selvstændig surveyor. Han var ansat i Nordic Marine Consult i perioden 2015 – 2021, hvor hans arbejdsopgaver hovedsageligt var at besigtige skibe. Han har ikke erfaring som naval architect, men han har arbejdet på adskillige værfter. Han er kommet på Hirtshals Værft i mange år i forbindelse med besigtigelser af skibe. Han var ikke været involveret i besigtigelsen af dokken 2012. Han var heller ikke involveret i besigtigelsen i forbindelse med ulykken vedrørende skibet 'Esvagt Observer' i 2015.

Efter havariet den 17. august 2018 udfærdigede han en besigtigelsesrapport, dateret den 26. september 2018. Han blev en del af sagen, da det var en stor sag, og fordi Johnny Lillelund Pedersen havde brug for hjælp, efter at Johnny i forbindelse med sagen havde været i Hirtshals længe. Han var primært substitut for Johnny under ferier m.v. De talte en del sammen. De var begge til stede, da dokken blev hævet.

Besigtigelsen den 18. september 2018 var en fælles besigtigelse. Det var skibets kaskosurveyor, Søren H. Pedersen, der ønskede rapporten. IF Skadeforsikring mente, at han ligeledes skulle være til stede, så Søren H. Pedersen ikke var på dokken alene. Det var hans job at undersøge skadesomfanget på dokken, og dokken var derfor hans eneste fokuspunkt. Skadesårsagen blev også undersøgt i det omfang, det var muligt.

Han lagde under besigtigelsen mærke til, at der var huller i tanktoppen. Dykkere havde under bjærgningen lappet huller med propper. Der var mange huller i dokken som følge af indblæst luft, der skabte overtryk i tankene. Efter hans opfattelse er det muligt, at der var huller i dokken og i tanktoppen inden havariet. Han så imidlertid ikke tanktoppen inden havariet. Det er sandsynligt, at hullerne i tanktoppen var til stede før havariet.

Han har erfaring med at undersøge dokalarmer. De undersøgte under besigtigelsen dokkens alarm. Han besigtigede ikke dokken igen efter besigtigelsen den 18. september 2018.

Det er på side 16 i besigtigelsesrapporten af 26. september 2018 anført, at krængningsalarmen blev aktiveret som følge af vandindtrængen over længere tid til tank 7/8 SB, hvilket understøttes af videoen, som viser, at dokken krængede mod styrbord. Det må derfor have været en tank i dokkens styrbordsside, der var trængt vand ind i. Under besigtigelsen var de nede i tank 8S på styrbordssiden, som fremgår på nederste billede i rapportens side 16. Der kom ikke vand ind fra søen. Der var imidlertid et hul i bunden af tanken, som formentlig var opstået ved, at dokken ramte bunden under ulykken. Dette hul var ved at blive repareret under deres besigtigelse. Dokkens tank 8S på styrbordssiden var under

besigtigelsen den eneste tank, de var nede i, da det var den eneste af dokkens tanke, der var åben.

Billedet i rapporten på side 17 viser en pumpe i tank 8S på styrbordssiden. De undersøgte ikke dokkens søventiler, og han ved ikke, hvad der efterfølgende skete med dokkens søventiler, da det ikke havde noget med ham at gøre.

Foto 26 i Colin Barkers rapport viser ballasttank 6S mod styrbord. Der er en sandsynlighed for, at hullet har været der inden hævningen af dokken efter ulykken, da hullet har en rimelig størrelse. Ved krængning af dokken ville det ikke kræve meget, før der kom vand ind hullet. Et lavt fribord ville medføre en endnu større risiko for vandindtrængen. Hullet på billedet er imidlertid ikke årsagen til krængningen, da dokken skulle krænge, før der ville komme vand ind af hullet. Under besigtigelsen den 18. september 2018 undersøgte de ikke muligheden for, at der kunne være løbet vand mellem dokkens ballasttanke, da besigtigelsen ikke gik ud på at finde årsagen til ulykken.

I hans estimerede reparationsomkostninger i rapporten på side 3 fremgår det, at der skulle udbedres stål for 750.000 kr. Han har kun angivet ståludskiftning på det stål, der var beskadiget, og ikke det stål, som kunne trænge til udskiftning.

Efter denne rapport tog Johnny Lillelund Pedersen over. Han var derfor ikke involveret i den efterfølgende proces. Han var alene ferieafløser for Johnny Lillelund Petdersen under besigtigelsen den 18. september 2018.

Skønsmand, Brian Petersen, har vedstået skønserklæringerne.

Vedrørende svaret på spørgsmål 1 har skønsmanden forklaret, at der ikke i regnskabsmæssig henseende eksisterer et begreb som "kapitalberedskab". Han kan udtale sig om likviditetsgraden og soliditetsgraden.

Likviditetsgraden siger noget om, hvad der inden for et år er til rådighed af likviditet contra de kortfristede gældsforpligtelser. Omsætningsaktiverne skal overstige de kortfristede gældsforpligtelser.

Soliditetsgraden er bygget op på egenkapitalen og ses således i forhold til de samlede aktiver/passiver. Dette siger noget om modstandsdygtigheden over for fremtidige hændelser og har ikke som sådan noget med likviditeten at gøre.

Vedrørende svaret på spørgsmål 2 om selskabernes faktiske kapitalberedskab har skønsmanden forklaret, at der for regnskabsåret 2016/2017 til 2017/2018 for så vidt angår udviklingen i likviditetsgraden og soliditetsgraden ses et fald. Desuden ses et fald i egenkapitalen fra ca. 13 mio. kr. til ca. 3 mio. kr. Dette fald er i al væsentlighed udtryk for et negativt resultat fra det ene år til det andet.

Han havde budgettet for Hirtshals Yard pr. 31. juli 2018 (forventet i henhold til budget pr. oktober 2017), sammenholdt med forventet budget ajourført pr. maj 2018. Likviditetsgraden og soliditetsgraden er beregnet på samme måde som ovenfor. Der er dog tale om budgetterede tal – og ikke reviderede tal. Det er altså ledelsens egen opstilling, så der er ingen sikkerhed for disse tal. Det kan ses, at likviditetsgraden falder fra 1,63 til 1,15, og at soliditetsgraden falder fra 32 til 9. Der sker altså en forværring fra tallene i budgettet bliver udarbejdet i oktober 2017 og frem til maj 2018.

Vedrørende svaret på spørgsmål 3 om vedligeholdelsesudgifter til dokken kan det af likviditetsbudgetterne ses, at man trækker likviditet ud over de 17 mio. kr. Når man trækker op til kreditten, er der ikke særlig meget at gøre godt med. Her overstiges likviditetsrammen i 3 måneder. Beløbene i tabellen "Budgetterede omkostninger vedrørende Dokken" kommer fra budgettet. Der kan konstateres en nedgang i budgetterede omkostninger fra 738.000 kr. til 654.000 kr.

Han har ikke på det foreliggende grundlag kunne vurdere, hvilken andel af omkostningerne, der er anvendt til udskiftning af stålplader og anden reparation af dokkens ballasttanke.

Vedrørende svaret på spørgsmål 9 om effekten af omstruktureringen på kapitalberedskabet vil der i det øjeblik, man omstrukturerer og udlodder, ske en forværring af den likviditetsmæssige situation. Man kan optage et lån i en ejendom

med friværdi, hvis man har en presset likviditet, men denne mulighed forsvandt. Bygningerne omfatter også dokken.

Vedrørende svaret på spørgsmål 11 om hypotetiske scenarier vedrørende udbetaling af udbytte i forbindelse med omstrukturering ville der - hvis Hirtshals Yard ikke havde udbetalt udbytte i forbindelse med omstruktureringen - have været en likviditetsgrad på 1,44 og en soliditetsgrad på 30, sammenholdt med den faktiske likviditetsgrad på 1,13 og den faktiske soliditetsgrad på 10, som blev opgjort for regnskabsåret 2017/2018.

Vedrørende svaret på spørgsmål 13 om værftets og holdingselskabets likviditetsbudgetter var der en indikation på going concern udfordringer. Hvis man kigger et år frem, og man overskrider kreditrammen fra banken, kan det indikere en risiko. Det skal man som ledelse agere ud fra. Man skal gøre noget. Man kunne eksempelvis bede kunden om at betale en udestående fordring. Hvis der betales, og minus ændres til plus, vil indikationen på going concern udfordringer nok være blevet løst. Han kan ikke udtale sig om, hvorvidt det er en trend, hvis der er tale om manglende betaling fra en meget stor kunde. Men det er det næppe. Når han taler om at gøre noget, kunne dette være at låne penge af én person eller bede banken om hjælp. Hvis dette lykkes, er indikationen for going concern udfordringer fjernet, hvis de ting man foretager sig, ikke får tilbagevirkende kraft inden for 3 måneder. Der skal dog også indarbejdes en afdragsordning, tages renteforhold i betragtning m.v. I en tænkt situation ville selskabet blive bedt om en opdatering af likviditetsbudgettet med de nye tiltag.

Da han beregnede likviditetsgraden, tog han ikke højde for Jyske Banks kreditramme. Det er på de rå tal. Hvis man skal bedømme et selskabs likviditet, skal man i en going concern betragtning også se på de kreditmuligheder, selskabet har. Hvis der indtræder en ikke forudset hændelse, fx en kunde der ikke betaler, kan dette føre til likviditetsproblemer. Om årsagen til den indikation, der ses i maj 2018, husker han, at det fremgik af et bestyrelsesreferat fra maj 2018, at der var en kunde, der trak betalingen. Man kan godt revidere likviditetsbudgetter, men det gør man sjældent måned for måned. Banken kan bede om det.

Vedrørende svaret på spørgsmål 14 om vedligeholdelsesudgifter til dokken var der afvigelser ved budgetopfølgningen. Der er fulgt op på, hvad der er realiseret i forhold til det budgetterede. Dette er akkumulerede tal og ikke tal pr. måned. De viser, hvor tæt man var på det, man troede, og det, man realiserede. Her ligger tallene relativt tæt på hinanden. Den beregnede vedligeholdelse er mindre end den budgetterede vedligeholdelse. Tallene er udtryk for ren vedligeholdelse, men der er dog en lille form for beregning i det.

Vedrørende svaret på spørgsmål 19 om værftets budget og afholdte udgifter til vedligeholdelsesarbejde og forbedringer er tallene for maj, juni og juli 2018 på -

0,5 mio. kr., -1,3 mio. kr. og -1,4 mio. kr. udtryk for de tal, man i budgettet forventede at overskride kreditrammen på 17 mio. kr. med. Hans konklusion er, at likviditetsproblemerne ikke var endeligt afhjulpet i juni 2018. Han kan ikke sige, at likviditetsproblemerne var afhjulpet pr. 20. august 2018, idet han ikke havde noget opdateret datagrundlag. Hvis der blev betalt 1 mio. kr. fra Royal Greenland, kan de -1,4 mio. kr. reduceres med 1 mio. kr. Han har i sin vurdering lagt til grund, at værftet ikke havde modtaget 1 mio. kr. fra Tonny Jensen som angivet i referat af bestyrelsesmødet den 13. juni 2018. Han regnede med, at værftet først fik denne million i august 2018. Han erindrer ikke, at kreditrammen i Jyske Bank blev forhøjet med 1,5 mio. kr. og således ændret til i alt 18,5 mio. kr. Han har ikke i sit svar indlagt den ekstra 1,5 mio. kr., som fremgår af Jyske Banks mail af 22. juni 2018. Han har ikke regnet på, om det opdaterede likviditetsbudget fra maj 2018 førte til besparelser i koncernen.

Peter Christensen har forklaret, at han har været revisor for Hirtshals Yard. Der var en gruppe, der startede Hirtshals Yard op, og han kendte nogen i den gruppe. Han startede med at få et overblik over ejerne, bogholderisystemet m.v. Han kiggede ikke kun på tingene en gang om året. I løbet af regnskabsåret foretog han på baggrund af oplysninger fra værftet, dvs. balancer, bestyrelsesmødereferater og andet, en overordnet planlægning af revisionen og tog stilling til, hvilke revisionshandlinger der skulle udføres og hvornår. Han husker ikke, at han orienterede sig i direktionsberetningerne, men var de vedhæftet, har han gjort det. Han orienterede sig i referaterne fra bestyrelsesmøderne for at se, om der var forhold, der havde betydning for årsregnskabet, som ikke kunne ses i bogholderiet. Han mener, at bestyrelsens seriøsitet kan læses ud af referaterne. Alene den omstændighed, at der blev afholdt bestyrelsesmøder efter terminer viser en vis seriøsitet.

Rasmus Brohus var en af initiativtagerne til Hirtshals Yard. Han kendte ikke Rasmus i forvejen. Der skulle findes finansiering til køb af Hirtshals Yard. Han husker ikke, at der var problemer med kontakten til Rasmus. Hans relation til bestyrelsen er foregået på en ordentlig måde. Han kendte hele bestyrelsen fra byen. Han kendte advokat Jesper Langsted via sit arbejde.

At han i årene fra 2012 – 2018 har givet årsrapporterne en blank påtegning indebærer, at han ikke har haft bemærkninger. Han kan heller ikke huske, at han skulle have haft nogle væsentlige kritiske bemærkninger. Ledelsen skal sikre sig, at regnskabet kan aflægges med drift som going concern, og det skal han som revisor forholde sig til. Han henholder sig til likviditetsberedskabet, fordi det er helt centralt i en going concern. Likviditet er ikke blot frie midler, men også trækningsmuligheder. Han beregner ikke likviditetsgraden.

I sommeren 2018 havde værftet likviditetsmæssige udfordringer. Om der har været det i løbet af årene frem til 2018, kan han ikke huske. Værftet havde i hvert fald over for ham sandsynliggjort, at der var likviditet. Da han påtegnede regnskabet, var han overbevist om, at likviditetsudfordringen var løst – ellers havde han ikke påtegnet regnskabet. Værftet tjente penge og havde overskud hvert år i de første 5 år. Det kan godt være, at der i årenes løb har været likviditetsdrøftelser, men der har været tilfredsstillende likviditet i de første 5-6 år.

Han ved ikke, om man var ødsel eller sparsommelig, når man skulle forholde sig til forbrug fra værftets side. Det har nok været meget almindeligt. Han har ikke bemærket noget specielt.

Han var involveret i modellen i relation til omstruktureringen. Han forholdt sig til de talmæssige værdier, der blev lagt til grund, fx værdiansættelse af dokken og bygninger. Hvis der var blevet vedtaget værdier, som han ikke kunne tiltræde, kunne han have skrevet det i påtegningen, og det ville han have gjort. At han ikke har gjort det viser, at han ikke havde bemærkninger. Han har tidligere været

med til omstruktureringer. Der er intet usædvanligt i det. Der var tale om en helt traditionel koncernopbygning. Selve omstruktureringen har isoleret set ikke påvirket tallene og mulighederne for Hirtshals Yard. Hirtshals Yard havde den egenkapital, man havde før omstruktureringen. Nøgletallene blev isoleret set derimod forbedret ved omstruktureringen. Omstruktureringen påvirkede ikke økonomien. Han husker ikke, om udlodningen på 8 mio. kr. påvirkede likviditeten. Udlodningen påvirkede egenkapitalen i Hirtshals Yard, fordi egenkapitalen ved udlodningen blev reduceret med 8 mio. kr. Driftsmidlerne, der blev ført op til holdingselskabet, var alle pantsat til Jyske Bank. De almindelige kreditorers fyldestgørelsesmuligheder blev derfor ikke forringet, da der ikke var nogen friværdi. Indtil tilgodehavendet i holdingselskabet blev fjernet ved udlodning, var der tale om en forbedring for de simple kreditorer i driftselskabet. Holdingselskabet ville ikke kunne betale de 8 mio. kr. i kontanter. Det var der ikke likviditet til. Efter udlodningen på de 8 mio. kr. var der en egenkapital i Hirtshals Yard på 5 mio. kr. Hirtshals Yard var blevet stiftet 5-6 år tidligere med en egenkapital på 1 mio. kr. Man havde altså i perioden 2012 og frem tjent 4 mio. kr. mere, end der i perioden blev udloddet. Der havde også tidligere været en mindre udlodning. Samlet set var der tjent 4 mio. kr. mere, end udlodningen på de 8 mio. kr. Man lod 4 mio. kr. stå i Hirtshals Yard.

Han påtegnede Hirtshals Yards budget for de første 4 måneder i forbindelse med opstarten. Han går ud fra, at værdiansættelsen af dokken på 4.750.000 kr. svarede til den pris, man skulle betale Wärtsilä for dokken. Han var ikke med i drøftelser om dokkens stand ved værdiansættelsen. Han vidste, det var en gammel dok.

Procedurer for risikostyring og interne kontroller blev drøftet på bestyrelsesmøder ved en gennemgang af revisionsprotokollen. Han husker ikke helt konkret snakken. Risikostyring er ikke vedligeholdelse. Risikostyring går på kontroller vedrørende økonomistyring. Han påpegede, at der skulle tegnes forsikringer – det er standard i revisionsprotokoller. Han kan generelt ikke vurdere, om en virksomhed har den relevante forsikringsdækning, men han anbefaler, at ledelsen har en årlig snak med en forsikringsmægler. Han husker ikke, hvad drøftelserne om risikobegrænsning i direktionsorienteringen den 22. juni 2016.

Det er ham, der med udgangspunkt i de interne regnskaber for Hirtshals Yard har udarbejdet en oversigt over "Vedligehold dokken" og "Investering dokken" for årene 2012/2013 og frem til 2017/2018. "Vedligehold dokken" er udgifter, som trækkes fra over driften. "Investering dokken" er investeringer, som enten forlænger brugstiden eller effektiviteten af dokken. Opdelingen i vedligehold og investering indebærer et skøn. Han lægger til grund, at tallene er korrekte, da de er givet af kompetent personale. Han har måske som led i sin revision efterset enkelte regninger. Han husker ikke, at han kiggede i de underliggende kontospecifikationer. Han kan se, at hans tal ikke kan afstemmes med kontoen i bogholderiet, fordi der – udover ekstern vedligeholdelse - kan have været interne

omkostninger, som kan have været bogført på en anden konto. Bilaget er udtryk for summen, der er brugt til vedligeholdelse. "Vedligehold dokken" er konteret som driftsudgift. "Investering dokken" er aktiveret som en del af dokkens værdi og afskrevet. De to tal er ikke blandet sammen og er behandlet på to forskellige måder.

Når der i regnskabet er anført en restlevetid af dokken, er der ikke tale om en fysisk restlevetid. Der er derimod tale om den tid, som virksomheden regner med at bruge aktivet, som herefter sælges til restværdien. Man beregner de årlige afskrivninger ud fra brugstiden og restværdien. Der vil dog også ligge et skøn over restlevetiden, fordi brugstiden for en ny dok vil være længere end for en gammel dok.

Niels Jørgen Larsen har forklaret, at han har boet i Hirtshals hele sit liv. Han er udlært skibsbygger og arbejdede som skibsbygger, indtil han kom til Norddok, hvor han blev ansat som dokmester. Herefter var han ansat andre steder. I Wärtsilä og Hirtshals Yard var han dokmester. Han har været dokmester i ca. 30 år. Han var den hovedansvarlige dokmester på Hirtshals Yard. Johnny Woller og Carsten "Tømrer" afløste ham i ferier og på fridage. De har været sammen i 25 år og kan stort set det hele. Han selv var dog i dokken hele tiden og havde mere fingeren på pulsen i forhold til de to andre. Skulle der laves noget, instruerede han de andre. Han refererede til Rasmus Brohus – ikke til Jesper Reinholt. Han havde ikke kontakt til bestyrelsen.

Han har ikke haft noget at gøre med indgåelse af kontrakter.

Helt overordnet fungerede dokken upåklageligt.

I den periode, hvor Hirtshals Yard ejede dokken, var der i tiden op til havariet ikke andre hændelser end hændelsen med Esvagt Observer. Hændelsen med Esvagt Observer havde intet med dokkens almene tilstand at gøre. Han var ikke til stede under den efterfølgende besigtigelse, og han har ikke læst rapporten fra NMC af 12. november 2015. Det, der forårsagede hændelsen med Esvagt Observer, havde ikke noget at gøre med det, der forårsagede havariet i 2018. Grunden til havariet var, at alarmen ikke gik til dem. Det havde ikke noget med dokkens stand at gøre. Var alarmen gået, kunne de være nået frem til dokken. Hændelsen med Esvagt Observer skete, fordi der var åbnet nogle "vinduer, så fuglen kunne flyve ind". Han protesterede imod beslutningen om at tage Esvagt Observer ind, fordi den lå så dybt, og vejret var meget dårligt. Der var en risiko for, at der kom vand ind over enden af dokken på grund af bølger. Man tog den ind alligevel, da der var et pres fra rederiet, og der var gode penge på reparation. Rasmus Brohus og Allan Gessi tog beslutningen. De havde en urealistisk tanke om at få lukket hullet urealistisk hurtigt. Det kunne de ikke nå. Han var ikke modstander af inddokningen af M/S Hardhaus. Inddokningen var sikkerhedsmæssigt i orden.

Fra overtagelsen af dokken i 2012 og frem til havariet har der alene været et par episoder, hvor han fik sat et skib forkert, og hvor et skib gled af kølklodserne. Begge gange blev kølklodser klemt ned gennem tanktoppen, og der måtte skiftes stål.

Dokken har 24 ballasttanke, heraf 8 i center, 8 i styrbord og 8 i bagbord. Ballasttankene er indkapslede kasser. Ind- og uddokning sker ved regulering af vand i ballasttankene. Det sker mekanisk ved, at der åbnes for søventiler og lukkes vand ind, så dokken synker. Når dokken skal løftes, pumpes vandet ud af ballasttankene via søventilerne. Dette sker via dokkens kontrolrum - dokhuset. Der er 4 inflow, hvor vandet kan komme ind, og der er en manifold, der går til 6 tanke. For at få vand ind, skal der både åbnes for hovedventilerne og tankventilerne.

Hovedventilerne går ud til søen. Tankventilerne er dem ved manifolden. Han kan i kontrolrummet se, om alle ventilerne er åbne eller lukkede. Der lyser en farve, når der er lukkede ventiler og en anden, når der er åbne ventiler. Man tjekker, om ventilerne er åbne eller lukkede, inden man forlader dokken. Det er det sidste, man gør. Det kan ses på pultene.

I Wärtsiläs ejertid blev der brugt rigtig mange penge på flydedokken og nok også mere, end han selv ville have brugt. Wärtsilä skiftede vildt meget stål ud i dokken. Det var ikke noget, der ikke trængte til at blive skiftet – det skulle skiftes, så det var nødvendigt. Wärtsilä skiftede stort set alt det udvendige på siden mod havnen. Han vil skyde på, at Wärtsilä brugte 2-3 mio. kr. om året på vedligeholdelse, særligt udskiftning af stål, men han var ikke så meget med i disse overvejelser. Det var nødvendigt på grund af tæring, rust, huller og lækager. Dokkens side mod havnen ligger i solsiden, hvilket er hårdt for stålet på grund af temperatursvingningerne. En stabiliserende ponton blev også skiftet. Wärtsilä foretog ikke tykkelsesmålinger. Man kunne se tæringen visuelt. Wärtsilä udførte også doblinger. Når noget stål var skiftet, kunne man begynde at kigge på andet stål.

Han var ikke med ved Hirtshals Yards overtagelse af dokken i 2012. Han blev først ansat i Hirtshals Yard 2-3 måneder efter. Han blev dokmester igen. Vedligeholdelsesniveauet i Hirtshals Yard var ikke det samme som i Wärtsilä. Det krævede meget økonomi, og det kunne Hirtshals Yard ikke præstere. Hirtshals Yard var et nystartet firma, som ikke havde de midler, som Wärtsilä havde. Hirtshals Yard vedligeholdt dokken, så det stadig var sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Man kunne putte mange penge i dokken, men forretningen skulle også løbe rundt. Der blev puttet de penge i dokken, som kunne undværes, og som var nødvendigt for den daglige drift. De kom ikke foran rusten – de var hele tiden på bagkant. Når de eksempelvis havde lavet nødreparationer, hvor der herefter sad 2-4 doblinger over et vist område, skar man skottet ud og satte et nyt skot i. Man foretog vistnok en tykkelsesmåling, da Rasmus Brohus og Jesper Reinholt købte dokken, men han husker ikke, om der efterfølgende blev lavet en tykkelsesmåling. Til trods for det, der er anført i Johnny Lillelund Pedersens rapport af 18. februar 2013, om, at der ikke er oplysninger om nyere tykkelsesmålinger af stålpladerne, mener han, at der blev lavet en tykkelsesmåling, men det er mange år siden. Dokken kan ikke bedømmes uden en besigtigelse af ballasttankene. Ud over at besigtige dokken kunne man kigge i papirerne, fx logbogen, i tykkelsesmålinger eller lignende, hvis der var sådanne. Man kunne have fået en oversigt over reparationsarbejde, hvis man var blevet spurgt om det. Det er også afhørtes indtryk, at der i 2012 var mangelfuld malingsbeskyttelse, og at malingssystemet på dokvoldene var 50 % intakt, men dette har ikke noget med havariet at gøre. Han husker ikke, om der i forbindelse med overtagelse af dokken fra Wärtsilä blev malet.

Når han foretog vedligeholdelsesarbejder i dokken, var det efter principper om need-to-do og like-to-do. Afhørte og hans daværende makker udførte inspektion af dokken to gange om året, hvor de konsekvent 1-2 gange om året åbnede alle tankene og gik dem igennem. De gik samtlige 24 tanke igennem. Tankene er 2,30-2,40 meter høje. De var altid to. Den ene lyste, og den anden målte og skrev ned. De mærkede op, hvor der var lækager, revner og utætheder. Han husker ikke, om de før havariet tog fotos i tankene. Det gør de i dag. Tingene blev noteret ned, og når de havde været hele dokken igennem, talte de med Rasmus Brohus. Colin Barkers foto 59 er taget i dokhuset, hvor vedligeholdelseslogbogen blev opbevaret. Den var skrevet i hånden. De drøftede, om den skulle opbevares på anden måde, men de optegnelser han og hans kolleger lavede, var jo et "landkort", så de kunne se, hvor de var i dokken. Logbogen er gået til grunde. Det var helt sædvanligt at opbevare logbogen i dokken. Her var den altid blevet opbevaret. Logbogen var jo deres arbejdsredskab til vedligeholdelse. Alle vigtige papirer, tegninger m.v. blev opbevaret på kontoret. Logbogen var nok halvt så tyk som en ekstrakt i denne sag. Den var delt op i tag, port, hydraulikarme, stål i tanke m.v. Han skrev, hvis der var en skade og noterede, når noget blev skiftet. Han skrev eksempelvis ned, hvor meget plade der skulle skiftes, hvorefter han gik til Rasmus, som regnede på det og lavede budget for det. Dokkens yderside inspicerede de, når dokken var tom. Så ligger den kun ganske lidt i vandet, ca. ½ meter – og så de kunne inspicere dertil. Det, der af dokken lå under vandet, var faktisk det, der havde det bedst.

Reparationer blev foretaget af dem selv. Kun nogle gange kom der folk udefra.

Det var meget vigtigt, at den udvendige klædning af dokken var tæt - dette var første prioritet. Anden prioritet var de langsgående skotter, som blev doblet, hvis der var lækager, fordi dokken ellers kan vælte sidevejs, hvis vandet løber mellem tankene. Tredje prioritet var de tværgående skotter og dernæst alt klædning, der var 1 ½ meter over tanktoppen og videre op. Hvis der var utætheder i klædningen, kunne man høre vandet løbe ind, og man kunne se på pulten, hvis der var en lækage. Man kunne også se lækager mellem tankene. Så blev der sat en dobling på. Det var svært at følge med. Hele dokken var med i vedligeholdelsen. Det kørte hele tiden. Sol og varme gør en forskel. Rasmus og Jesper Reinholt havde overvejelser om at få lavet en tørdok. Flydedokken var vanskelig at vedligeholde, og det krævede for mange penge. Det er en vurderingssag, om der krævedes flere penge, end der blev brugt. Da Wärtsilä købte dokken, var den topdollar. Den kom fra Hamborg, hvor den havde ligget i ferskvand i rolige omgivelser, men i Hirtshals fik den både salt, sollys og "tæsk" på grund af vind og vejr. Skibene i dag er desuden større, hvilket belaster dokken mere, da der skal bruges mere af dokkens kapacitet. Dette slider på dokken. Dokken var desuden udsat for bølger fra omgivelserne. Han syntes ikke, dokken forekom ustabil. Efterfølgende har han prøvet den uden overdækning, og nu ligger dokken ikke så roligt, som da den havde tag på.

Fra Hirtshals Yards overtagelse af dokken i 2012 og frem til havariet i 2018 vedligeholdt de mere og mere. Dokken blev repareret nødtørftigt. De havde skriftlige procedurer for vedligeholdelse, herunder en fast procedure, hvor de tjekkede vand- og brandalarm.

Hvis han havde fundet hullet i tank 2S, som ses på fotoet taget af Colin Barker, ville han have slået med en mukkert omkring for at se, hvordan pladen var. Hvis pladen omkring var i orden, ville han have påsat en dobling. Hvis tæringen var bredere, ville han have skåret et stykke plade ud. Hvert år blev der lavet et budget. Forinden var han igennem tankene for at se, hvor der skulle repareres.

Colin Barkers foto af tank 3S viser det langsgående centerskot, dvs. skottet midt i ballasttankene. Dette er ikke et vandtæt skot. Det er et såkaldt skvulpeskot, som forhindrer vandet i at løbe så nemt. De tværgående lameller støtter på begge sider, så skottet ikke kan bevæge sig. De, der har foretaget reparationer, har været "alene hjemme". Han fjernede det helt, da han så det. Normalt er der ved hullerne en halvmåne-åbning, så vandet kan løbe glat med bunden. Der er derfor normalt huller. Disse huller har ingen betydning for dokkens balance. Det var ikke polske folk, der forestod arbejdet. De var fra et dansk firma, vistnok N.R. Staal. Polske folk ville ikke have lavet sådan noget. De fleste polakker er supergode.

Til Colin Barkers fotos af tank 6S indefra og udefra har afhørte forklaret, at dette skal være tæt. Dette er kritisk, fordi man ikke skal have megen bølgegang, før vandet kan slå ind over. I givet fald vil vandet stille og roligt løbe ned i ballasttanken. Havde han set dette, var det blevet lukket med det samme. Det er ikke sikkert, at hullet var der før havariet. Disse fotos er jo taget, efter at dokken var blevet hævet. Dokken havde fået "tæsk". I denne side var dokken blevet trykket skæv, da skibet væltede, så der har været knald på den side. Løs rust og små revner kan være kommet frem. Det er derfor ikke givet, at det er der, vandet er kommet ind. Den mest logiske forklaring på, at de ikke opdagede dette hul er, at fotoet er taget, efter at dokken er blevet hævet. Skibet i dokken væltede, så det meste løse rust vil være blevet banket af. Hele dokken har været sat under overtryk med luft og kom til at stå skævt og hårdt i den ene ende, så hele bunden blev trykket op. Alle "næsten-huller" vil være kommet frem. Hvis der ikke er bevægelse eller vægt, kan rusten bare ligge lige så stille. Der er mange kvadratmeter i dokken. Selv, hvis man havde foretaget en tykkelsesmåling, ville alt ikke kunne have været opdaget. Der er ikke nogen grund til, at der skulle komme et hul lige der. Der var mest belastning på styrbordssiden, fordi denne er ramt af solen.

Det hul, der ses på Colin Barkers foto 28, må være det hul udefra, som kan have forårsaget havariet. Arbejdet med sandblæsning og afskylning kan ikke være årsagen, fordi mængden af sand og vand er for lille. Hvis dette hul var kommet under vand, og konstant havde været under vand, ville det hen over natten give

en vis mængde vand i dokken. Det kan måske være sket over flere nætter. De arbejder nogle gange om natten, når der sandblæses. De sædvanlige værftsarbejdere forlod dokken kl. 15.00. Herefter var der næppe nogen fra værftet tilbage i dokken. Malerne på skibet var underleverandører. Han ved ikke, hvor længe malerne og sandblæserne er blevet ved op til havariet, men han formoder, at de blev ved efter kl. 15.00. Det kan godt være, at de arbejdede frem til kl. ca. 22.00 som angivet i NMC's rapport af 3. september 2018. Han fortalte dem, at de skulle køre sand væk løbende, og at de ikke måtte have maskiner i samme side. Hvis liftene er blevet kørt hen i den ene side, og der er bølger, der er skvulpet ind, kan det være blevet til mere og mere vand i dokken. Samtidig hermed har alarmen ikke virket. Dette er hans bedste bud på årsagen til havariet. Folkene vidste godt, at han blev tosset, når liftene stod i den ene side, og de kan derfor have kørt liftene op i center. Hvis der ikke var tale om et hul før havariet, men alene en svaghed, ville der ikke være løbet vand ind. Da dokken blev hævet, stod der en maskine i center og en i modsatte ende lidt over i styrbordsside.

På Colin Barkers foto 56 kan man se, at der er svejset en dobling på. Han kan ikke sige, hvor gammel doblingen er. Han tror ikke, den er så gammel, måske 1 – 1½ år gammel.

På Colin Barkers foto 34 af tank 8S ses meget mudder, fordi der har været en lækage ved siden af stigen. Dette hjørne havde været klemt ned i mudderet, da dokken kæntrede. Bunden af tanken så ellers stort set sådan ud. Generelt så dokken fin ud. Da Jørgen Jeppesen overtog dokken, blev samtlige tanke rengjort for mudder og malet med overdrevet meget tjæreepoxy, hvorfor tankene er supergodt beskyttet.

Tæringshuller på yderbeklædningen repareres ved, at man skifter pladen, når der er for mange doblinger. Der har over 25 år været mange tæringshuller – nok flere hundrede. Det er forskelligt, hvor mange nye tæringshuller der hvert år opstod. Når det værste var taget, gik der et stykke tid, og så kom der noget et andet sted. Han synes ikke, der har været en stigende tendens.

Han husker ikke, om der blev foretaget reparationer på dokdækket, da Hirtshals Yard overtog dokken. Der var før havariet i 2018 mange små revner på dokdækket. De fik på et tidspunkt en ny tanktop. For at undgå buler der, hvor der kørte tunge køretøjer, satte man stivere under. Det var en god idé på daværende tidspunkt. Det viste sig imidlertid, at når noget tungt kørte over tanktoppen, opstod der små "smiley"-revner. De var trætte af det og havde overvejet, om der skulle lægges en doblingplade på. Lækagerne var imidlertid så små, at de ikke mærkede det i den daglige drift. De huller, der ses på Colin Barkers foto 49 er nogle af de største. Hullerne var meget små.

Dokken kunne tage skibe på op til 2.300 tons ind. Han stolede på dem, der sad over ham, og som regnede på det og tog skibene ind. Det var Rasmus Brohus, eventuelt bistået af Hauschildt, der regnede på det. Hauschildt var med for at beregne på stabiliteten.

Konditionerne under Appendix A i Hauschildts rapport af 12. februar 2008 er de faktiske konditioner for dokken. Under kondition 06 ses ballastvand i styrbordssiden. De havde altid lidt vand i tank 1 og tank 8. De ville aldrig have vand på midten, fordi det ville belaste dokken unødigt. Man kan godt tømme dokken helt for vand, men de havde som regel altid ballastvand i styrbordsside. Han kan ikke sige hvor meget. Når dokken var tømt fuldstændig, fx da tanktoppen blev skiftet, var ballasttankene knastørre.

I forbindelse med inddokning fik de informationer fra rederiet. Desuden havde de papirerne på kontoret med konditionerne. Man kunne desuden eventuelt finde oplysninger på nettet m.v. Dybgangen blev tjekket. I center i siderne skulle der være 10 cm fribord. Når skibet er i dok, vil dokken altid stå krum, hvilket medfører, at center i siderne bliver det laveste punkt. Foreholdt Lloyds anbefalinger om et fribord på 30 cm i centerlinjen, har afhørte forklaret, at det er der i hvert fald også, når der er 10 cm fribord i siderne. Dokken er lavet som et hustag, så vandet løber af og ud i siden gennem spygatterne. Center af dokken er derfor 10 cm højere end i siderne. Når der er en nedtrykning i dokken, vil siderne være højere oppe. På Colin Barkers foto 7 ses, at der ude i siden midt på dokken er 10 cm højere fribord. Det ses på fotoet, at der først er grundmalet med gråt, og herefter er der malet med sort. Det sorte er imidlertid brændt af på grund af sol og vand. Man kan se, at vandlinjen normalt har ligget fra midt i spygattet og opad.

På videoen, optaget i dokken i marts 2021, står der en maskine, som vejer 16 tons. Roret er lagt til samme side, hvilket gør, at dokken går til den ene side. Man kan ikke se, om der er bølger, eller om dokken ligger lige. Selv ved det mindste skib, der sejler forbi, vil vandet flyde op i spygatterne. Det har ikke en dyt at sige. For så vidt angår det vand, der ses at løbe ud ved ventilerne, er det meningen. Der er boret et hul i ventilen, så det frosne vand bliver klemt ud, når det fryser i dokken. I modsat fald ville ventilen sprænge. Det er klart, at der ved ventilen, hvor dokken er lavest, vil opstå en vandpyt. Når der står vand i spygatten på indersiden, er vandstanden på ydersiden over spygatten. Vandet står ikke i dækshøjde. Hvis vandet havde stået i dækshøjde, ville der have været konstant vand i spygatten. Dokken er som en dunk, der flyder i vandet. Færgerne sejler ud og ind og trækker vand med ud og ind. Vandet står derfor og kører op og ned i spygatterne.

Som han husker det, var der ikke problemer i forbindelse med inddokningen af M/S Hardhaus. Han fik oplyst vægten, som gjorde, at skibet kunne inddokkes. I perioden fra skibets ankomst den 3. august 2018 og frem til havariet den 17. august 2018, var der ikke problemer med dokken. Sandblæserne og malerne var

alene på dokken. Det er helt normalt – og forsvarligt - at de var der alene uden opsyn. Han vil typisk være i dokken ind imellem for at se til arbejdet. Han vidste ikke, at der var en maler, der sov på skibet, da dokken havarerede. Arbejdet blev udført med omkring 50-60 tons udstyr. De aftalte, at de hver aften skulle skovle sandet op og køre det ud, og køretøjerne skulle stå i center af dokken. Man skulle desuden undgå, at der var to snorkellifte i samme side for at være dobbelt sikker på, at der ikke opstod krængningsfare. For mange køretøjer i samme side – og dermed mange tons i den ene side – kunne medføre, at krængningsalarmen gik i gang. Han husker ikke, hvilke reparationer der blev udført op til havariet.

Op til havariet havde de 2-3 skibe, som havde været inde i 2-3 uger hver. Derfor brugte de ikke penge på dette tidspunkt, fordi der var fuld knald på dokken. Det var ikke for at spare penge, men de kunne ikke komme til, når der var skibe i dokken. Det er ikke korrekt, at dokkens stand ikke blev besigtiget. Arbejdsdækken og ballasttankene blev regelmæssigt besigtiget. De udarbejdede løbende stabilitetsberegninger ved store skibe. De havde ikke nedskrevne procedurer for dokkens vedligeholdelse, men de havde vedligeholdelsesrutiner, hvor de tjekkede alarmer, og de tjekkede visuelt 1-2 gange om året tankene, herunder både sugerør, ventiler, styrestænger – det hele. Hvis der var tvivl om stabiliteten i forbindelse med inddokning af et skib, blev der foretaget en stabilitetsberegning. Var denne i orden, og dokken føltes i orden, og intet gav ham anledning til bekymring, var dokken jo stabil. Han har ikke, da de tog M/S Hardhaus ind, tilsidesat elementære sikkerhedsforanstaltninger. Det ville han aldrig gøre. Han vil også gerne selv hjem hver dag, og han har mange medarbejdere, som han ikke vil udsætte for en risiko på grund af ussel mammon. Der har været skibe, de har nægtet at tage ind på grund af stabilitetsberegningerne.

Han hørte ikke alarmen den 17. august 2018, kl. 04.22. Han ved ikke hvorfor. Den første skræktanke han fik, da han hørte om krængningen var, at han ikke havde hørt alarmen. Da han havde været inde og forsøge at redde dokken, kontaktede han de andre på alarmlisten for at høre, om de havde fået et opkald. Ingen af de andre havde fået et opkald. Alarmen var sat op til, at den først ringede til ham, dernæst til Carsten "Tømrer", Johnny Woller og Rasmus Brohus. Herefter startede den forfra igen. Når dokken krængede 1-2 grader, blev alarmen udløst, og så kørte de med det samme. De var ved dokken i løbet af 5-7 minutter. Det kunne være en lastbil, der hentede en container med sand eller placering af to lifte i samme side, som udløste alarmen. Først, hvis alarmen blev nulstillet, stoppede den rundringningen. Han har altid reageret på alarmen. Det er forskelligt, hvor mange alarmer der er årligt. Nogle gange gik alarmen i gang, mens de arbejdede i dokken. Alarmen kunne fx blive udløst af maleren, der havde kørt liftene hen på samme side. Han har ikke oplevet andre gange, hvor alarmen er blevet aktiveret om natten, uden at han har hørt alarmen. Alarmen fungerede ved, at et pendul brød to infrarøde stråler, når dokken fik slagside. De sikrede sig før

havariet, at alarmen virkede, som den skulle. Det var jo deres eneste livline. Efter havariet blev der installeret en alarm mere.

Efter havariet blev blandt andet ventilerne prøvekørt, og alt elektronisk udstyr blev afmonteret. Alle aktuatorer, som sad tørt, blev skilt ad. Det hele blev prøvekørt bagefter. Man opdagede ikke defekter eller lækager i den forbindelse.

Han mener ikke, at det er sandsynligt, at søventilerne er årsagen til krængningen. Søventilerne lukker ned i en konisk anordning, hvor vægten af stangen og ventilen klemmer så hårdt, at de er tætte. Dette gælder både hovedventilerne og tankventilerne. De vejer omkring 75 kg. Dem løfter man ikke lige, og i kraft af at de er koniske, er de tætte. Man kunne se, at de var tætte, når man tømte tanken. Det er ikke sandsynligt, at der var noget galt med ventilerne. Da dokken blev hævet, blev den tømt for vand, og der kom ikke vand ind nogen steder. Vandet kan være kommet ind via tæringshullet på ydersiden af dokken. Hvis han skulle sætte sine penge på noget, ville det være det. Men det er ikke bare det, der gjorde, at katastrofen skete. Var der kommet vand ind, og dokken var krænget, skulle alarmen være gået i gang, men det skete ikke. Den oprindelige krængning kunne være kommet i løbet af natten, hvor der måske havde holdt tunge køretøjer i dokkens ene side, ligesom der var blevet sandblæst. Der er så kommet mere og mere vand ind gennem tæringshullet på ydersiden af dokken.

Han har ikke været med til at besvare listen med spørgsmål fra surveyor om "Document regarding Foundering of Floating Dock". En "General arrangement drawing" er en plan over dokken. En "Capacity plan" er en plan over skibets vægt og kurve. Det er ikke korrekt, at en sådan plan ikke kunne skaffes. Den findes. Man skal bruge den for at lave stabilitetsberegninger, hvilket de fik lavet eksternt. Han ved ikke, hvad "Shell expansion drawing" er. "Vent arrangements" er udsugning til maler og sandblæser af arbejdsmiljømæssige hensyn, men det har ikke noget som sådan med dokken at gøre. "Operation manual" er en brugsanvisning til dokke. Han tror ikke, de havde en sådan. "Pump specifications/details" kan være pumpernes ydeevne, men det kan også være tegninger over ventiler og fordelerrør. "Details of power supplies (shore supply arrangements)" er strømforsyningen. Der er mange hovedtavler til at forsyne skibet med arbejdsstrøm m.v. Dette kunne nok sagtens være skaffet. "Dock masters log for last three months" er logbogen, som han har forklaret om. De havde også en særskilt logbog for inddokninger, men den er også gået til. Her noterede de typisk, hvor skibet stod, hvor mange kølklodser der blev brugt, høje eller lave klodser, skibets mål og vægt, hvor mange slæbebåde der blev brugt, hydraulikarmenes understøtninger m.v. Disse oplysninger skulle bruges, hvis skibet kom igen. Vedrørende "Last thickness measurement report" mener han, at der i Wärtsilätiden blev lavet tykkelsesmålinger. Han kan ikke forestille sig, at Wärtsilä har købt dokken uden. Det er ikke hans erfaring, at tykkelsesmålinger laves hvert år. Nu kommer der en ekstern, der tykkelsesmåler overalt. Tykkelsesmålinger giver

et stort billede, men der kan sagtens være mange tynde pletter. Adspurgt til "Survey rapport for last three years (e.g. for insurance company)" har afhørte forklaret, at forsikringsselskabet ikke var regelmæssigt på besøg. Til "Drafts before capsize i.e. with the HARDHAUS docked" har afhørte forklaret, at han spurgte til fribordet, og var det under deres regel, havde de ikke taget skibet ind. "Any deadweights on dock other than HARDHAUS (e.g. portable compressors, cherry pickers etc.)" synes han er et relevant spørgsmål, fordi det belaster dokken, og det er væsentligt, om der er fx 100-150 tons udstyr i dokken. Der er ingen grund til, at der var fx 50 tons sand i dokken, som derfor blev kørt ud hver dag. Var han blevet spurgt om dette punkt, kunne han ikke have bidraget med flere oplysninger, end det der står anført med rødt. "As docked weight of HARDHAUS (lightweight + stores + fluids)" kan han ikke forestille sig, at de ikke havde, fordi de havde 3-4 skibe efter hinanden, som var store. Rasmus må have efterregnet på de skibe, specielt det sidste, hvor der også skulle sandblæses. Det var sædvanlig procedure, når der var tale om store skibe. "Dock maintenance and steel replacement records" ville fremgå af vedligeholdelseslogbogen.

At det gik så stærkt med at få dokken hævet må være en indikation på, at pumperne var gode nok.

Han har ikke tidligere set den police, der blev udstedt lige efter havariet. De foretog både før og efter visuel tilstandskontrol af dokken årligt og ikke bare hvert 3. år. Tykkelsesmålinger giver ikke et sort/hvidt billede af, hvor god dokken er. Der er nu monteret tærezink. Dette er imidlertid ikke noget, der kunne have undgået havariet. Visuel kontrol af rørsystemer foretog man før havariet hvert år. Ballastventilerne kontrollerede de også før havariet hvert år. Åbning af bundventiler for kontrol hvert 5. år er en ny ting. Det gjorde de ikke før havariet. Alle ventilerne er malet med et giftigt lag tjæreepoxy, og når de skilles ad, bryder de dette lag og efterlader stålet råt. Man kan ikke få noget, der er så godt som dette, men det kan ikke fås mere. Holdningen var derfor, at man ikke ville skille noget ad for at tjekke, når det fungerede. Men de gør det nu efter havariet og behandler herefter med noget, der ikke er så godt som tjæreepoxy. Hydrauliske og manuelle fastholdelsessystemer blev også kontrolleret før havariet. Der er ikke forskel i bemandingen af dokken før og efter havariet. Bemandingen før havariet var tilstrækkelig. Dokkens tegninger opbevares, hvor de kan findes og ikke kan gå til. Det er logisk, at et skibs totalvægt ikke må overstige dokkens kapacitet. Dette krav er ikke før havariet blevet tilsidesat. De har haft 2 skibe, som var meget tunge, og stabiliteten var dårlig. I de tilfælde fik de lavet en stabilitetsberegning, som sagde, at det var i orden. Det ene skib var dog meget levende i dokken, hvorfor de havde døgnbemanding. Det andet skib var russisk, og her instruerede Hauschildt dem i, hvordan man kunne tømme dokken for at sikre stabiliteten. Det var hårdt ved dokken, men stabiliteten var bedre. Retningslinjerne for fribord blev også fulgt før havariet. Kravet om stabilitetsberegninger og krængningsprøver blev også fulgt før havariet, hvis det var nødvendigt. Der var også alarm før

havariet. Kravet i forbindelse med blackout i dokken havde de ikke før havariet. Det var ikke derfor, alarmen ikke ringede hos ham. De testede også alarmen før havariet.

Der er blevet foretaget tykkelsesmålinger tre gange efter havariet. Til at starte med tog de 4 bånd i de lige tanke, og efter et år tog de de andre tanke. Til sidst tog de det hele.

De vil gerne i dag tage M/S Hardhaus eller skibe i denne størrelsesorden.

Parternes synspunkter

Sagsøgerne, Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring, Maron AS og Gjensidige Forsikring ASA, har i deres påstandsdokument anført**:**

> **2 Indledning**
> Sagen angår Rederiets (og de øvrige Sagsøgeres) krav mod If Skadeforsikring og den tidligere ledelse af det konkursramte Hirtshals Yard A/S ("Værftet") i anledning af kæntringen af Værftets flydedok ("Dokken") i Hirtshals den 17. august 2018, mens Rederiets trawler M/S Hardhaus ("Skibet") var til reparation i Dokken ("Kæntringen"). Ved Kæntringen blev Skibet oversvømmet med store skader til følge.
>
> Mere fundamentalt handler sagen om kravene til forsvarlig drift af et skibsværft i Danmark. Det er Sagsøgernes opfattelse, at Værftet var organiseret, drevet og kapitaliseret på en uforsvarlig måde, hvor Værftet – over en lang periode – negligerede klare advarselstegn for skade på skibe, der var til reparation i Dokken. Dokkens stålkonstruktion var tydeligt korroderet – med store huller i arbejdsdækket og mellem Dokkens balasttanke – og blev drevet med en udpræget negligering af almindelige vedligeholdelsesstandarder og sikkerhedsprocedurer, trods risikoen for tab af/skade på menneskeliv og skader på f.eks. Skibet.
>
> Det har efterfølgende vist sig, at Kæntringen ikke burde komme som en overraskelse for Værftet eller If Skadeforsikring. Dokken kæntrede i 2015 med skibet Esvagt Observer dokket. Det skete – som ved Kæntringen i 2018 – som udslag af Dokkens stabilitetsproblemer og utilstrækkelige fribord. Det var - eller burde være - kendt også af bestyrelsen, at Dokken ville kunne kæntre igen og forårsage stor skade.
>
> Det er blevet dokumenteret, hvordan Ledelsen omstrukturerede Værftet ved at flytte Værftets aktiver, herunder Dokken, op i et holdingselskab for at begrænse risikoen for kapitalejerne i tilfælde af tredjemands krav, hvordan selskabet ikke havde likviditet til at foretage vedligehold i månederne forud for Kæntringen, hvordan Ledelsen gennem valg af konkurs har søgt at placere tabet hos Værftets kunde, Rederiet, og hvordan virksomheden med Dokken fortsatte efter konkursen i januar 2021 - med den samme ejerkreds og bestyrelse.
>
> Rederiet og dets forsikringsselskaber, samlet Sagsøgerne, har som konsekvens af Kæntringen lidt tab på ca. NOK 54 mio. (ekskl. renter). Størstedelen af disse tab, ca. NOK 51 mio., udgøres af udbedringsomkostninger for skaderne på Skibet.
>
> Rederiet er som følge af Værftets konkurs indtrådt i Værftets krav om dækning hos Værftets ansvarsforsikringsselskab, If Skadeforsikring. If Skadesforsikring har efter et forløb på over seks år nu - ved Processkrift B af 15. januar 2025 - erkendt, at Værftet faktisk handlede med grov uagtsomhed.
>
> If Skadeforsikring søger dog fortsat at undgå dækning med synspunkter om, at Værftet kunne begrænse sit ansvar til 'kontraktsummen' efter Danske Maritimes standardbetingelser af marts 2017 ("DM 2017-

betingelserne"), og at det ikke er godtgjort, at Kæntringen skyldtes Værftets uagtsomme forhold. Dertil mener If Skadeforsikring, at forsikringen ikke dækker som følge af den påståede "*grove tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger*". Sagsøgerne er meget uenige heri og fastholder, at If Skadeforsikring skal dække Sagsøgernes tab op til dækningssummen på DKK 15 mio. (ekskl. selvrisikoen) med tillæg af renter og omkostninger.

If Skadeforsikring kendte og havde forsikret risikoen for kæntring af Dokken som følge af ringe vedligehold og stabilitetsudfordringer og kan ikke nu undslå sig dækning med henvisning hertil. If Skadeforsikring havde antaget Nordic Marine Consult ("NMC") til at besigtige Dokken både ved Værftets overtagelse af Dokken i 2012/2013 og efter Esvagt Observer-hændelsen i 2015. NMC påpegede ved sine besigtigelser mangler ved vedligeholdelsen af Dokken, risikoen for lavt fribord og behovet for opdaterede stabilitetsberegninger. Først ved nytegningen af policen kort efter Kæntringen, i februar 2019, indførte If Skadeforsikring specifikke sikkerhedsforanstaltninger (forskrifter), som Værftet skulle opfylde for at få dækning i henhold til policen.

Sagen har derfor følgende hovedspørgsmål:

- Om Værftets uagtsomme forhold (som If Skadeforsikring nu har erkendt udgjorde grov uagtsomhed) forårsagede Kæntringen og skaderne på Skibet;
- Om ansvarsbegrænsningen i Danske Maritimes standardbetingelser er vedtaget og kan opretholdes trods Værftets grove uagtsomhed;
- Om If Skadeforsikring kan undslå sig dækning som følge af Værftets manglende iagttagelse af "*elementære sikkerhedsforanstaltninger*" (på trods af at disse ikke var specificeret i policen på tidspunktet for Kæntringen); og
- Om Ledelsen overtrådte sine selskabsretlige forpligtelser i forhold til driften af selskabet, og om Ledelsen er erstatningsansvarlig over for Sagsøgerne.

Selvom Kæntringen skete i august 2018, er det vigtigt at forstå Kæntringen som udløber af et langt forløb, særligt fra tidspunktet for Værftets overtagelse af Dokken i 2012. Dette sagsforløb er sammenfattet i sagsfremstillingen umiddelbart nedenfor (afsnit 3).

Dette er efterfulgt af anbringenderne vedrørende kravet mod If Skadeforsikring (påstand 1) (afsnit 4-5), If Skadeforsikrings krav vedrørende bjærgning (påstand 2) (afsnit 6), anbringenderne vedrørende kravet mod Ledelsen (påstand AD.1) (afsnit 7), tabsdokumentationen (afsnit 8) og afsluttende bemærkninger om bevisførelsen, sagsomkostninger og momsregistrering (afsnit 9-11).

Der henvises nedenfor til ekstrakten som f.eks. "E.1519" (ekstraktens s. 1519) og til Sagsøgernes materialesamling som f.eks. "MS.53" (materialesamlingens s. 53).

3 Sammenfattende sagsfremstilling

3.1 Parterne

3.1.1 Sagsøgerne
Hardhaus AS ("Rederiet") er et mindre norsk rederi med fisketrawlere, der på tidspunktet for Kæntringen drev skibene M/S Hardhaus ("Skibet") og M/S Harvest. Skibet var dengang ejet af Maron og udlejet til Rederiet på bareboat-vilkår. Maron og Rederiet er efter sagens anlæg fusioneret med Rederiet som det fortsættende selskab.

Rederiets kaskointeresser i Skibet har været forsikret hos Havtrygd (hovedassurandør) og Gjensidige (medassurandør) (bilag 53/E.1519). Begge forsikringsselskaber har udbetalt forsikringssummer til Rederiet for hovedparten af kravet mod Værftet, jf. nærmere i afsnit 8 nedenfor, og er dermed indtrådt i kravet mod Værftet. Sagsøgerne har indgået en aftale om fælles inddrivelse af kravene mod sagens øvrige parter.

3.1.2 Værftet og If Skadeforsikring
Værftet (Datoselskabet af 19. marts 2021 (under konkurs) tidl. Hirtshals Yard A/S) er ikke part i sagen, men dog central for sagen. Værftet drev skibsreparationsvirksomhed i Hirtshals Havn fra 2012 til marts 2021 i Dokken, der blev anvendt til reparation, ombygning og vedligeholdelse af skibe. Kort før Værftets konkurs i januar 2021 blev Værftets aktiviteter flyttet til et nyt selskab med samme ultimative ejere.

På tidspunktet for Kæntringen var Vestkajens Maskinværksted A/S (der også servicerede fiskeskibe (bilag (ii) AS, s. 1-2 /E.1035-1036) ejet af HY Group, og var dermed et søsterselskab til Værftet. Det var fysisk beliggende i umiddelbar nærhed af Værftet.

If Skadeforsikring agerede i en lang periode før, under og efter Kæntringen forsikringsselskab for Værftet, herunder som ansvarsforsikringsselskab. Den generelle forsikringssum i policen androg DKK 15.000.000 per skade (bilag 2/E.1469).

3.1.3 Ledelsen
Adciationsstævningen er anlagt mod flere medlemmer af direktionen og bestyrelsen, dvs. Rasmus Brohus, Jesper Reinholt, Torben Andersen og Jesper Langsted. Medlemmerne af Ledelsen fra 2012 og frem fremgår af skemaet nedenfor.

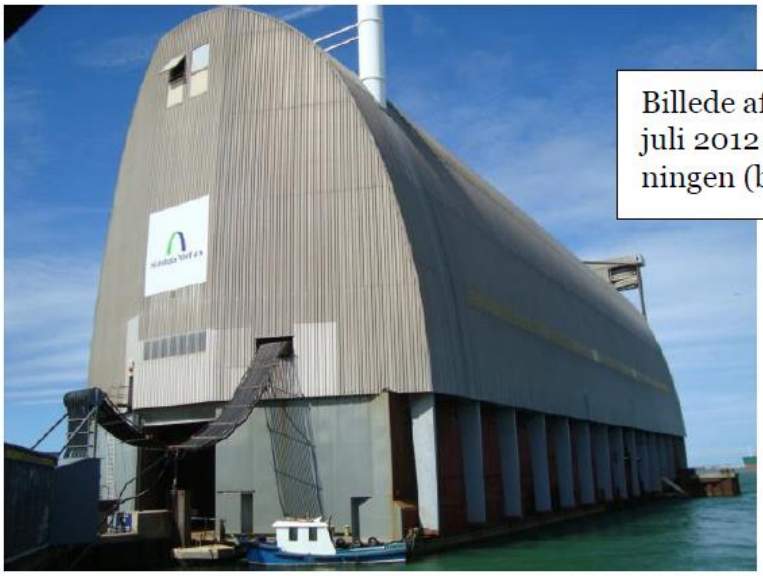
Navn	Position	Indtrådt	Fratrådt
Rasmus Brohus	Direktør	15.05.2012	26.08.2020
Torben Stegenborg Andersen	Formand i bestyrelsen	30.01.2014 (dog ikke formand 11.04.2019 - 02.07.2020)	24.03.2021
Jesper Langsted	Næstformand i bestyrelsen	15.05.2012 (Tiltrådt som næstformand 30.01.2014)	11.04.2019
Bent Boll Petersen	Bestyrelsesmedlem	15.05.2012	23.01.2019
Jesper Reinholt	Bestyrelsesmedlem	15.05.2012	23.01.2019
Mark Christensen	Bestyrelsesmedlem	13.03.2017	23.01.2019

Værftets direktion bestod af Rasmus Brohus, som var ansat direktør og medejer af Værftet. Jesper Reinholt var ansat på Værftet som projektleder og indgik også i den daglige drift. Han var også medejer af Værftet og bestyrelsesmedlem. Rasmus Brohus og Jesper Reinholt ejede i 2018 hver indirekte 35% af Værftet (bilag (ii) AÅ/E1170).

Torben Andersen var formand for bestyrelsen fra 2014, og deltog forud for sit formandskab i bestyrelsesmøder på konsulentbasis (bilag (ii) C, s. 2/E.648). Jesper Langsted var medlem af bestyrelsen og fungerede også som advokat for Værftet i flere tilfælde, herunder ved omstruktureringen i 2017 ("**Omstruktureringen**").

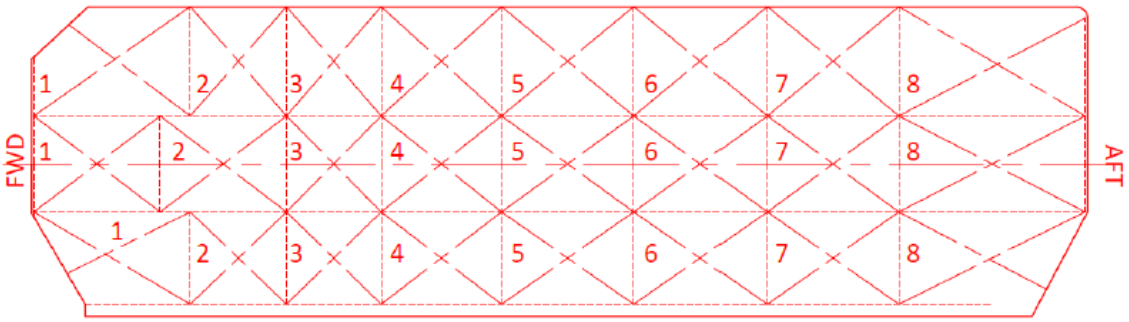
3.2 Dokken og dens indretning

Dokken blev ifølge visse oplysninger (fra Værftet) bygget i 1942 i Tyskland (bilag D/E.670), dog ifølge andre oplysninger i 1954 (bilag DJ/E.509). Den var i mange år kendt som "*Nordsøkatedralen*" på grund af den hvælvede overbygning på 29 meter (bilag 3, pkt. 2.3/E.2376). Overbygningen blev fjernet efter Kæntringen i 20183.



Billede af flydedok af 17. juli 2012 med overbygningen (bilag D/E.669).

Dokken består af en ponton (luftfyldt legeme) i stål med integrerede sidevægge, som ligger flydende i havnen. Pontonen indeholder 24 ballasttanke, som kun er adskilt af stålskotter (*"bulkheads"*). Dokken sænkes ved at fylde tankene med vand og løftes med fire pumper, der kan tømme tankene (bilag 3, afsnit 2/E.2376-2383). Dokkens stabilitet påvirkes derved af vægtbalancen i Dokken og fordelingen af evt. vand i de forskellige ballasttanke. Dokkens 24 tanke (8x3) er vist nedenfor (bilag 114):



Dokken er åben ud mod vandsiden, hvor skibe dokker ind ("*forward*"/"*FWD*", forstævn). Afstanden fra vandlinjen og op til dokkanten betegnes som Dokkens fribord og er større midtfor (ved centerlinjen) end ved dokvæggene. Når fribordet tabes, vil Dokken derved kunne oversvømmes.

3.3 Værftets overtagelse af Dokken

Værftet overtog Dokken den 4. juni 2012 fra det større finske selskab, Wärtsilä, som led i Wärtsiläs nedlukning af sin skibsafdeling i Danmark. Begrundelsen var, at kundegrundlaget ville blive stadigt mindre grundet de stadigt større skibe i markedet, der ikke kunne rummes i Dokken (bilag 82/E.599). Det forstås, at Rasmus Brohus og Jesper Reinholt var ansatte i Wärtsilä i Hirtshals forud for overtagelsen af Dokken.

Ved overtagelsen udarbejdede besigtigelseskontoret NMC (ved Johnny Pedersen) en besigtigelsesrapport (bilag D/E.669). NMC var antaget af Værftets forsikringsselskab, If Skadeforsikring. NMC besigtigede flere dele af Dokken, men dog ikke Dokkens ballasttanke. NMC oplyste, at de forstod, at der ikke forelå nogen nyere tykkelsesmålinger af stålpladerne i Dokkens konstruktion. NMC fik heller ikke forelagt en oversigt over udførte reparationsarbejder på Dokken (såsom udskiftning af stål i Dokken).

NMC kunne dog ved besigtigelsen konstatere, at Dokkens stålkonstruktion generelt fremstod *"i en tilstand, hvor vedligeholdelsestiltag bør udføres"* (bilag D, s. 3/E.671). NMC henviste bl.a. til den store forekomst af tærehuller i stålet (se f.eks. s. 7, 8 og 10/E.675-676 og E.678).

3.4 Vedligehold af Dokken

Det fremgår tydeligt af sagens materiale, herunder bestyrelsesmødereferater fra Værftet, at det var kendt, at Dokken havde behov for vedligeholdelse. Rasmus Brohus omtalte Dokken som Værftets "*Gamle Dame*" (jf. eks. bilag (ii) I, s. 3, bilag (ii) Ø, s. 2, bilag (ii) BB, s. 2/E.701, E.812, E.1206). Dokken var Værftets "*vigtigste værktøj*" (bilag (ii) AD, s. 2/E.872). Ledelsen var bekendt med vigtigheden af, at tankene var tætte, jf. direktionsberetninger til bestyrelsen den 18. marts 2013 (bilag (ii) I, s. 2-3/E.700-701) samt den 6. november 2013 (bilag (ii) O, s. 2/ E.728). Direktionen oplyste i december 2014, at *"Vi vedligeholder med fornuft, så vi prioriterer de mest nødvendige reparationer og ser skarpt på økonomien i hvert*

tilfælde." (bilag (ii) Ø/E.812). Et par måneder senere blev det igen drøftet, da udgifterne til Dokken havde oversteget budgettet. Værftet skulle derfor i hvert enkelt tilfælde vurdere, hvilket vedligehold der var nødvendigt for at kunne opretholde en *"fornuftig og sikker standard"*. (bilag (ii) AD/E.872). Det blev også oplyst af direktionen overfor bestyrelsen, før mødet den 30. marts 2016, at *"Vi forholder os til at resten af dokken jo heller ikke er ny længere. Skaderne skal udbedres så sikkerheden er i orden, men ikke mere end det."* (bilag (ii) AO, s. 2/E.1018). Det var helt kendt fra bestyrelsens side, at der var et væsentligt behov for løbende vedligehold af Dokken.

Værftet foretog muligvis visse reparationer på Dokken. Det gør sig dog generelt gældende, at der ikke er dokumentation for, at vedligeholdelsesarbejderne, der sporadisk omtales i bestyrelsesmødereferater, faktisk blev udført. Det er heller ikke – efter Sagsøgernes opfattelse – blevet dokumenteret, at de påståede udgifter til vedligeholdelse af og investeringer i Dokken frem til Kæntringen (bilag F/E.2543) blev afholdt og angik ståludskiftning. De tilgængelige oplysninger indikerer dog, at udgifterne til ståludskiftning var lavere end i Wärtsilä-ejerskabet og langt mindre end efter Kæntringen.

3.5 Driften af Dokken

Det er blevet belyst i sagen, at Værftet blev drevet uden egentlige skriftlige procedurer for f.eks. dokning, vedligehold, stabilitetsundersøgelser og beredskabet.

Det er bekræftet af If Skadeforsikring, at Værftet f.eks. ikke førte en logbog over udførte dokninger, vedligeholdelse eller stabilitetsmålinger i forbindelse med dokninger. Værftet har således heller ikke udarbejdet en opdateret stabilitetsundersøgelse, men henvist til en undersøgelse fra 2008 (bilag C/E.557). Dette er ikke gjort på trods af, at visse ståludskiftninger foretaget i 2012 efter overtagelsen og installeringen af ny dokport og bølgebryder efter Esvagt Observer-hændelsen i 2015, jf. nedenfor.

Værftet oplevede skader på Dokken ved bl.a. storm, men også som følge af dokning af (for) store skibe. Direktionen oplyste i februar 2015: "*Større skibe, større vægt har gjort at der er opstået nogle skader, som har krævet mere [vedligehold] end ventet*" (bilag (ii) AD, s. 2/E.872). Alligevel fortsatte dokningen af store skibe.

3.6 Esvagt Observer

Ved stormen Freja den 8. november 2015, hvor skibet Esvagt Observer lå til reparation i Dokken, trængte der vand ind i Dokken, over dokkanten. Det førte til, at flere af Dokkens ballasttanke blev oversvømmet, og at dele af Dokken derpå væltede. Som konsekvens opstod store skader på både Esvagt Observer og Dokkens frontport.

NMC blev antaget af If Skadeforsikring til at undersøge hændelsen. NMC konstate-rede, at skaden muligvis skete, fordi Værftet havde dokket et skib udover Dokkens vægtkapacitet, altså at Skibet var for stort til Dokken i henhold til forudsætninger for dokningen (bilag O, s. 11/E.919).

NMC noterede dog også i rapporten, at konklusionen var baseret på "*løse opmålinger*" og derfor skulle tages med forbehold (bilag O, s. 11/E.919).

Efter hændelsen blev der opstillet en bølgebeskyttelse ved Dokkens port for at mindske risikoen for oversvømmelse af Dokkens dæk igen ved dårligt vejr (bilag (ii) AJ, s. 13/E.937/bilag Q/E.2831). Det førte *ikke* til, at Værftet udarbejdede nye stabilitetsberegninger mv. for at vurdere Dokkens stabilitet efter konstruktionsændringerne.

3.7 Omstruktureringen

Værftet gennemgik i løbet af 2016 og foråret 2017 en omfattende omstrukturering ("**Omstruktureringen**"). Det indebar, at et nyt selskab, HY Group A/S, blev stiftet af Værftets hidtidige ejere som et mellemliggende holdingselskab. Værftets anlægsaktiver, herunder Dokken, blev i den forbindelse overdraget til HY Group A/S og tilbagelejet til Værftet. Værftet overgik dermed til at være et rent driftsselskab.

Ved Omstruktureringen udbetalte Værftet DKK 8 mio. i dividende til HY Group, hvilket oversteg købesummen, som HY Group A/S betalte for overtagelsen af anlægsaktiverne. Det betød en forringelse af driftsselskabets økonomiske nøgletal.

Formålet med Omstruktureringen – og flytningen af aktiverne til et nyt ejerselskab – var (udover dividendebetalingen) at begrænse risikoen ved konkurs. Som udtrykt af Jesper Langsted i et notat, som lå til grund for Omstruktureringen, var rationalet, at Omstruktureringen ville beskytte banken og de ansvarlige långivere, *"hvis driftsselskaberne skulle blive ramt af noget ubehageligt i fremtiden."* (bilag (ii) AÅ, s. 2/E.1170).

3.8 Indgåelsen af aftale med Rederiet

Da Rederiet dokkede Skibet hos Værftet i sommeren 2018, jf. nedenfor, var det ikke første gang de var kunde hos Værftet. Allerede i 2013 fik Rederiet udført arbejder hos Værftet. Det skete i henhold til Danske Maritimes *"Almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder"* (Værftets faktura af 2. maj 2013, bilag 10/E.707). På daværende tidspunkt var Danske Maritimes gældende betingelser fra 2000.

Den 29. januar 2018 modtog Rederiet et tilbud fra Værftet om udførelse af visse reparationer på Skibet (bilag 11/E.1507) via e-mail (bilag 12/E.1509). Det fremgik af tilbuddet, at Værftet skulle udføre en række sædvanlige vedligeholdelsesopgaver på Skibet. Tilbuddet blev accepteret telefonisk af Rederiets tekniske chef, Heine Møgster, og Skibet afgik mod Dokken i Hirtshals på baggrund af denne accept – i juli 2018.

Skibet blev senest i begyndelsen af maj 2018 optaget på Værftets dokplan (bilag DB/ E.1569), der blev nævnt i direktionens beretning til bestyrelsen den 2. maj 2018 (bilag (ii) BO, s. 3/E.1575). Skibet var opført på listen over Værftets ordrer, og det var ligeledes anført, hvilke arbejder der skulle udføres samt den forventede pris herfor.

Ved samme bestyrelsesmøde den 2. maj 2018 besluttede bestyrelsen at starte et arbejde med standardiserede projektstyringsdokumenter, herunder en ordrebekræftelse. Disse skulle efter planen godkendes ved et ekstraordinært bestyrelsesmøde den 23. maj 2018. Arbejdet med standarddokumenterne, herunder ordrebekræftelsen, blev drøftet ved mødet den 23. maj 2018 (bilag (ii) BR, s. 3/E.1585). Det fremgik bl.a., at ordrebekræftelsen ville kunne gives ved (skibets) ankomst. Denne fremgangsmåde – om underskrivelse ved skibets ankomst - blev siden brugt for Skibet, jf. nedenfor.

3.9 Økonomiske udfordringer før Kæntringen

Værftet havde lige siden 2012 periodisk oplevet økonomiske udfordringer (og periodiske bedre tider). Den dårlige økonomi blev forværret efter Omstruktureringen. Værftet var flere gange i overtræk på sin kassekredit op imod Kæntringen.

I sommeren 2017 fik Værftet sin største ordre hidtil på ca. DKK 20 mio. (Bjørkhaug-projektet), og Værftet skulle samtidigt afvikle ordrer for yderligere DKK 20 mio. (bilag (ii) BD, s. 1, E.1297). Allerede på dette tidspunkt – i 2017 - havde Værftet dog udfordringer med likviditeten, idet Værftet afventede afslutning af et nybygningsprojekt med en færdiggørelsesgaranti på DKK 5 mio. (bilag (ii) BE, s. 4/E.1302).

Bjørkhaug-projektet var i februar 2018 tæt på at være afviklet. Projektet gav kun en lille indtjening for Værftet, hvilket smittede af på kvartalsopfølgningen. Samtidig befandt Værftet sig i en periode med for få ordrer, der skyldtes, at den norske krone lå lavt, og ordrer blev mistet til norske værfter. (bilag (ii) BM s. 1/E.1511). Bjørkhaug-projektet udnyttede stort set hele Værftets kreditramme på DKK 6 mio. samt projektramme. Værftet drøftede den fremtidige finansiering med Jyske Bank - og specifikt Bjørkhaug-projektet. Værftet havde anmodet om en udvidelse af rammen på DKK 6-10 mio. På bestyrelsesniveau var der samtidig drøftelser om, at der skulle mere struktur på området for kredit- og debitorpolitik (bilag (ii) BN, s. 3/E.1517).

Værftet havde længe haft planer om en ny og større flydedok for at kunne håndtere større skibe, som det var efterspurgt i markedet (Bilag (ii) AQ, s. 2/E.1028 og bilag (ii) AR, s. 2 /E.1032). Værftet besluttede dog endeligt – i foråret 2018 - at sætte dette projekt i bero som følge af Værftets økonomiske situation (bilag (ii) BO, s. 1/s. 3/E.1573/E.1575).

Likviditetsudfordringerne fortsatte, og Værftet forsøgte igen i marts at tilvejebringe mere likviditet ved en udvidelse af engagementet med Jyske Bank. Der blev stillet tilbud om en samlet ramme på DKK 17 mio. (bilag (ii) CJ, s. 1/E.1527).

Værftets direktion konkluderede i direktionsrapporten for mødet 2. maj 2018, at det havde været en *"katastrofal start på 2018 med alt for få ordrer og et stagnerende marked."* (bilag (ii) BO, s. 1/E.1573). Den norske krone havde ikke rettet sig, og Værftet tabte fortsat ordrer til norske værfter, Dette kombineret med *"en række dårlige projekter har stillet os i værftets hidtil største udfordring."* Opfattelsen var, at de røde tal i månedsopfølgningen

stadig kunne rette sig, så længe der ikke skete flere *"fejl"*. Det var vigtigt, at der blev "*kigge[t] indad*", og at mulighederne for optimering blev undersøgt. Det blev fremhævet, at det var nødvendigt med faste procedurer med henblik på undgåelse af fejl (bilag (ii) BO, s. 4/E.1576). Det blev derfor besluttet at nedsætte et kontraktudvalg til at gennemgå de større kontrakter (bilag (ii) BP, s. 2/E.1577).

Det blev skønnet på mødet den 2. maj 2018, at der var et ekstra likviditetsbehov på DKK 5 mio. ud over allerede godkendte midler via kassekreditten og projektrammen (bilag (ii) BP, s. 3/E.1579).

Der var f.eks. et overtræk på kassekreditten bl.a. for maj 2018, hvor kassekreditten var DKK 17 mio., men trækket på ca. DKK 17.322.000 (bilag (ii) CB, s. 2/E.1602). Der var derved heller ikke midler til at afsætte flere midler til vedligehold.

Værftets store likviditetsudfordringer fortsatte imidlertid på trods af forsøg på at løse problemerne med ekstrabetalinger fra kunder og med dialog med Jyske Bank. På mødet den 13. juni 2018 blev det drøftet at forhandle en særlig bevilling om et overtræk på DKK 1 mio. og anset som nødvendigt at finde en anden løsning senest per 1. juli 2018 (bilag (ii) BS, s. 2/E.1622). Bestyrelsen drøftede desuden, hvordan bestyrelsen skulle håndtere "*rygterne vedrørende [Værftets] likvidationsmæssige situation*" (bilag (ii) BS, s. 2/E.1622).

Likviditetsproblemerne var efter Sagsøgernes opfattelse – støttet af skønsmandens vurdering – ikke løst på tidspunktet for Kæntringen, jf. afsnit 7.6 nedenfor.

3.10 Skibets ankomst og dokning

Skibet ankom til Værftets område den 3. august 2018 for foretagelse af de aftalte reparations- og malerarbejder. Ved arbejdet blev Skibet dokket i Dokken.

Værftet anmodede Skibets kaptajn, Geir Møgster, om at underskrive en ordrebekræftelse, der henviste til tilbuddet fra januar 2018 (bilag 13/E.1633). Geir Møgster underskrev denne med forståelse af, at det var en kvittering for Værftets modtagelse af Skibet. If Skadeforsikring mener, at DM 2017-betingelserne dermed blev vedtaget på trods af, at Værftet ikke udleverede en kopi af disse eller på anden måde oplyste om indholdet deraf, herunder ansvarsbegrænsningen i betingelserne.

Værftet måtte grundet Skibets høje vægt 'strippe' alle Dokkens sider - og centerballasttanke for vand ved hjælp af dykpumper - for at sænke vægten og forbedre Dokkens fribord. Efter dette var fribordet dog stadig blot ca. 10-15 cm (bilag M, s. 5/E.1779).

Værftet fjernede, efter Skibet var i Dokken, Skibets bundpropper ("*valves*") (bilag 52, s. 20/E.2604), således at Værftet kunne udføre visse arbejder på Skibet. Denne fjernelse af bundpropperne betød, at Skibet efterfølgende – i forbindelse med Kæntringen - oversvømmede og sank i takt med Dokken.

3.11 Kæntringen

Den 17. august 2018 ca. klokken 04:22 blev Dokkens krængningsalarm – som måler, hvis Dokken krængede med en vis grad – aktiveret (bilag M, s. 13/E.1791). Det afgav kort opkald til Værftets dokmester, Niels Jørgen Larsen, og den ansatte Johnny Woller, ifølge telefonloggen. Det er dog bestridt (af If Skadesforsikring/Ledelsen), at de faktisk blev ringet op. Under alle omstændigheder kørte de ikke mod Dokken på det tidspunkt.



Billede af Kæntring 17. august 2018 (bilag 21/E.1659).

En malerkonsulent var samtidig ombord på Skibet, der lå i Dokken. Da Dokkens krængning efterfølgende tog voldsomt til, var han nødt til – i sidste øjeblik - at springe i land fra gangvejen, der på dette tidspunkt var løftet fri af dokvolden, og springe ned på dokvolden (bilag M, s. 12/E.1790). Han pådrog sig dog ingen alvorlig skade.

En fisker så omtrent samtidigt, at Dokken krængede og underrettede angiveligt havnevagten (bilag 3, s. 12/E.2384). Havnevagten varslede da dokmesteren (Niels Jørgen Larsen), kl. 05.28 (bilag M s. 12/E.1790), og først da blev Værftet (ved dokmesteren) klar over, at Dokken var ved at kæntre. Da dokmesteren ankom til Dokken ca. 20 minutter senere, var det for sent til at pumpe vand ud af Dokken (bilag M, s. 10/E.1788).

Dokken fortsatte med at kæntre, med særlig stor hastighed fra klokken 06:30. Omkring klokken 06:40 begyndte Dokken at synke og ramte bunden på havnen. På dette tidspunkt var Dokken væltet ca. 30 grader mod styrbord, og store dele af Dokken var under vand (bilag 3, s. 12/E.2384)/videooptagelserne i bilag 19-20).

Rasmus Brohus, direktøren, oplyste efterfølgende, at Værftet kunne have forhindret Kæntringen, hvis dets medarbejdere havde været til stede (bilag 9, s. 3/E.1969).

Skibet blev voldsomt beskadiget ved Kæntringen og måtte – efter bjærgning ved et bjærgningsselskab – repareres for sine skader på andet værft, jf. nedenfor.

3.12 Inspektioner af Dokken efter Kæntringen

Efter Kæntringen blev Dokken besigtiget af NMC (antaget af If Skadeforsikring) og af Aalborg Besigtigelseskontor (ved Søren H. Pedersen) og TMC Marine (begge antaget af Sagsøgerne). TMC havde særlig ekspertise i forhold til flydedokkes stabilitet og skulle undersøge årsagen til kæntringen og Dokkens stand og indretning.

TMC udarbejdede en udførlig ekspertrapport af 7. november 2019 ("**TMC-Rapporten**"), som var baseret på TMC's besigtigelser af Dokken den 3./4. oktober 2018 og 19./20. marts 2019 og billedmaterialet fra besigtigelserne (bilag 3/E.2373).

TMC konkluderede i TMC-Rapporten, at Dokken kæntrede som følge af oversvømmelse af visse ballasttanke forårsaget af store korrosionshuller og andre skader i Dokken. TMC vurderede, at Kæntringen dermed skyldtes yderst mangelfuld vedligeholdelse af Dokken. TMC vurderede, at den mest sandsynlige årsag var forskydningerne af vand mellem Dokkens forskellige tanke som følge af utæthederne mellem tankvæggene (skotterne). Søren H. Pedersen vurderede, at der var sket en indtrængning af ferskvand, hvilket ville have øget den vandmængde, der ifølge TMC bevægede sig mellem tankene, hvilket skabte ubalancen. Ifølge både Søren H. Pedersen og TMC måtte skaden skyldes korrosionshuller afledt af manglende vedligehold (bilag 3, s. 99-100 og bilag 52, s. 20/E.2472-2472 og E.2604).

NMC kunne også konstatere, at vand var trængt ind på dokdækket og ned i ballasttankene via et utæt arbejdsdæk (tanktop), og at mere vand trængte ind over dokkanten, da fribordet blev tabt. NMC antog også, at krængningsalarmen svigtede, og at det var for sent til at forhindre ulykken, da dokmesteren ankom (bilag M, s. 37/E.1815).

3.13 Nye forsikringsvilkår

If Skadesforsikring havde i ansvarsforsikringspolicen gældende under Kæntringen ikke udtrykt særlige sikkerhedsforskrifter, som Værftet skulle opfylde (bilag 2/E.1465).

If Skadeforsikring besluttede derfor i den næste police, udstedt i januar 2019, at fastsætte sine egne regler, fordi der "*ikke er nogen offentlig myndighed, der holder øje med flydedokke*". Disse nye regler bestod bl.a. i krav om, at Værftet skulle sikre en visuel tilstandskontrol af ballasttanke hvert 3. år, eller oftere ved rust og rustsprængninger, foretage tykkelsesmålinger i stål i ballasttankene hvert 5. år, sikre et forsvarligt fribord, indføje flere alarmsystemer og forskellige kontroller (bilag 6, s. 4-5/E.1996- 1997).

3.14 Renovering af Dokken

Efter Kæntringen påbegyndte Værftet meget omfattende udbedringsarbejder på Dokken. Der blev udskiftet ca. 100 tons stål, og overbygningen blev fjernet. Dokken var derfor ikke i drift i fem måneder efter hændelsen (bilag 3, s. 58/E.2430).

Værftet har oplyst, at udbedringsarbejdet androg DKK 10 mio. per oktober 2018 (bilag 9, s. 3/E.1969). Udgiften var dog per 18. december 2018 steget til DKK 15 mio., fordi der bl.a. skulle udskiftes mere stål end ventet (bilag (ii) BV, s. 1-2/E.1983-1984).

Værftet oplyste, at det per juli 2019 havde udskiftet ca. 250 tons stål. Omkostninger til dette (ståludskiftningen) androg estimeret minimum ca. DKK 13,5 mio. ud af samlet ca. DKK 30 mio. investeringer i forbedring af Dokken. Dette var markant mere end i perioden fra 2012 til Kæntringen i august 2018, jf. støttebilag 1/E.2849).

3.15 Ny investorgruppe

De høje udgifter til ståludskiftning og renovering betød, at Værftet – og HY Group A/S – igen fik likviditetsproblemer. Ved bestyrelsesmødet den 18. december 2018 blev det konstateret, at Værftet havde et "*akut likviditetsbehov*" på DKK 5-6 mio. Det var nødvendigt med en investering for at "*redde koncernen*" (bilag (ii) BV, s. 1-2/E.1984).

Dette skete i januar 2019, hvor en ny investorgruppe indskød DKK 14,8 mio. i kapital i virksomheden ved en investering gennem HY Group (bilag (ii) CQ, s. 7/E.2057).

3.16 Reparation af Skibet og fremsættelse af krav

Skibet gennemgik efter Kæntringen omfattende reparationer, primært ved Orskov Yard i Frederikshavn. De direkte udbedringsomkostninger beløber sig til NOK 51.088.337,31. Se nærmere afsnit 8 for nærmere om tabsopgørelsen.

Rederiets/Sagsøgernes norske advokat, Wikborg Rein, var i kontakt med Hafnia Advokatpartnerselskab, advokat for If Skadesforsikring og Værftet, allerede kort efter hændelsen. Den 31. maj 2019 fremsatte Wikborg Rein på vegne af Sagsøgerne påkrav på ca. NOK 49 mio. (bilag 24/E.2311). If Skadesforsikring og Værftet afviste kravet med henvisning til, at If Skadesforsikring mente, at Værftet var uden ansvar for skadens indtræden (bilag 25/E.2315).

Sagsøgerne fastholdt imidlertid kravet og varslede, i januar 2021, et krav mod Ledelsen i relation til tabene. Sagsøgerne fremsatte samtidigt et forligstilbud (bilag 30, AD13/E.2673 og E.2677).

Værftet oplyste i februar 2021, at Værftet - som følge af If Skadeforsikrings afvisning af dækning og en negativ økonomisk udvikling – måtte konstatere, at Værftet ikke havde midler til at imødekomme kravet, endsige Sagsøgernes forligstilbud (bilag 31/E.2681).

3.17 Værftets konkurs

Værftet skiftede derpå den 19. marts 2021 navn til *"Datoselskabet af 19. marts 2021"* (CVR-udskrift, bilag 36/E.2719). Den 20. marts 2021 indgav Værftet konkursbegæring, og den 24. marts 2021 blev Værftet taget under konkursbehandling (bilag 1/E.2691).

Værftet overdrog forud for konkursen alle sine driftsaktiver, herunder Dokken, til et nystiftet selskab ved navn 'Hirtshals Yard A/S'. Dét selskab havde samme ejerkreds, bestyrelse og direktion, som Værftet havde forud for konkursen.

3.18 Lukning af det nye værft

Hirtshals Yard A/S besluttede den 9. oktober 2024 at lade Værftet gennemgå en kontrolleret nedlukning (bilag 76/77/E.2767 og 2769). Den primære begrundelse for lukningen var (som Wärtsilä i 2012), at Dokken var blevet for lille i forhold til efterspørgslen i markedet, og at omkostningerne ved at anskaffe en ny flydedok ville være alt for store.

4 Anbringender til støtte for krav mod If Skadeforsikring (påstand 1)

4.1 Sagsøgerne er indtrådt i Værftets krav mod If Skadeforsikring

Rederiet/sagsøgerne ('skadelidte') har som følge af Værftets ('sikredes') konkurs et direkte krav mod If Skadeforsikring ('selskabet') i forhold til Værftets ansvarsdækning efter Værftets police hos If Skadeforsikring, jf. forsikringsaftalelovens § 95 (MS.163).

Sagsøgerne indtræder i Værftets krav mod If Skadeforsikring under policen. Sagsøgernes krav mod If Skadeforsikring er derfor begrænset til policens dækningssum på DKK 14.950.000 ekskl. moms (fraregnet selvrisikoen) (bilag 2, s. 6/E.1470).

If Skadeforsikring har *ikke* bestridt Sagsøgernes søgsmålsadgang efter forsikringsaftalelovens § 95, eller at If Skadeforsikring skal tilpligtes at imødekomme Rederiets/Sagsøgernes krav, hvis Værftet må anses at være ansvarlig over for Rederiet.

Sagsøgerne vil derfor i dette afsnit 4.2-4.6 begrunde Værftets erstatningsansvar over for Rederiet/Sagsøgerne i forbindelse med kæntringen den 17. august 2018.

If Skadeforsikring har dog gjort et enkelt dækningsforbehold gældende under policen i forhold til Værftet. Dette er behandlet i afsnit 4.7 nedenfor.

4.2 Værftets (If Skadeforsikrings) ansvarsgrundlag over for Rederiet

Sagsøgerne gør gældende, at Værftets erstatningsansvar over for Rederiet *principalt* skal bedømmes efter en skærpet professionsnorm med omvendt bevisbyrde, hvor Værftet (If Skadeforsikring) skal godtgøre, at det *ikke* handlede uforsvarligt.

Værftet er *subsidiært* ansvarligt baseret på en skærpet professionsnorm med ligefrem bevisbyrde, hvor Værftets uagtsomhed skal påvises af skadelidte (Sagsøgerne).

Sagsøgerne understreger, at Værftet dog har handlet ansvarspådragende, uagtet ansvarsgrundlaget, hvilket Sagsøgerne har beskrevet i afsnit 4.3 nedenfor.

4.2.1 Værftet er ansvarligt efter en skærpet professionsnorm (principalt)

4.2.1.1 Vilkårene i DM-betingelserne (om særligt ansvarsgrundlag) er ikke vedtaget

Der gælder skærpede vedtagelseskrav, når der ikke er tale om et "*agreed document*". Højesteret fastslog i U 2014.1424 H (MS.110,113), at DM-betingelserne har karakter af ensidigt udarbejdede standardvilkår og ikke udgør et "*agreed document*". De er ensidigt udarbejdet af værfternes brancheorganisation (Danske Maritime) uden inddragelse af redere (såsom Danske Rederier) med det klare formål at stille værfterne bedst muligt.

DM-betingelserne blev hverken fremsendt af Værftet eller på anden måde gjort tilgængelig for Rederiet, f.eks. ved links til Værftets eller Danske Maritimes hjemmeside (jf. afsnit 3.8 ovenfor). Vilkårene blev dermed ikke gjort til genstand for individuel forhandling mellem Værftet og Rederiet. Indholdet af ansvarsbestemmelsen i DM 2017- betingelserne (§ 15, stk. 3) blev aldrig oplyst, forklaret eller fremhævet af Værftet over for Rederiet.

Der henvises til afsnit 4.6.1 om den manglende vedtagelse af DM-betingelserne.

4.2.1.2 Værftet er underlagt en almen forpligtelse til at drage omsorg for Skibet

Værftet må anses at have en almen forpligtelse til at drage omsorg for Skibet, mens det har været i Værftets varetægt. Det gælder uanset, om parterne må anses at have vedtaget DM-betingelserne eller ej. Det følger f.eks. af DM-betingelserne § 3, stk. 1, at Værftet har en forpligtelse til at koordinere beskyttelsesforanstaltninger på Værftets områder, herunder Dokken, og på Skibet, mens det er i Dokken.

4.2.1.3 Værftet skal bedømmes efter en skærpet professionsnorm

Som professionel udbyder af værftsydelser skal Værftets ansvar bedømmes efter en professionsnorm for god og forsvarlig drift af professionel værftsvirksomhed. Det er Værftets bevisbyrde, at der ikke er handlet i strid med denne professionsnorm.

Værftets forpligtelser efter aftalegrundlaget udgjorde en resultatforpligtelse. Eftersom Værftet ikke har opfyldt sine kontraktmæssige forpligtelser (om at reparere Skibet), men til gengæld har påført Skibet betydelige skader, påhviler det Værftet at bevise, at skaderne på Skibet *ikke* var forårsaget af Værftets uagtsomme adfærd. Værftet er generelt nærmest til at bevise forholdet vedrørende driften af og dermed skader opstået i

Dokken. Disse forhold støtter, at det er Værftets (If Skadeforsikrings) byrde at godtgøre, at skaden i Dokken *ikke* skyldtes Værftets uforsvarlige forhold.

Selv hvis DM-betingelserne måtte anses som vedtaget mellem parterne, jf. afsnit 4.6.1, skal disse fortolkes i overensstemmelse med dansk rets almindelige udgangspunkt. Værftets erstatningsansvar skal bedømmes efter præsumptionsansvaret og ikke efter den almindelige culpanorm, som gælder for uprofessionelle forhold.

DM-betingelsernes § 15, stk. 1 (*"det skal godtgøres ..."*) kan ikke fortolkes således, at det er bestillerens (skadelidtes) bevisbyrde, men Værftets. Det støttes af, at DM-betingelserne ikke blev individuelt forhandlet. Reglen skal fortolkes i henhold til koncipistreglen, hvor rimelig tvivl skal fortolkes imod koncipisten, dvs. Værftet.

4.2.2 Værftet er ansvarlig baseret på alm. professionelle standarder (subsidiært)

Selv hvis DM-betingelserne, § 15, stk. 1, finder anvendelse, og bestemmelsen skal fortolkes efter en ligefrem bevisbyrde, stiller DM-betingelsernes § 2, stk. 5, krav om, at arbejderne udføres *''fagmæssigt*". Det må efter dette forstås således, at arbejderne skal opfylde de almindelige professionelle standarder for værftsarbejder, og at Værftet er ansvarlig, såfremt Værftet ikke opfylder disse almindelige standarder.

Værftet må derfor forventes at skulle sikre et forsvarligt vedligehold af Dokken, et forsvarligt alarm- og beredskab samt drive Dokken på en generel forsvarlig måde for at reducere risikoen for ulykker. Der forefindes ikke efter dansk lovgivning egentlige krav eller sikkerhedsforskrifter for driften af flydedokke og ingen bredt anerkendte værftsstandarder. Internationale klassifikationsselskaber – såsom Lloyds Register – der fører tilsyn med skibe, har dog udarbejdet visse almindelige standarder for flydedokke. Dette er også blevet udtrykt af If Skadesforsikring gennem sagens forberedelse.

Det er bevist ved sagens dokumentation og ekspertvurderingerne fra f.eks. TMC, at Værftet ikke drev Dokken i overensstemmelse med god fagmæssig standard.

4.3 Værftet handlede uforsvarligt

Det er efter Sagsøgernes opfattelse godtgjort, at Værftet har påført skaderne på Skibet ved uagtsomhed, og at Værftet derfor er erstatningsansvarlig i forhold til Sagsøgernes tab. Det er tilstrækkeligt at statuere simpel uagtsomhed ved, at Værftet har handlet i strid med de forventninger, som man kan stille til et forsvarligt værft.

Værftets uagtsomhed består bl.a. i følgende, delvist forbundne, forhold:

1) at Værftets vedligeholdelse af Dokken har været yderst mangelfuld, og at Værftet ikke afsatte blot tilnærmelsesvis tilstrækkelige midler til vedligehold, hvilket muliggjorde Kæntringen, der skyldtes korrosionshuller i konstruktionen;

2) at Værftets alarm- og sikkerhedssystemer var defekte og yderst mangelfulde, hvorfor Værftet ikke kunne forhindre konsekvenserne af Dokkens Kæntring;
3) at Værftet drev Dokken i strid med almindelige professionelle standarder ved selve dokningen af Skibet, herunder ved at benytte et utilstrækkeligt fribord, ved ikke at lave stabilitetsberegninger og ved ikke at sikre overvågning af Dokningen;
4) at Værftet blev drevet på en generel uforsvarlig sikkerhedsmæssig måde; og
5) at Værftet bevidst ignorerede og negligerede kendte risici ved driften af Dokken henset til dennes ringe vedligeholdelsesmæssige stand og Dokkens indretning og de tidligere hændelser med Dokken, særligt Esvagt Observer-hændelsen.

4.3.1 Værftets vedligehold af Dokken var yderst mangelfuld

Behovet for vedligehold af Dokkens stålkonstruktion, herunder arbejdsdækket og stålvæggene mellem ballasttankene var en helt naturlig del af Værftets ansvar for Dokken og kendt helt fra Værftets overtagelse af Dokken omkring 2012/13.

4.3.1.1 Værftets vedligehold af Dokken var i strid med god fagmæssig praksis

Dokkens konstruktion var i generelt meget ringe stand som følge af en tilsyneladende langvarig forsømmelse af at foretage nødvendig vedligeholdelse:

> *"5.2.1 […] The surveys found that the Dock was in poor structural condition. The extent of the wastage observed especially in the first survey is indicative of long term neglect and lack of investment in maintaining the Dock […]". (bilag 3 s. 86/E.2458). (vor understregning)*

TMC's undersøgelser viste, at Værftet bl.a. har (i) vedligeholdt Dokken i et alt for begrænset omfang, (ii) foretaget klart utilstrækkelige *ad-hoc* reparationer, som ikke har udbedret Dokkens strukturelle svagheder, og (iii) at Værftet ikke har opfyldt almindelige anerkendte standarder for udskiftning af stål. Værftets fejl skete på trods af, at skaderne og de store huller må have været synlige for alle ansatte uden nærmere besigtigelser.

Undersøgelserne viste, at reparationer alene var gennemført på *ad-hoc*-basis, efter at hullerne var opstået, eller konstruktioner var helt forfaldne. TMC vurderede dog, at et forsvarligt værft ville vedligeholde Dokken, så hullerne slet ikke ville opstå:

> *"7.2 […] A prudent dock Owner would have maintained the dock structure such that holes would never have occurred in the first place." (bilag 3, s. 99/E.2471).*

Når Værftet alene foretog lappeløsninger af opståede huller, løses konstruktionens grundlæggende strukturelle problemer ikke. Dette ville kontinuerligt skabe nye huller.

TMC fandt, at et forsvarligt værft heller ikke ville have tilladt forringelser af stålet mv. i en sådan udstrækning, at skotterne (væggene) – mellem ballasttankene - ikke ville være vandtætte. Det var bl.a. tydeligt, at tykkelsen af stålpladerne var kraftigt reduceret:

> *"7.12. Thickness measurements during the second survey revealed that, at the locations measured the thickness is reduced by up to 60% [se ovenfor]. The poor structural condition of the dock poses questions as to the maintenance standards of [Hirtshals Yard]. In a prudently run shipyard, the dock would have not have been allowed to deteriorate to the extent that bulkheads and decks that are designed to be water tight are clearly anything but. Irrespective of the origin of water ingress, the water entered multiple compartments because bulkheads were holed and compartments that should have been separated were common. This is clearly not safe […]" (bilag 3, s. 101/E.2473).*

4.3.1.2 Værftet havde ikke udarbejdet de nødvendige vedligeholdelsesprocedurer

De omfattende skader og huller afspejler, at Værftet ikke havde egentlig skriftlige procedurer (hvis overhovedet procedurer) for udførelsen af vedligehold på Dokken, herunder i forhold til udskiftning af stål og udførelse af løbende besigtigelser.

Det understøttes af, at Værftet ikke førte en samlet vedligeholdelseslog, som skulle dokumentere hvor og hvornår, at Værftet udførte vedligehold (bilag 46/E.541).

4.3.1.3 Værftet sørgede ikke for løbende at besigtige vedligeholdelsesstanden

Det er et helt grundlæggende og fundamentalt uforsvarligt forhold ved Værftets drift, at Værftet ikke løbende har sikret en behørig besigtigelse af Dokkens stand.

Ifølge LR-retningslinjerne bør en flydedok besigtiges årligt, og der bør som minimum foretages undervandsbesigtigelser (af undersiden af flydedokke) hvert tredje år (bilag 66, Pt. 1, Chap. 2, Sec. 2.4.1 og 2.4.2/E.1258). Disse undersøgelser bør inkludere undervandsfotografering, dykkerrapporter og undersøgelser af bundpladerne.

If Skadeforsikring (og Rasmus Brohus) har uden dokumentation hævdet, at Dokken blev gennemgået årligt. Hvis dette blev gjort, er det dog tydeligt, at disse undersøgelser, som ikke blev dokumenterede, var overfladiske og klart utilstrækkelige.

På grundlag af det foreliggende materiale kan det lægges det til grund, at Værftet aldrig foretog en egentlig besigtigelse eller kontrol af ballasttankene ved overtagelsen i 2012 eller efterfølgende. Værftet foretog heller ikke tykkelsesmålinger, som kunne belyse behovet for udskiftning af stålpladerne. Det støttes af, at Værftet (og Ledelsen) er nærmest til selv at bevise, om de faktisk undersøgte Dokken, jf. ovenfor.

Det har betydet, at Værftet ikke har gjort sig bekendt med skjulte skader og sikret sig det nødvendige overblik for at kunne foretage de påkrævede

reparationer. Det ses ved, at Værftet i 2018 blev overrasket over, hvor stort behovet for ståludskiftning var.

4.3.1.4 *Værftet afsatte ikke de fornødne midler til vedligehold*

Sagsøgerne gør gældende, at Værftet helt fra overtagelsen i 2012 til og med Kæntringen ikke afsatte de fornødne midler til vedligehold, særlig ståludskiftning. Det er i sig selv bevist ved de store og talrige korrosionshuller, der blev konstateret ved Kæntringen. Det er desuden ikke modbevist ved de tilgængelige finansielle oplysninger.

Sagsøgerne har i **støttebilag 1** nærmere angivet vedligeholdelsesudgifter. I støttebilaget sondres mellem (i) dokumenterede omkostninger til stål og (ii) mere generelt til oplyste vedligeholdelsesomkostninger, som dækker over andet end stål. Som det fremgår, er der langt bedre informationer fra før 2008 og efter Kæntringen (E.2849).

Sagsøgerne mener, at det på baggrund af støttebilag 1 kan lægges til grund, at Værftet netop brugte væsentligt færre (dokumenterede) midler til ståludskiftning fra 2012- 2018, end det var tilfældet før, i Wärtsiläs ejerperiode og efter Kæntringen.

Det har vist sig umuligt at fastslå, hvor store omkostningerne har været specifikt til ståludskiftning i perioden 2012-2018. Det er vanskeliggjort af Værftets manglende klare budgetlægning og bogføring, hvor der ikke er en klar adskillelse mellem vedligehold, ståludskiftning på skibe til reparation, ståludskiftning på Dokken, lønomkostninger til dokmesteren, og mange andre driftsbetonede omkostninger.

Det har derfor ikke været muligt for skønsmanden at bekræfte, hvorvidt en andel af de påståede vedligeholdelsesudgifter (i bilag F) var gået til ståludskiftning, reparation af ballastvandtankene eller andet (Skønserklæring 2, s. 10, svar på spm. 14a/E.148).

Ledelsen har ikke opfyldt Sagsøgernes opfordring AD.12 om at dokumentere de faktiske udgifter til ståludskiftning, som skulle være omfattet af bilag F (E.2543). Som Sagsøgerne har anført, fremgår det af kontouddtogene (bilag AD 19/E.1439), at 'vedligeholdelsesudgifterne' bl.a. angår levering af kølklodser, elektrikertimer, fejning i Dokken, indkøb af sikkerhedsstøvler mv. Visse af disse udgifter er bestemt vedligehold, men det understøtter, at udgifterne ikke kan antages at angå ståludskiftning. Det ses af budgetopfølgningen for 2018 umiddelbart før Kæntringen, at Værftet end ikke benyttede alle de tiltænkte midler til vedligehold (herunder ståludskiftninger).

Den manglende vilje til at afsætte midler til ståludskiftning og vedligehold må antages at skyldes, at Værftet generelt, helt fra 2012, negligerende behovet for ståludskiftning, at Værftet planlagde at anskaffe en ny dok indtil foråret 2018 (hvor planerne blev opgivet pga. manglende midler), og at Værftet, særligt op mod Kæntringen, havde overtrukket kassekreditten og derfor ikke kunne bruge yderligere midler til vedligehold.

4.3.2 Værftet accepterede en generel uforsvarlig stabilitet ved Dokken

Kæntringen og Esvagt Observer-hændelsen viste, at Dokken var en generel ustabil konstruktion. Det ses bl.a. ved, at krængningsalarmen blev aktiveret flere gange under arbejdet med Skibet, den 8. og 10. august 2018, uden synlig grund.

Den ringe stabilitet kan også skyldes Dokkens overdækning, der blev fjernet ved renoveringen. Ledelsen konstaterede den 18. december 2018 efter den omfattende renovering og ståludskiftning samt fjernelse af overbygningen, at "*Dokken er mere stabil efter renovering*" (bilag (ii) BV, s. 2/E.1984). Kommunen vurderede ligeledes i sin screening for en ny miljøgodkendelse i 2020, at (bl.a.) fjernelsen af overdækningen vil sikre mod fremtidige uheld (bilag 22, s. 2/E.2520). Forholdene understøtter, at Dokkens konstruktionsmæssige stabilitet generelt var uforsvarlig forud for Kæntringen.

Dokkens stabilitetsproblem blev ikke belyst tilstrækkeligt af Værftet selv, idet Værftet netop ikke udførte nye stabilitetsberegninger. Værftet anvendte tilsyneladende de forældede beregninger fra 2008 (bilag C/E.557) og fik dem ikke opdateret ved udskiftninger af stål og strukturelle ændringer som f.eks. opsætning af bølgebryder og udskiftning af dokport efter Esvagt Observer-hændelsen, jf. afsnit 3.6 ovenfor.

If Skadesforsikring fastsatte efter Kæntringen et krav i Værftets policevilkår om, at der skal udføres stabilitetsberegninger ved alle nye lastkonditioner (f.eks. ved nye skibe) og ændringer på Dokken, som ville kunne påvirke stabiliteten (bilag6, s. 4-5/E.1996- 1997).

4.3.3 Værftets alarm- og sikkerhedssystemer var mangelfulde

Værftet fejlede desuden ved ikke at sikre sig et tilstrækkeligt og forsvarligt alarm- og sikkerhedssystem. Det er ubestridt, at Værftets ansatte ikke opdagede Kæntringen, før dokmesteren modtog et (eksternt) opkald fra havnen. Der er bestridt, om det skyldtes en fejl ved systemet, eller om det blot skyldes, at dokmesteren ikke tog opkaldet, da alarmen (ifølge sin egen log) gik af om morgenen den 17. august 2018, ca. kl. 04.20.

If Skadesforsikring har hævdet, at der skulle have været en (ukendt) fejl hos leverandøren, TDC, dog uden at If Skadesforsikring har kunnet fremlægge dokumentation for denne fejl (bilag 25, s. 2/E.2316). If Skadesforsikring – og Ledelsen – har også hævdet, at det var klart, at alarmen fungerede få dage før, den 8. og 10. august 2018.

Alarmens log viser, at den blev aktiveret den 8. og 10. august 2018 under arbejdet på Skibet og om morgenen den 17. august 2018 ved selve Kæntringen. Det fremgår af telefonlisterne, at opkald blev sendt til dokmesteren Niels Jørgen Larsen og medarbejderen Johnny Woller (registeret som "*unknown number*") få sekunder efter:

Alarmlog (bilag B/E.1665).	Niels Jørgen Larsen (bilag L, s. 16 og 23/E.1854 og 1861)	Johnny Woller (bilag L, s. 3 og 4/E.1841-1842)
"18/08/08 17:44:28"	*"2018-08-08 17:44:46"*	*"2018-08-08 17:45:51"*
"18/08/10 09:54:56"	*"2018-08-10 09:55:14"*	*"2018-08-10 09:55:59"*
"18/08/17 04:22:35"	*"2018-08-17 04:22:51"*	*"2018-08-17 04:23:27"*

Det synes tydeligt, at alle alarmens registreringer for krængning er blevet sendt til de ansattes log. Der er intet, der indikerer, at de ikke modtog opkaldene. Det mest sandsynlige er, at de – pga. tidspunktet, kl. 4.20 om morgenen – blot ikke tog telefonen.

Uanset om den manglende alarmering ikke var årsag til Kæntringen, medførte dette, at en situation, der aldrig skulle være opstået, ikke kunne genoprettes:

> "7.5. *The Yard has made much of the failure of the list/trim alarm to notify the Dock Master. However in my opinion this is not a cause of the incident but simply a failure to recover from a situation which should never have been allowed to arise in the first place." (bilag 3, s. 99/E.2471).*

Værftet har offentligt bekræftet, at ulykken kunne have været forhindret, hvis Værftets ansatte havde overvåget Dokken og været til stede, jf. afsnit 3.11 ovenfor.

TMC fandt det overraskende, at Værftet end ikke havde en procedure til at kontrollere, om alarmsystemet virkede:

> *"7.15. […] Given the importance the Yard ascribe to the alarm system it is surprising that they apparently did not have a regular testing regime that was sufficiently robust to identify the fault that failed to trigger the remote alarm on the Dock Master's phone. Before the Dock was left entirely unmanned every night it would have been a simple matter for a worker to have pushed the pendulum toward the sensors to trigger the alarm and check that the Dock Masters mobile phone was alerted. Maintenance and testing of the alarm still falls under the yard's responsibility." (bilag 3, s. 101/E.2473).*

TMC fandt herudover, at Værftets overvågning af Dokken var utilstrækkelig:

> *"7.16. Irrespective of the apparent cause of the failure of the trim/alarm to alert the Dock Master on this occasion (said to be a fault with an ISDN data line), the method of ensuring safekeeping of the Dock at night was inadequate. It is a single alarm and would always be subject to failure." (bilag 3, s. 102/E.2474).*

Ifølge TMC kan den manglende tilvejebringelse af grundlæggende sikkerhed og opsyn betragtes lige så uagtsomt som Dokkens utilstrækkelige vedligeholdelsesstand:

> *"7.18. The failure to provide basic security and watch keeping is as negligent as the failure to keep the Dock in a safe condition." (bilag 3, s. 102/E.2474).*

Sagsøgerne mener, at uanset om årsagen til, at Værftets ansatte ikke opdagede Krængningen, var, at (i) alarmen ikke virkede, eller (ii) at de ansatte blot ikke reagerede på opkaldene, er underordnet, idet begge forhold må tilskrives Værftet som uagtsomt. Et system, der aldrig bliver kontrolleret, eller som er afhængigt af, at to ansatte tager en telefon meget tidligt om morgenen kan aldrig være tilstrækkeligt henset til faren for væsentlige skader på formuegoder og personer, jf. afsnit 4.3.6 nedenfor.

At alarmsystemet var klart utilstrækkeligt ved Kæntringen er underbygget af, at If Skadesforsikring efterfølgende indsatte udførlige vilkår om alarmsystemer i policen, og at Værftet investerede i alarmsystemer efter Kæntringen, jf. afsnit 3.13. Følgende fremgik ligeledes af kommunes vurdering i 2020: "*Samtidigt vil […] etableringen af yderligere alarmer, sikre mod fremtidige lignende uheld*" (bilag 22/E.2621).

4.3.4 Værftet overtrådte almene værftsstandarder ved selve dokningen af Skibet

Det er foruden de systematiske fejl og mangler begået af Værftet (som beskrevet i afsnittet ovenfor) klart, at Værftet i forbindelse med selve dokningen af Skibet begik en lang række fejl, som muligvis kunne have forhindret hændelsen.

4.3.4.1 *Skibet blev dokket med uforsvarligt fribord*

Værftet var ikke underlagt bindende retningslinjer, men kunne have benyttet vejledende retningslinjer udstedt af f.eks. Lloyds Register (bilag 66/E.1247). If Skadeforsikring fastsatte efter Kæntringen krav om forsvarligt fribord i policen, men uden at specificere det eksakte tilladelige fribord. Det er kritisabelt, at Værftet ikke undersøgte det forsvarlige fribord, uanset om Værftet kan klandres for det eksakte fribord.

Dokkens personale oplyste efter Kæntringen, at fribordet på Dokken ved dokningen af Skibet alene androg 10-15 cm. Dette forekommer at være uforsvarligt baseret på de vejledende retningslinjer fra Lloyds Register, der angav minimum 30 cm (bilag 66, s. 20/E.1268). Risikoen for vandindtrængning ved for lidt fribord ses ved videoen i bilag 80.

If Skadesforsikring angiver selv, at dette ville udgøre en "*betydelig risiko for selv ved mindre søgang, slagside under arbejde eller af andre grunde, at der trænger vand ind over dokdækket og direkte ned i ballasttankene, som straks vil kompromittere dokkens stabilitet*" (processkrift B/E.471) jf. nedenfor.

4.3.4.2 Manglende stabilitetsberegning baseret på Skibets vægt ved dokningen

Værftet foretog (så vidt vides) f.eks. ingen vægt- og stabilitetsundersøgelse i forbindelse med dokningen af Skibet, som kunne have påvist, om Dokken ville kunne bevare sin stabilitet med Skibet i Dokken. Dette gjorde Værftet ikke på trods af, at stabilitet er en grundlæggende risiko

forbundet med flydedokke; at Værftet vidste, at der var en række huller mellem tankene; og at Dokken tidligere havde haft problemer med stabiliteten (jf. *Esvagt Observer*-hændelsen, jf. afsnit 3.6). Værftet kunne derfor grundlæggende ikke vide, om Dokken ville bevare sin stabilitet ved dokningen.

4.3.5 Værftet blev drevet på en generel uforsvarlig sikkerhedsmæssig måde

4.3.5.1 Værftet blev drevet uden interne kontroller og procedurer

Det fremgår af sagen - og er bekræftet af If Skadeforsikring (svarskrift, s. 38-39) - at Værftet ikke havde skriftlige procedurer for udførelsen af værftsarbejder. Værftet havde således ingen operationelle manualer, planer, oversigter eller i øvrigt nogen dokumentation for forsvarlig sikkerhedsmæssig gennemgang af Dokkens strukturelle konstruktion eller udarbejdelse af henholdsvis beredskabsplaner og stabilitetsberegninger mv. i den tid, som Dokken var ejet af Værftet (fra 2012-2018).

4.3.5.2 Værftet havde – modsat andre værfter – ingen ISO-certificering eller lign.

Ledelsens manglende evne til at implementere de nødvendige procedurer for risikostyring og interne kontroller gav sig udslag i, at Ledelsen ikke gennemførte en planlagt certificering efter kvalitetsledelsessystemet ISO 9001. Certificeringen blev flere gange drøftet på bestyrelsesniveau, bl.a. den 6. november 2013 (bilag (ii) P, s. 2/E.732) og 15. marts 2017 (bilag (ii) AØ, s. 4/E.1164). Værftet blev dog tilsyneladende aldrig ISO-certificeret.

Værftets valg og manglende vilje til at opnå certificeringen stod herved i modsætning til en række sammenlignelige værfter, som var (og er) ISO-certificeret. Til eksempel kan nævnes Faaborg Værft, der har været certificeret i mere end 30 år, Assens Værft, Søby Værft og Orskov Yard, jf. udprint fra hjemmesider mv. (bilag 81/E.2813).

4.3.6 Værftet ignorerede bevidst kendte risici ved driften af Dokken

Sagsøgerne gør gældende, at Værftet må anses at have handlet uagtsomt ved hvert af de ovenstående forhold (afsnit 4.3.1-4.3.5) – som udgør særskilte, selvstændige fejl - og at dette er tilstrækkelig for at ifalde erstatningsansvar over for Sagsøgerne.

Sagsøgerne påpeger for fuldstændighedens skyld, at Værftet havde særlig grund til at udvise agtpågivenhed for at undgå fejl og den indtrådte skade. Det gøres gældende, at Værftet således bevidst ignorerede kendte risici ved driften af Dokken.

4.3.6.1 Risiko for Dokkens kæntring var kendt som følge af bl.a. Esvagt Observer-hændelsen

Der er mange ligheder mellem Esvagt Observer-hændelsen i 2015 og Kæntringen i 2018, herunder (i) et for lavt fribord, (ii) manglende udarbejdelse af beregninger af Dokkens stabilitet forud for dokningen af

Esvagt Observer hhv. Skibet og (iii) fraværet af effektive beredskabsplaner for det tilfælde, at Dokken krængede.

Ved Esvagt Observer-hændelsen kæntrerede Dokken således efter vandindtrængning ved lavt fribord. Hændelsen burde havde gjort det klart for Værftet og dets ledelse, at der var væsentlige stabilitetsproblemer med Dokkens konstruktion, der medførte stor risiko for nye oversvømmelser af såvel Dokken i sig selv som dokkede skibe.

4.3.6.2 Værftet var bekendt med risiko ved dokning af større skibe (som Skibet)

NMC konstaterede ved Esvagt Observer-hændelsen, at Esvagt Observers vægt var for stor til Dokken, jf. afsnit 3.5. Værftet havde også forud herfor dette oplevet skader som følge af dokning af for store skibe, jf. afsnit 3.6. Alligevel sørgede Værftet ikke for at tage de fornødne forholdsregler forud for dokningen af Skibet i august 2018.

Værftet varetog herved udelukkende et kommercielt hensyn, som trumfede sikkerhedsmæssige risici for både skibene, herunder Skibet, og personer, jf. nedenfor.

4.3.6.3 *Værftet udsatte Skibet og personer på Skibet for uacceptable risici*

Værftet havde fjernet Skibets bundprop, og Værftet vidste, at enhver oversvømmelse af Dokken derved uundgåeligt ville oversvømme Skibet. Det var derved en fuldt ud kendelig risiko for Værftet, som måtte påkræve ekstra agtpågivenhed.

Værftet tillod, at en malerkonsulent overnattede i Skibet og altså i Dokken. Som anført i afsnit 3.11 var han i alvorlig fare ved Kæntringen, idet han først i sidste øjeblik lykkedes med at springe fra borde, mens Dokken kæntrede. Selvom han ikke pådrog sig alvorlig personskade, understøtter forholdet, at Værftet negligererede disse risici.

4.4 Oversvømmelsen af Skibet kan tilskrives Værftets uagtsomhed (kausalitet)

Det er ubestridt i sagen, at Skibet blev oversvømmet som følge af Kæntringen af Dokken, og at dette skete, mens Skibet var i Værftets varetægt. Det er samtidigt nu ubestridt af If Skadeforsikring ved Processkrift B, pkt. 54 at Værftet (bl.a.) udviste "*grov uagtsomhed ved det helt utilstrækkelige vedligehold af dokken, samt at den omfattende rust og gennemtæring af dokken udgjorde en indlysende risiko for vandindtængning i dokken med skade til følge*" (E470). Alligevel betvivler If Skadeforsikring det – umiddelbart åbenbare - forhold, at den konstaterede vandindtrængning – og Kæntringen af Dokken - skyldtes netop gennemtæringen af Dokken.

4.4.1 Anbringender vedr. bevisbyrden for kausalitet

4.4.1.1 If Skadeforsikring (Værftet) har bevisbyrden for, at Kæntringen (og skadens indtræden) ikke skyldtes Værftets ansvarspådragende forhold (principalt)

Sagsøgerne gør gældende, at If Skadeforsikring – som følge af Værftets (ubestridte) grove uagtsomhed – har byrden at godtgøre, at skaderne på Skibet *ikke* er forårsaget af denne groft uagtsomme adfærd. Dette er baseret på almindelige og bredt anerkendte bevismæssige principper i dansk retspraksis. Sagsøgerne kan henvise til f.eks. Hørlyck, Erik, *Bevisbyrden i civile sager*, 1. udg., 2020:

> *"Det kan konstateres, at der i en række situationer statueres præsumptionsansvar (omvendt bevisbyrde, bevisbyrde for skadevolderen), såvel med hensyn til ansvarsgrundlag som med hensyn til årsagsforbindelse og tabets størrelse. Tilbøjeligheden er utvivlsomt størst med hensyn til årsagsforbindelse" (s. 67/MS.63)*
> *"Der er imidlertid også her ret fast praksis for, at hvis der er begået grove eller klare fejl af en erhvervsdrivende, formodes der at være årsagsforbindelse, og det påhviler i så fald skadevolderen at afsvække denne formodning." (s. 124/MS.65).*
> *(vor fremhævning)*

Der henvises til f.eks. U1975.1083H (MS.52), FED2000.2329V (MS.27,28), U 2002.2000 H (MS.60) og FED2003.1580 Ø (MS.35), hvor bevisbyrden ved grove fejl blev flyttet til skadevolder.

Idet If Skadesforsikring *ikke* har afkræftet formodningen for, at Værftets grove uagtsomhed forårsagede Kæntringen – og derved oversvømmelsen af og skaderne på Skibet - kan retten således uden videre lægge årsagsforbindelsen til grund.

4.4.1.2 Sagsøgerne skal alene sandsynliggøre, at Kæntringen (og skadens indtræden) kan skyldes Værftets ansvarspådragende forhold (subsidiært)

Sagsøgerne mener subsidiært til anbringendet om, at det er If Skadeforsikrings bevisbyrde (afsnit 4.4.1.1), at det er tilstrækkeligt for Sagsøgerne at sandsynliggøre, at skaden skyldtes et eller flere af de af Værftets ansvarspådragende forhold.

Sagsøgerne gør gældende, at *hvert* af de foreliggende forhold i sig selv er tilstrækkeligt for at statuere årsagssammenhæng (se afsnit 4.4.2). Det er hermed tilstrækkeligt at sandsynliggøre, at skaden (dvs. oversvømmelsen af Skibet inde i Dokken) ikke var indtrådt, hvis det ikke havde været for det pågældende forhold. Bevisbyrden skal således i alle tilfælde lempes væsentligt som følge af den grove uagtsomhed.

4.4.1.3 If Skadeforsikring (Værftet) er nærmest til at påvise Kæntringens årsag

At If Skadeforsikring skal pålægges bevisbyrden, understøttes af, at Værftet (If Skadeforsikring) var driftsherre for Dokken, at Værftet (If Skadeforsikring) er nærmest til at belyse forhold vedrørende Dokken, og at det dermed skal komme Værftet (If Skadeforsikring) til skade, at If Skadeforsikring ikke selv mener at kunne påvise årsagen.

Det kan dermed ikke lette If Skadeforsikrings (Værftets) bevisbyrde, at Værftet selv har fejlet i at sikre bevis for driften af Dokken. Der kan henvises til FED2020.36 (MS.46-47), hvor den skadevoldende virksomhed

blev anset som ansvarlig for skader, som kunne skyldes manglende vedligehold/reparationer, selvom årsagen ikke kunne påvises, idet virksomheden var nærmest til at sikre dokumentation for reparationerne.

4.4.2 Flere uagtsomme forhold var hver især årsag til skadens indtræden

4.4.2.1 Værftets manglende vedligehold førte til Kæntringen

Sagsøgerne fastholder, at det var den manglende vedligeholdelse – tydeligt ved de omfattende korrosionshuller i Dokkens konstruktion – der var årsag til skadens indtræden. Årsagen er understøttet af rapporterne fra TMC og Aalborg Besigtigelseskontor (antaget af Sagsøgerne) og NMC (antaget af If Skadeforsikring/Værftet). Eksperterne er enige om, at der om natten den 17. august 2018 trængte vand ind i Dokkens ballasttanke, så der opstod en krængning af Dokken mod styrbord og med oversvømmelse af Skibet til følge.

I TMC-Rapport 1 (bilag 3, side 99-100/E.2471) konkluderes følgende:

> *"The Hirtshals Floating Dock was in very poor structural condition with extensive heavy corrosion and wastage. […] The wastage holes at pontoon deck level and above would en-sure that once the deck edge was immersed the Dock would inevitably sink without intervention by the Dock Master and the Operation of the pumps. It is unlikely that the Dock would have sunk if the structure above the pontoon deck level had been sound"*
> [vor understregning]

I Aalborg-Rapporten (bilag 52, s. 20/E.2604) konkluderes følgende:

> *"Based on the received information and inspection of "HARDHAUS" and the dock of Hirtshals Yard, we consider that the fresh water had been leaking through numerous holes in the working deck and into the dock tanks*."
> [vor understregning]

I NMC's besigtigelsesrapport (bilag M, s. 37/E.1815) konkluderes følgende:

> *"Dokken krænger efter nogen tid så meget at vandet løber ind over dokdækket og ned i de underliggende bundtanke via den utætte tanktop (hullede). Dette i kombination med den svigtende krængningsalarm har medført, at dokkens krængning ikke er blevet opdaget, i tide til krængningen kunne stoppes / dokken rettes op."*
> [vor understregning]

Der således huller i ballasttankene flere steder, både ved Dokkens dæk og i bunden af flere tanke. Det er sandsynligt, at det var disse huller – herunder særligt hullerne i tank S6 (ved dækket) og/Eller i tank S8 – der var årsag til vandindtrængen (bilag 3/ E.2373).

Der er under alle omstændigheder ingen dokumentation for Værftets (oprindelige) teori om, at vandindtrængen skyldes en utæt ventil (bilag 9, s. 3/E.1969). Dette understøttes af observationerne ved de to besigtigelser, hvorved Værftet hverken har kunnet fremkomme med

dokumentation for, hvilke ventiler, der skulle være utætte eller, at der har været behov for at udskifte en eller flere ventiler i forbindelse med reparationsarbejderne. Dette må derfor ikke anses at være en realistisk hypotese.

Sagsøgerne gør dog gældende, at uanset, hvordan vandet er trængt ind, jf. ovenfor, er det mest sandsynligt, at selve krængningen skyldtes de markante korrosionshuller i den strukturelle konstruktion – i arbejdsdæk og mellem ballasttankene - og at skaden ikke havde været sket, hvis Værftet havde vedligeholdt Dokken forsvarligt.

4.4.2.2 Vandindtrængning i Dokken skyldtes uforsvarligt fribord

Det er uomtvisteligt, at der trængte vand ind, da Dokken mistede fribord (da vandlinjen mødte Dokkens overkant), og at Dokken blev oversvømmet, da dette skete. Der kan henvises til bl.a. NMS's besigtigelsesrapport (bilag M/E.1779 og beskrivelsen i afsnit 3.12 ovenfor. Der ville uomtvisteligt ikke være sket vandindtrængen på samme tidlige tidspunkt, hvis Dokkens fribord havde været højere end de blot 10-15 cm.

Det gøres altså gældende, at vandindtrængningen i Dokken – som efter både TMC's og NMC's opfattelse var medvirkende til kæntringen – kan tilskrives Værftets uforsvarligt lave fribord ved driften på Dokken, Dokkens ringe stabilitet og Værftets øvrige uforsvarlige dokningspraksis, jf. afsnit 4.3.2 og 4.3.4. Der foreligger derved kausalitet.

4.4.2.3 Værftet forhindrede ikke ulykken som følge af bl.a. manglende beredskab

I tillæg til Værftets fejl, som førte til Kæntringen, jf. ovenfor, er Værftet ansvarlig ved ikke at have haft de procedurer på plads, som kunne have tilsikret, at Kæntringen blev stoppet i tide. Det er oplyst af Værftet selv, at ulykken – oversvømmelsen af Dokken og Skibet – kunne være undgået, hvis Værftet havde haft bemanding af Dokken i nattetimerne til at igangsætte pumpning (bilag 9/E.1967).

Det fremstår åbenbart, at beredskabet og alarmsystemet var utilstrækkeligt og uforsvarligt henset til værdierne, navnlig Skibet, som Værftet havde i sin varetægt. Hertil havde Dokken tilladt en arbejder at sove på Skibet, mens det lå i Dokken. Det er dokumenteret og ubestridt, at den eneste 'sikring' mod en farlig ulykke var, at dokmesteren og en anden ansat ville blive notificeret ved telefon i forbindelse med en vis krængning af Dokken. Alt tyder ud fra opkaldslisterne på, at de blev notificeret, men at de blot ikke opdagede beskederne (nok som følge af tidspunktet, ca. kl. 4 om natten). Det var uanset et åbenlyst skrøbeligt og helt utilstrækkeligt beredskab.

At beredskabet – og alarmsystemet – var utilstrækkelig er yderligere bestyrket ved Værftets generelle uforsvarlige drift, herunder det minimale fribord på Dokken under dokningen af Skibet. NMC beregnede således, at alarmen blev aktiveret ved overskridelse af fribordet på 7-8 cm (bilag M, s. 36/E.1814). Dette skal sammenholdes med, at Dokkens personale selv oplyste, at fribordet efter dokning af Skibet var på blot 10-15 cm (bilag M, s. 5/E.1783). Der ville altså om muligt kun være 2 cm (!) fra

aktiveringen af alarmen til, at Dokken ville blive oversvømmet fra overkanten. Selv hvis alarmen havde virket, var det usandsynligt, at der havde været tid nok til at undgå oversvømmelsen.

4.5 De øvrige erstatningsbetingelser er opfyldt

Sagsøgerne mener i øvrigt, at alle erstatningsbetingelserne er opfyldt. Det er således dokumenteret, at Sagsøgernes tab er en kausal følge af Værftets handlinger i forhold til Kæntringen, og at disse tab var fuldt ud påregnelige for Værftet på forhånd.

If Skadeforsikring har ikke gjort indsigelse over for Sagsøgernes tabsdokumentationen (bilag 64). Der henvises om tabsdokumentation til afsnit 8 nedenfor.

4.6 Ansvarsbegrænsningen i DM 2017-betingelserne finder ikke anvendelse

4.6.1 Ansvarsbegrænsningen kan ikke anses som vedtaget

Sagsøgerne gør gældende, at ansvarsbegrænsningen i DM 2017-betingelsernes § 15, stk. 3, ikke blev vedtaget mellem Rederiet og Værftet (som hævdet af If Skadeforsikring). DM 2017-betingelserne indgik ikke i Værftets tilbud af 29. januar 2018 (bilag 12/E.1509), som Rederiet accepterede, og blev heller ikke aftalt efterfølgende.

4.6.1.1 Aftalen var endeligt indgået forud for underskrivelse af ordrebekræftelsen

Det er ubestridt i sagen, at Værftet aldrig oplyste, at der var kommet nye betingelser for Danske Maritime eller fremsendte disse, nye, betingelser til Rederiet. Det skete hverken i forbindelse med tilbuddet den 29. januar 2018 eller senere.

Det skyldes tydeligvis, at Rederiet ikke selv anvendte DM 2017-betingelserne før, at bestyrelsen igangsatte arbejdet med kontraktdokumenterne i maj 2018, jf. afsnit ovenfor. Formatet for ordrebekræftelsen forelå først på dette tidspunkt. Af samme grund blev ordrebekræftelsen først dateret 16. juli 2018 (bilag 13/E.1633).

Aftalen mellem Rederiet og Værftet var da for længst indgået. Dette blev gjort telefonisk – mellem Heine Møgster fra Rederiet og Værftet - efter fremsendelsen af tilbuddet i januar 2018. Det er bekræftet ved, at Værftet angav 'Hardhaus' på dokplanen af 24. april 2018 og i direktionsrapporteringen af 2. maj 2018 (bilag (ii) BO, s. 3/E.1575), og at Skibet afsejlede mod Værftet i juli 2018. Rederiet ville selvsagt ikke sejle til Hirtshals for at få foretaget større arbejder på Skibet, hvis ikke en aftale var indgået.

4.6.1.2 DM 2017-betingelserne blev ikke accepteret ved underskrivelsen af ordrebekræftelsen

Skibets kaptajn, Geir Møgster, der ankom til Værftet havde ikke været involveret i forhandlinger med Værftet om aftalevilkårene. Hans

underskrift af ordrebekræftelsen udgjorde blot en kvittering for levering af Skibet til Værftet.

Som det fremgår af '*Leveranceomfang*' i ordrebekræftelsen skete det i henhold til tilbuddet af 29. januar 2018. Det følger af selve begrebet "*ordrebekræftelse*", at det blot bekræfter den foreliggende ordre, og ikke tilføjer nye vilkår. Geir Møgster underskrev dokumentet med den forståelse, at aftalen – selvfølgelig – allerede var indgået mellem parterne, og at underskrivelsen ikke skulle ændre den indgåede aftale.

Når Rederiet ("*bestiller*") ifølge ordrebekræftelsens ordlyd skulle bekræfte at have modtaget DM-betingelserne, er dette beviseligt forkert, i hvert fald i forhold til 2017-betingelserne. Det er aldrig sket. Det kunne i hvert fald lige så vel anses som en bekræftelse fra Rederiet på, at DM 2000-betingelserne, som Rederiet faktisk kendte fra tidligere arbejdsopgaver hos Værftet og andre steder i Danmark, var modtaget.

Det ville i sig selv være en helt urimelig form for pression, hvis Værftet *efter* Skibets ankomst ville kunne pålægge Rederiet at acceptere nye, mere byrdefulde vilkår i forhold til f.eks. ansvarsbegrænsning ved at underskrive en ordrebekræftelse, når Værftet beviseligt (heller) ikke havde oplyst om disse vilkår forud for Skibets ankomst.

4.6.1.3 Tilbuddet og ordrebekræftelsen var ikke underlagt DM 2017-betingelserne

Tilbuddet og ordrebekræftelsen henviser nederst på hver side til *"General Terms and Conditions"* samt *"our sales and delivery conditions"*. Det viser ikke, at aftalen skulle være underlagt de nyere DM 2017-betingelser. Det samme gælder punktet "Leveringsbetingelser" i ordrebekræftelsen. Det angiver alene 'Danske Maritimes almindelige betingelser' men ikke at det skulle være de nyere DM 2017-betingelser.

Den eneste svage indikation af, at ordrebekræftelsen kan være knyttet til DM 2017-betingelserne er, at §-henvisningerne, herunder angivelsen af "*Værftets ansvar og ansvarsbegrænsning*" mest meningsfyldt angår DM 2017-betingelserne. Det kan dog slet ikke forventes, at en norsk kunde (Rederiet) tjekker sådanne henvisninger, når leverandøren (Værftet) end ikke udleverer betingelserne og heller ikke angiver, at betingelserne faktisk indeholder særlige bestemmelser om f.eks. ansvarsbegrænsning.

4.6.1.4 Rederiet kan ikke antages at have villet accepteret ansvarsbegrænsningen

Rederiet havde – som norsk rederi, der *ikke* havde anvendt danske værfter efter udfærdigelsen af DM 2017-betingelserne – intet kendskab til de nye DM-betingelser og havde ingen anledning til at tro, at Værftet ville inkludere andre bestemmelser end dem, som Værftet tidligere havde anvendt over for Rederiet ved tidligere opgaver.

Rederiet ville desuden ved at indgå aftalen bryde sin egen kaskoforsikringspolice, der indeholdt et vilkår om, at Rederiet *ikke* måtte indgå aftaler med reparationsværfter, hvis værftets ansvar var begrænset til mindre end NOK 12 mio. (bilag 53, s. 4/E.1521). Hvis Rederiet havde fået

oplyst, at der var en sådan ansvarsbegrænsning, ville Rederiet således have afvist vilkåret, og Geir Møgster ville aldrig have underskrevet ordrebekræftelsen.

4.6.1.5 Kravene til vedtagelse af byrdefulde standardvilkår er særligt høje

I U 1986.654 H (MS.93) og U 2004.2012 Ø (MS.100) fastslog domstolene at visse aftalte ansvarsbegrænsningsklausuler i leverandørers standardvilkår ikke kunne anses for vedtaget mellem parterne, idet klausulerne ikke var blevet fremhævet under kontraktforhandlingerne, og idet vilkårene var byrdefulde for kunden.

I nærværende sag er ansvarsbegrænsningen yderst byrdefuld for Rederiet/Sagsøgerne. Sagsøgerne har lidt et stort tab, der overstiger ansvarsbegrænsningsbeløbet. Det gælder særligt, hvis ansvarsbegrænsningsbeløbet begrænses til kun prisen for arbejderne efter parternes aftale (ca. DKK 2.500.000) og ikke forsikringssummen, jf. nedenfor. Det kan ikke anses som sædvanligt med en sådan ansvarsbegrænsning med hensyn til reparationsarbejder, idet værdien af skibet (som i dette tilfælde) typisk langt overstiger prisen for arbejderne. Dette var er fuldt ud bekendt for Værftet.

Sagsøgerne gør gældende, at DM 2017-betingelserne ikke udgør et ''*Agreed Document*'', og at der er tale om yderst ensidigt, bebyrdende vilkår, som ikke er sædvanlige. De vil derfor kræve særlig fremhævelse for at kunne anses som vedtaget.

DM-betingelserne blev ikke gjort til genstand for særlig forhandling mellem Værftet og Rederiet, ligesom udgaven af DM-betingelserne ikke blev udspecificeret i ordrebekræftelsen. De omhandlede ansvarsbegrænsninger blev ubestrideligt *ikke* fremhævet i aftalegrundlaget ved aftalens indgåelse i primo 2018 (før Skibets ankomst).

DM-betingelserne var ikke gjort tilgængelige på Værftets hjemmeside. Sagsøgerne bestrider, at det skulle være dokumenteret, at DM 2017-betingelserne var tilgængelige på Danske Maritimes hjemmeside for ikke-medlemmer. Selv hvis de var, ville dette dog ikke betyde, at Værftet må anses at have oplyst Rederiet om betingelserne, når Værftet aldrig henviste til Danske Maritimes hjemmeside.

Højesteret fastslog ved U 2014.1424 H (MS.112), at kravene til vedtagelse af DM-betingelserne er høje. Retten fastslog, at DM-betingelserne ikke udgør et "*agreed document*". Et reparationsværft, der ikke havde oplyst en kunde om en bestemmelse (om voldgift), og som i øvrigt ikke havde gjort DM-betingelserne tilgængelige på sin hjemmeside, kunne derfor ikke støtte ret på voldgiftsbestemmelsen. Der blev bl.a. lagt vægt på, at det var en udenlandsk kunde, der ikke kunne forventes at kende betingelserne.

4.6.2 Ansvarsbegrænsningen efter DM-betingelserne skal fastsættes til DKK 14.950.000 i overensstemmelse med Værftets forsikringskontrakt

For det tilfælde, at ansvarsbegrænsningen anses at være vedtaget, jf. ovenfor, gøres det gældende, at Værftets ansvarsbegrænsning efter DM-betingelserne § 15, stk. 3, skal fastsættes efter dækningen i Værftets forsikringskontrakt (fraregnet selvrisikoen på DKK 50.000), dvs. DKK 14.950.000.

Efter DM-betingelsernes § 15, stk. 3, kan Værftets ansvar (umiddelbart) begrænses til *''kontraktsummen i kontrakten*". Det fremgår ikke eksplicit af DM-betingelserne, om dette henviser til dækningssummen i Værftets forsikringskontrakt eller til kontraktsummen i den aftale, der er indgået mellem Værftet og dets kunde (Rederiet).

Værfters ansvarsbegrænsning vil typisk følge værftets forsikringsdækning, idet værfterne jo netop vil undgå tab, hvis det begrænses til forsikringens dækningssum. Formålet med DM-betingelsernes § 15, stk. 3, er at beskytte Værftet mod tab. Det støtter, at henvisningen til *''kontraktsummen*" i § 15, stk. 3, skal fortolkes netop med henvisning til dækningssummen i Værftets forsikringskontrakt og ikke den samlede betaling for ydelserne efter aftalen mellem Værftet og dets kunde (Rederiet).

Denne fortolkning støttes yderligere af den forsikringsretlige terminologi, der anvendes i bestemmelsen, herunder særligt *"skadestilfælde".* Den samme ordlyd anvendes i bestemmelsens tidligere udgaver, jf. § 12, stk. 3, i Danske Maritimes betingelser af 2000, som derimod ikke henviser til *''kontraktsummen"*. Ændringen ved 2017-betingelserne kan være begrundet i, at ikke alle værfter har en forsikringsdækning til DKK 15.000.000. Det var derfor nødvendigt at tilføje *''kontraktsummen".*

Afsnittet i ordrebekræftelsen om *''ansvar og ansvarsbegrænsning*" henviser af samme grund til *''Covernote fra Værftets forsikringsselskab*". Denne henvisning savner mening, medmindre ansvarsbegrænsningen skal knyttes til dækningssummen.

Værftet har selv, før Rederiet fremsatte kravet mod Værftet, bekræftet denne forståelse af ordlyd. Ved e-mail af 8. marts 2019 (bilag 16/E.2205) oplyste Jesper Reinholt, at "*kontraktsummen*" netop skulle referere til forsikringssummen. Selv hvis If Skadeforsikring måtte søge en anden fortolkning, er det klart, at ingen af parterne (og slet ikke Rederiet) mente, at "*kontraktsummen*" skulle forstås anderledes.

*4.6.3 Ansvarsbegrænsningen kan **ikke** opretholdes ved grov uagtsomhed og/eller ved tilsidesættelse af en central aftaleforpligtelse, jf. aftalelovens § 36*

If Skadeforsikring har erklæret, at ansvarsbegrænsningen ikke kan opretholdes, hvis skaden er påført som følge af grov uagtsomhed, jf. svarskriftet, pkt. 3.2.6 (E255). If Skadeforsikring har netop erklæret, at If Skadeforsikring er enig med Sagsøgernes anbringende om, at Værftet har handlet groft uagtsomt, jf. Processkrift B, pkt. 54 (E470). If Skadeforsikring har således bindende erklæret, at ansvarsbegrænsningen – selv hvis den måtte være vedtaget – skal sættes helt til side, jf. aftalelovens § 36.

4.6.3.1 Værfter kan ikke støtte ret på ansvarsbegrænsninger ved grov uagtsomhed

Det anerkendes bredt i dansk retspraksis og teori, (i) at en aftalepart ikke gyldigt kan begrænse sit ansvar for skade, der forvoldes af en anden part med forsæt eller grov uagtsomhed. Det samme gælder, (ii) hvis en part tilsidesætter en central aftalemæssig forpligtelse (om f.eks. at drage omsorg for et skib i et værfts varetægt), som er en forudsætning for opfyldelsen af aftalens øvrige vilkår, jf. aftalelovens § 36.

Der henvises f.eks. til U 1969.475/2 Ø (MS.77-78), U 1973.544 H (MS.87-88), U 2010.3113 H (MS.101, 108), U.2017.2272V (MS.128), og Gomard, Bernhard, Obligationsretten 2. del, 5. udgave, 2019, s. 373ff. (MS.134) og Madsen, Palle Bo, Aftalte ansvarsfritagelser i erhvervsforhold, U.2018B.131, afsnit 5 og 7 (MS.145).

Det er alene i visse afgrænsede særtilfælde, primært i velafbalancerede '*agreed documents*', at en ansvarsbegrænsning for grov uagtsomhed muligvis vil kunne opretholdes, hvis den modsvares af en kalkuleret risikoallokering. Ensidige leverandørvilkår, der indeholder ansvarsbegrænsninger ved grov uagtsomhed, skal derimod fortolkes indskrænkende og tilsidesættes efter aftalelovens § 36, og Madsen, Palle Bo, Aftalte ansvarsfritagelser i erhvervsforhold, U.2018B.131 (139) (MS.146-147).

4.6.3.2 Værftet har forårsaget skaderne på Skibet ved grov uagtsomhed

Det følger af sagens omstændigheder, at Værftet har begået så alvorlige fejl, jf. afsnit 4.3, at disse må anses som grove, og at disse fejl har forårsaget Kæntringen og derved skaden på Skibet. Dette gælder (i.f.t. erstatningsansvaret), selv hvis det ikke kan bevises hvilke ansatte, der har lavet fejlen (anonyme fejl), jf. U 1942.984/2 Ø (MS.7).

Det skal fremhæves, at følgende forhold er karakteristiske for grov uagtsomhed:

a) At en skadevolder handler i klar strid med almene fagmæssige standarder for indretningen af faciliteter, vedligeholdelse og udførelsen af arbejde og for afværgelse af fare, jf. f.eks. U 1971.600 H (MS.82)).
b) Det tillægges i retspraksis betydning om skadevolder har handlet på en måde, som indebar "*en indlysende fare for den skade, som faktisk indtrådte*", jf. f.eks. U 1995.737 H (MS.14), U1996.872H (MS.17) og U1998.1558H (MS.23).
c) Det er en skærpende omstændighed, at skadevolder kunne eller burde have forventet, at handlingerne ville kunne medføre store skader, jf. U2004.2012Ø (MS.95, 100).

Disse forhold ((a)-(c)) behandles i flere detaljer nedenfor.

<u>(a) Værftet har handlet i strid med almene standarder for vedligeholdelse mv.</u>
Højesteret har fastslået, at manglende vedligehold af faciliteter og en fagmæssig ukorrekt indretning af faciliteter kan udgøre grov uagtsomhed, jf. U1996.872H (MS.17).

Værftet har i denne sag handlet i strid med almene fagmæssige krav til vedligeholdelse. TMC har dokumenteret, at Værftet udførte klart utilstrækkelig vedligeholdelse over en meget lang periode. Det ses i sig selv ved, at Værftet efterfølgende foretog yderst omfattende udskiftninger af stål mv. i Dokken, jf. afsnit 3.8.

Værftet har herudover handlet uagtsomt ved ikke at sikre en forsvarlig indretning af Dokken, ved ikke at have tilstrækkelige alarm- og sikkerhedssystemer og ved at have begået fejl i forbindelse med selve doknin-gen af Skibet.

(b) Værftet var eller burde være bekendt med, at der var fare for skade
Det er dokumenteret, at hullerne og de øvrige skader i Dokkens stålkonstruktion var synlige for enhver, endda uden tætgående inspektion (bilag 3). Det har således været åbenlyst for Værftet, at der igen ville indtræde ustabilitet.

Det vil allerede grundet Dokkens konstruktion, som flydedok, stå åbenbart for Værftet, at det ville være afgørende at sikre tæthed mellem Dokkens tanke for at undgå, at Dokken ville tippe og kæntre. TMC vurderede, at det var tydelig anledning til at sikre, at der ikke ville opstå huller i konstruktionen. Værftet valgte alligevel uden videre at ignorere, at Dokken havde store korrosionshuller, og fravalgte samtidigt at sikre tilstrækkelige alarmsystemer eller bemanding til at opdage evt. hældning.

Denne risiko har især været nærliggende grundet *Esvagt Observer*-hændelsen i august 2015, hvor Dokken kæntrede. Det må have stået Værftet fuldstændigt klart, at der var en overhængende risiko for, at der igen ville ske en oversvømmelse af tankene.

Der er på trods af denne hændelse ingen tegn på, at Værftet foretog omfattende undersøgelser eller reparationsarbejder for at undgå huller mellem ballasttankene. Dette bekræfter, at Værftet bevidst fravalgte – af økonomiske eller andre hensyn – at vedligeholde Dokken forskriftsmæssigt, så fremtidige skader kunne være undgået.

(c) Værftet var fuldt ud bekendt med, at kæntring ville medføre omfattende skade
Værftet fjernede i forbindelse med arbejdet bundpropper fra Skibet, jf. afsnit 3.10. Værftet vidste, at en kæntring af Dokken også ville oversvømme Skibet, således at dette ville blive omfattede beskadiget, med store potentielle skader til følge.

Værftet har således bevidst negligeret en nærliggende fare for, at Dokken ville kæntre med de omfattende, indtrufne skader på Skibet som konsekvens.

4.7 If Skadeforsikring kan ikke støtte ret på dækningsforbehold

If Skadeforsikring har som grundlag for sin frifindelsespåstand over for Sagsøgerne søgt at støtte ret på sit dækningsforbehold over for Værftet af 16. februar 2021 (bilag 32/E.2679). If Skadesforsikring henviser til pkt.

5.2.23, 2. afsnit, i ansvarsforsikringspolicens vilkår om "*elementære sikkerhedsforanstaltninger*" (bilag 2, s. 8/E.1478):

> *"5.2.23 Forsæt, grov uagtsomhed mv.*
> *Forsikringen dækker ikke ansvar for skade forvoldt af sikrede med forsæt eller under selvforskyldt beruselse.*
> *Forsikringen dækker ikke ansvar for skade på ting, når skaden skyldes sikredes grove tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger."*
> *(vor understregning)*

Sagsøgerne bestrider, at forbeholdet finder anvendelse. If Skadeforsikring havde *ikke* specificeret sikkerhedsforanstaltninger i policen og kan ikke støtte ret herpå.

4.7.1 Relevante bestemmelser i forsikringsaftaleloven

De relevante regler vedrørende grov uagtsomhed er forsikringsaftalelovens §§ 18 og 51:

> *"§ 18. Fremkalder den sikrede forsætligt forsikringsbegivenheden, har han ikke noget krav mod selskabet.*
> *Stk. 2. Har han fremkaldt forsikringsbegivenheden ved en uagtsomhed, der under de foreliggende omstændigheder må betegnes som grov, skal det under hensyn til skyldgraden og omstændighederne i øvrigt afgøres, om erstatning skal ydes og i bekræftende fald med hvilket beløb. Ved livsforsikring og ansvarsforsikring hæfter selskabet dog fuldt ud."*

> *"§ 51. Er der i forsikringsaftalen givet pålæg om forholdsregler, der før forsikringsbegivenhedens indtræden skal iagttages for at forebygge denne eller formindske skadens omfang, og har den sikrede eller nogen, hvem det påhviler at påse forskrifternes gennemførelse, gjort sig skyldig i forsømmelse med hensyn til overholdelsen af sådant pålæg, har den sikrede kun krav mod selskabet, når og for så vidt det må anses godtgjort, at forsikringsbegivenhedens indtræden eller omfang ikke skyldes overtrædelse af disse forskrifter.*
> *Stk. 2. Aftale, der går ud på i videre omfang end angivet at fritage selskabet for ansvar, når sådanne forskrifter overtrædes, er uden retsvirkning."*
> *(vor understregning)*

4.7.2 Betingelserne for dækningsundtagelse efter FAL § 51 er ikke opfyldt

4.7.2.1 De "elementære sikkerhedsforsikringer" skal være udspecificeret

Værftets policevilkår om "*elementære sikkerhedsforanstaltninger*" knytter sig til forsikringsaftalelovens § 51, stk. 1, om bestemte forholdsregler, som skal være iagttaget som betingelsen for dækning. Dette fremgår af U 2015.1825 Ø (MS.214), hvor retten forholdt sig til præcist samme policeordlyd. Landsretten fandt, at "*denne klausul ikke kan anses for en sikkerhedsforholdsregel, der overholder bestemthedskravet i forsikringsaftalelovens § 51, stk. 1*". Landsretten fulgte byrettens præmisser om, at policen skal angive de konkrete forholdsregler, som skulle være overtrådt.

U1995.581H (MS.175-176) angik en police med samme dækningsbetingelse. I policen indgik dog tillige et eksplicit krav om, at den sikrede, en

entreprenør, skulle få "*indhentet kortmateriale og undersøgt, hvor ledninger, kabler og kloakker er anbragt*". Uagtet at dommen ikke eksplicit henviser til forsikringsaftalelovens § 51, bekræfter dommen, at policen skal udspecificere de procedurer, som påkrævet efter forsikringslovens § 51, og at det kun er ved overtrædelse af kendte procedurer, at sikrede mister dækning.

Kravene til overtrædelsen af et lignende policevilkår er fremhævet af *Hornsberg, Jan og Lett, Georg, Produktansvar og forsikring*, 1. udg., 1992, s. 84 (MS.229):

> *"Bestemmelsen i d. [om elementære foranstaltninger] bør kun anvendes i meget grove tilfælde såsom tilfælde, hvor sikrede er bekendt ned regler og forskrifter og bevidst tilsidesætter disse".*

4.7.2.2 Policen indeholdt beviseligt ingen sikkerhedsforskrifter

If Skadeforsikrings police indeholdt på tidspunktet for Kæntringen ubestrideligt ikke særlige sikkerhedsforholdsregler, som Værftet skulle opfylde, og som måtte være knyttet til forbeholdet om elementære sikkerhedsforanstaltninger (bilag 2/E.1465).

If Skadeforsikring erkendte dette ved opdateringen af policen i februar 2019 (bilag 6, s. 4-5/E.1996-7), hvor If Skadesforsikring specificerede en lang række krav:

> *"Da der ikke er nogen offentlig myndighed der holder øje med flydedokke, har lf været nødsaget til at lave vores egne regler / sikkerhedsforholdsregler. Krav til flydedokke som gælder, medmindre andet udtrykkeligt er aftalt i forsikringsaftalen:*
> *[oplistning af krav]*
>
> *Overtrædelse af ovenstående sikkerhedsforholdsregler kan resultere i at sikredes krav mod lf bortfalder jf. FAL § 51."*
> *(vor understregning)*

If Skadeforsikring kan altså ikke støtte ret på forbeholdet efter forsikringsaftalelovens § 51 og kan ikke støtte ret på eventuel (grov) overtrædelse af sikkerhedsforskrifter fra Værftets side, idet forskrifterne ubestrideligt *ikke* var indeholdt i policen.

4.7.2.3 Værftets grove uagtsomhed angik i al væsentlighed ikke sikkerhedsforskrifter

Den grove uagtsomhed i denne sag består primært i, at Værftet har vedligeholdt Dokken i utilstrækkeligt omfang - med store korrosionshuller til følge – men ikke, at Værftet har overtrådt egentlige sikkerhedsforskrifter (fordi de ikke fandtes).

Lloyd Registers retningslinjer om fribord er i forhold til Værftet alene vejledende og ikke forskrifter, som i alle tilfælde vil skulle overholdes, jf. afsnit 4.2.2. De udgør derfor ikke relevante sikkerhedsforskrifter under forsikringsaftalelovens regelsæt.

4.7.2.4 Overtrædelser skal være begået af sikrede (dvs. ledende medarbejdere)

If Skadeforsikring vil for at kunne støtte ret på "*grov tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforskrifter*" også skulle godtgøre, at denne tilsidesættelse er foretaget af "*den sikrede eller nogen, hvem det påhviler at påse forskrifternes gennemførelse*", dvs. ledende medarbejdere. Se f.eks. U1999.1018H (MS.183).

Ansatte, som f.eks. dokmesteren, der måtte begå fejl i forbindelse med vedligehold eller ved selve dokningen (f.eks. fribordet), vil ikke blive identificeret med ledelsen. Det er derfor forkert, når If Skadeforsikring, processkrift B, pkt. 58 (E471) hævder, at det er tilstrækkeligt, at almene ansatte hos Værftet skulle have begået fejlen.

4.7.3 *Vilkåret om "elementære sikkerhedsforskrifter" kan ikke fortolkes som en fravigelse af hovedreglen i FAL § 18, stk. 2, 2. pkt.*

If Skadeforsikring har ved processkrift B, pkt. 52 (E471), også nu hævdet, at ordlyden om "*elementære sikkerhedsforanstaltninger*" skal forstås som en generel undtagelse om "*grov uagtsomhed*". Dette synspunkt savner dog grundlag i såvel loven som praksis. Det ville netop forudsætte en eksplicit undtagelse i policen.

Forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 1. pkt., fastsætter, at forsikringsselskabet generelt forbliver fuldt ud ansvarlig, selv hvis forsikringstageren har fremkaldt forsikringsbegivenheden ved grov uagtsomhed. Selvom erstatning kan nedsættes ved grov uagtsomhed i.f.t. en kaskoforsikring, følger det således eksplicit af forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, 2. pkt., at ved "*ansvarsforsikring hæfter selskabet dog fuldt ud*".

If Skadeforsikrings synspunkt – om at If Skadeforsikring kan undslå sig dækning ved Værftets grove uagtsomhed - er altså i eksplicit modstrid med loven!

Reglen om selskabets fulde hæftelse selv ved grov uagtsomhed er begrundet i, at ansvarsforsikring – i modsætning til tingsforsikringer – principielt skal tilgodese skadelidtes interesser, jf. bemærkninger til § 18 i forsikringskommissionens betænkning af 1925 ("*… det, som fra et Samfundssynspunkt betragtes som Ansvarsforsikringens Hovedformaal, er at sikre skadelidte Erstatning for hans Tab*") (MS.170).

Det generelle hensyn til skadelidtes interesser efter forsikringsaftalelovens § 95 anerkendes bredt i retspraksis, jf. f.eks. EU-Domstolens dom af 13. juli 2017 (Assens Havn) (C-368/16), hvor policens engelske voldgiftsbestemmelse blev tilsidesat til fordel for dansk værneting (MS.219-220).

4.7.4 Policen adskiller sig fra andre erhvervsansvarspolicer om grov uagtsomhed

Der anvendes i dansk forsikringspraksis forskellige policevilkår, der angår sikkerhedsforskrifter og/eller grov uagtsomhed. Dansk retspraksis støtter ikke, at policevilkåret om "*elementære sikkerhedsforanstaltninger*"

kan fortolkes udvidende til andet end specificerede sikkerhedsforskrifter efter forsikringsaftalelovens § 51.

U2003.555H (MS.191-192), som If Skadesforsikring henviser til, indeholder følgende standardordlyd om grov uagtsomhed (*som ikke fremgik af Værftets police*):

> *"§ 7 Forsæt, grov uagtsomhed m.v.*
> *Forsikringen dækker ikke ansvar for*
> *1. skade forvoldt af sikrede med forsæt eller under selvforskyldt beruselse.*
> *2. skade der skyldes mangler eller andre ikke-kontraktsmæssige egenskaber ved produkter eller ydelser,*
> *a. såfremt skaden kan henføres til et groft uforsvarligt forhold i forbindelse med ledelsen af virksomheden, eller*
> *b. såfremt forsikringstageren eller den, hvem det på dennes vegne påhviler at lede virksomhedens drift*
> *1. var vidende om manglen eller den ikke-kontraktmæssige egenskab.*
> *2. ved grov uagtsomhed var skyld i sit ukendskab hertil.*
> *[…]*
> *4. skade på ting, når skaden skyldes sikredes groft utilbørlige tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger."*
> *(vor understregning)*

Højesteret fastslog i U2003.555H, at forsikringstageren skulle miste dækning netop med henvisning til policens § 7, 2. stk., litra b, nr. 2, fordi forsikringstageren var skyld i sit ukendskab til visse almindelige procedurer for arbejdet, som ikke var fastsat i selve proceduren. Dommen anvendte ikke § 7, nr. 4 (om elementære sikkerhedsforanstaltninger), men netop den særlige undtagelse i § 7, 2. stk., litra b, nr. 2.

Højesteret vurderede i U2006.1243H (MS.194) en klar undtagelse om grov uagtsomhed. Dommen er et eksempel på, at forsikringsselskabet skal angive en generel undtagelse om grov uagtsomhed, hvis det er hensigten at undtage dækning (efter § 18), uden at sikrede har tilsidesat kendte sikkerhedsforskrifter. Policen lød som følger:

> *"§ 8 Forsæt, grov uagtsomhed m.v.*
> *Forsikringen dækker ikke ansvar for skade forvoldt med forsæt, grov uagtsomhed eller selvforskyldt beruselse"*
> *(vor understregning)*

Det følger af praksis, at enhver fraskrivelse af den deklaratoriske regel i forsikringsaftalelovens § 18, stk. 2, skal være tydelig, jf. FED 2001.1869 Ø (MS.173).

4.7.5 If Skadeforsikring har forsikret en for If Skadeforsikring kendt risiko

Sagsøgerne gør gældende, at If Skadeforsikring er afskåret fra at afvise dækning med hensyn til forhold vedrørende Værftets indretning og drift, som If Skadeforsikring var bekendt med i forvejen (men som If Skadesforsikring ikke reagerede på).

If Skadesforsikring antog NMC til at besigtige Dokken ved Værftets overtagelse af Dokken i 2012/2013. Som anført i afsnit 3.3 konstaterede NMC, at Dokken var i ringe stand og noterede væsentlige behov for vedligehold. NMC noterede også, at der *ikke* var foretaget besigtigelser af tankene eller foretaget tykkelsesmålinger mv.

NMC undersøgte ligeledes Esvagt Observer-hændelsen på vegne af If Skadeforsikring. NMC konstaterede, at Værftet sandsynligvis havde dokket et skib, der var for stort, hvilket førte til, at fribordet var utilstrækkeligt. If Skadesforsikring blev samtidigt oplyst om Værftets forslag til afhjælpende foranstaltninger, nemlig bølgebryderen, jf. afsnit 3.6 ovenfor. If Skadesforsikring valgte ikke at foretage yderligere undersøgelser på baggrund af det oplyste, men forsikrede fortsat Værftets ansvar.

If Skadesforsikring valgte således - trods sit kendskab til alle disse forhold - *ikke* at fastsætte særlige dækningsbetingelser om pligt til at undersøge Dokkens stand, foretage tykkelsesmålinger, opdatere stabilitetsberegninger mv. Dette blev som oplyst først gjort *efter* Kæntringen ved policeopdateringen i januar 2019.

If Skadesforsikring kan ikke støtte ret på forhold, som If Skadesforsikring (retrospektivt) betragter som kritisable, når If Skadesforsikring aldrig har påtalt disse forhold over for Værftet og heller aldrig har gjort dem til betingelser for dækning, jf. forsikringsaftalelovens § 51, jf. ovenfor. Dette kan ikke gøres retroaktivt.

Det er væsentligt, at både forsikringstager, Værftet, og tredjemænd, f.eks. Rederiet, ville kunne agere i tillid til forsikringspolicen. En forsikringstager skal kunne indrette sig i tillid til sine forsikringsvilkår og de retningslinjer, der gives. Tilsvarende kan en kunde, som efterspørger kopi af forsikringspolicen forud for et arbejde, netop ved gennemlæsning af policen få tryghed for den dækning, som policen tilsiger at give.

4.7.6 If Skadeforsikring har udbetalt forsikring for samme skade

If Skadeforsikring udbetalte forsikringserstatning til Værftet under kaskoforsikringspolicen for de skader, der skete på Dokken ved Kæntringen (bilag 9, s. 3/E.1969). Kaskoforsikringspolicen var underlagt Nordisk Søforsikringsplan af 2016 (bilag Z, s. 4/E. 2806), der i § 3-33 indeholder en fritagelse for sikredes grove uagtsomhed samt i § 3-25 en fritagelse ved sikredes tilsidesættelse af sikkerhedsforskrifter (MS.231ff.). If Skadeforsikring har ligeledes afholdt Værftets omkostninger til bjærgning af Skibet efter Kæntringen (bilag 50, s.3/E.1977).

If Skadesforsikrings udbetalinger må anses som udtryk for, at If Skadesforsikring har erkendt, at de nævnte undtagelser til dækning ikke finder anvendelse. Hvis de ikke finder anvendelse under kaskopolicen, kan det heller ikke være tilfældet under ansvarspolicen.

4.7.7 Uklare forsikringsvilkår skal fortolkes imod koncipist (If Skadesforsikring)

Det følger af den almindelige koncipistregel, at uklare forsikringsvilkår skal fortolkes til fordel for forsikringstageren. Selv hvis det måtte være

uklart om, en undtagelse om "*grov uagtsomhed*" ville kunne fortolkes ind i policen – i strid med hovedreglen i forsikringsaftalelovens § 18 - må dette afvises efter koncipistreglen.

Det taler desuden imod at anse vilkåret i 5.2.23 (om elementære sikkerhedsforskrifter) som en generel undtagelse om sikredes grove uagtsomhed, at den samme police i pkt. 5.2.21 (som If Skadesforsikring ikke støtter ret på) om afværgeforanstaltninger faktisk anvender begrebet "*grov uagtsomhed*". Pkt. 5.2.21 lyder således: "*Forsikringen dækker ikke forsikringsbegivenheder, hvis indtræden sikrede forsætligt eller groft uagtsomt har undladt at afværge*" (bilag 2, s. 7/E.1477). Hvis pkt. 5.2.23 var tiltænkt som en generel undtagelse om grov uagtsomhed, var den samme ordlyd blevet anvendt.

Der er ifølge U 1996.330 V en klar formodning for, at forsikringsvilkår "*skal forstås i overensstemmelse med lovens regel, medmindre det klart fremgår, at det har været tilsigtet at fastsætte vilkår, der afviger herfra*." (MS.179). Det understøtter, at vilkårene i policen skal fortolkes i overensstemmelse med lovens §§ 18 og 51, og at der f.eks. ikke kan indfortolkes en undtagelse om grov uagtsomhed i strid med § 18.

5 Anbringender vedr. forrentningstidspunktet for hovedkravet (påstand 1)

Sagsøgerne gør gældende, at forrentningstidspunktet for kravet mod If Skadeforsikring skal regnes efter rentelovens almindelige regler, dvs. 30 dage fra Sagsøgernes påkrav af 31. maj 2019 (bilag 24/E.2311), dvs. 29. juni 2019, jf. rentelovens § 3, stk. 2.

De særlige regler om forretning af krav mod forsikringsselskaber i forsikringsaftaleloven gælder ikke ved ansvarsforsikring, jf. § 24, stk. 2. Følgende fremgår således i bemærkningerne til § 24 i lovforslag nr. 169 af 26. februar 2003 (MS.447):

> *"Efter udvalgets opfattelse vil det herefter være den enkleste løsning, at skadelidtes direkte krav mod ansvarsforsikringsselskabet forrentes efter de samme regler, som gælder for skadelidtes krav mod skadevolderen, og udvalget foreslår, at § 24 ikke skal gælde for skadelidtes krav mod skadevolderens ansvarsforsikringsselskab […]"*
> *(vor fremhævning)*

Højesteret fastslog således i U2003.2269H (MS.469), at en skadelidtes direkte krav mod ansvarsforsikringsselskaber (som i forsikringsaftalelovens § 95) ikke omfattes af forsikringsaftalelovens § 24, stk. 2, men af rentelovens almindelige regler.

Forrentningen af Sagsøgernes krav mod If Skadeforsikring skal således vurderes baseret på, hvorfra Sagsøgernes krav mod Værftet forrentes, jf. renteloven.

Højesteret tiltrådte i U2003.2269H landsrettens præmisser, om at kravet skulle forrentes fra sagens anlæg. Det skyldes dog alene, at sagen angik tabt arbejdsfortjeneste, og at det ikke – på tidspunktet for kravets

fremsættelse - var muligt at opgøre kravets størrelse, jf. rentelovens § 3, stk. 3. Det kunne – i den konkrete sag - først ske i forbindelse med retssagen, jf. rentelovens § 3, stk. 4. Det er ikke tilfældet i denne sag.

Sagsøgernes advokat (Wikborg Rein) fremsatte påkravet ved brev af 31. maj 2019 (bilag 24/E.2311) med henvisning til reparationsudgifterne afholdt ved Orskov Yard (bilag 49/E.1821) og Kongsberg Marine (bilag 93-94/E.2859 og 2883) på over NOK 49 mio.

Hafnia Advokatpartnerselskab anerkendte modtagelsen af påkravet på vegne af Værftet og "*their underwriters*" (If Skadeforsikring) den 6. juni 2019 (bilag 25/E.2315). I brevet anerkendte Hafnia tabet, men afviste, at Værftet var ansvarlig for skaden.

Rentekravet skal således beregnes efter hovedreglen i rentelovens § 3, stk. 2 og dermed 30 dage fra 31. maj 2019 (tidspunktet for påkravet), dvs. 29. juni 2019.

Hverken Værftet eller If Skadeforsikring har betvivlet kravets opgørelse, og If Skadeforsikring har heller ikke gjort det gældende som støtte for indsigelsen mod rentepåstanden. At opgørelsen ikke har været et tema, skyldes formentligt, at kravet klart oversteg forsikringssummen på DKK 14.950.000 (fraregnet selvrisikoen).

Wikborg Rein fremsendte – i forhold til ansvarsgrundlaget – i øvrigt den 27. november 2019 til Hafnia Advokatpartnerselskab kopi af TMC-Rapporten (bilag 28/E.2545), som If Skadeforsikring siden har henvist til som grundlag for sin erkendelse af Værftets (grove) uagtsomhed. TMC-Rapporten indeholder billeder og materiale mv., som If Skadeforsikring selv kunne fremskaffe hos Værftet og ved egne besigtigelser.

If Skadeforsikring havde dermed alle forudsætninger for at bedømme kravets berettigelse, både i forhold til Sagsøgernes tab og (Værftets) ansvarsgrundlag. Der er dermed intet grundlag for at udsætte forrentningstidspunkt efter rentelovens § 3, stk. 3.

6 Anbringender til støtte for påstand ift. bjærgning af Skibet

Sagsøgerne bestrider (som oplyst ved replikkens afsnit 2.7) ikke, at udgifterne til bjærgning af Skibet efter Kæntringen kan fastsættes til DKK 1.150.000.

If Skadeforsikring har afgivet en bindende proceserklæring om, at If Skadeforsikring ikke har et krav mod Sagsøgerne, hvis Værftet handlede ansvarspådragende:

> If Skadeforsikrings svarskrift, pkt. 4.1. (E.258): *"If Skadeforsikring bestrider […] at Værftet har handlet ansvarspådragende over for Rederiet/sagsøgerne. Som følge heraf gøres det gældende, at sagsøgerne […] skal godtgøre If Skadeforsikring for afholdte udgifter [for bjærgningen] […]"*
>
> If Skadeforsikrings advokats brev af 8. august 2019 (bilag 27, s. 4/E.2368): *"Endvidere har If Forsikring afholdt udgifter til bjærgning af*

[Skibet] på ca. DKK 1.150.000. En løsning f disse udeståender skal også findes, og begge tilgodehavender skal honoreres, når der ikke er belæg for at værftet har pådraget sig et erstatningsansvar".

If Skadeforsikring har imidlertid ved Processkrift B, pkt. 54 (E.470), nu erkendt, at Værftet handlede med grov uagtsomhed. Kravet er derfor bortfaldet.

Det er derfor kun for fuldstændigheden skyld, at Sagsøgernes hidtidige anbringender til støtte for afvisnings- og frifindelsespåstanden fremgår nedenfor.

6.1 Anbringender til støtte for afvisningspåstanden (principalt)

Sagsøgerne gør gældende, at If Skadeforsikring ikke er rette sagsøger i forhold til kravet om bjærgeløn. Det er Værftet (dvs. dets konkursbo), der som skadevolder rekvirerede bjærgningsselskabet, som bjærgerede Skibet efter Kæntringen. Det gælder, uagtet om If Skadesforsikring har udbetalt erstatning efter kaskoforsikringspolicen.

Det er derved konkursboet og ikke If Skadeforsikring, der som rekvirent er berettiget til at fremsætte kravet mod Rederiet. Kravet må derfor skulle afvises.

6.2 Anbringender til støtte for frifindelsespåstanden (subsidiært)

6.2.1 Sagsøgerne kan støtte ret på modregning i Sagsøgernes fulde krav

Hvis If Skadeforsikrings påstand ikke skal afvises, jf. ovenfor, gør Sagsøgerne gældende, at If Skadesforsikring træder i Værftets sted over for Sagsøgerne.

Sagsøgerne kan støtte ret på sin modregningsret i Sagsøgernes krav mod Værftet på over NOK 53 mio., jf. afsnit 8. Værftet (og If Skadesforsikring) kan - som følge af den manglende vedtagelse af DM 2017-betingelserne, § 15, stk. 3, og Værftets grove uagtsomhed (som erkendt af If Skadesforsikring) - ikke støtte ret på vilkåret om ansvarsbegrænsning, jf. afsnit 4.6. Henset til at kravet overstiger forsikringssummen.

Dette støttes af, at If Skadesforsikring har dækket bjærgelønsomkostningerne efter Værftets kaskoforsikringspolice, mens Sagsøgernes krav mod Værftet (If Skadesforsikring) angår ansvarsforsikringen (med dækning på DKK 14.950.000) (bilag 2). Hvis If Skadesforsikring kunne modregne i sin udbetaling efter ansvarsforsikringspolicen baseret på dets *egne* udbetalinger efter kaskoforsikringspolicen, ville If Skadesforsikring derved reelt nedsætte sin egen samlede dækning efter policevilkårene. Rederiet skal også på dette grundlag frifindes for bjærgelønskravet.

6.2.2 Bjærgelønskravet er forældet efter sølovens regler

Sagsøgerne skal allerede som følge af, at skaden er forårsaget af Værftet (og dermed årsagen til, at Skibet måtte bjærges) frifindes for bjærgningskravet, jf. ovenfor.

If Skadeforsikring har i øvrigt ikke nærmere retligt kvalificeret kravet, men dog opstillet forskellige muligheder herfor (duplik, pkt. 6.2/E.365). Kravet må efter Sagsøgernes opfattelse betragtes som et (indirekte) krav på bjærgeløn, idet omkostningerne er opstået ved bjærgningen af Skibet. Sagsøgerne gør derfor gældende, at kravet er omfattet af sølovens kapitel 16 om bjærgning, jf. sølovens § 442, stk. 1 (MS.211).

Forældelsesfristen for fordringer på bjærgeløn er to år fra den dag, hvor bjærgningen blev afsluttet, jf. sølovens § 501, stk. 1, nr. 1 (MS.214). Suspensionsaftalen blev indgået i juli/august 2021 (bilag 45/E.2717) og altså først efter udløb af den toårige forældelsesfrist.

Sagsøgerne gør derfor gældende, at If Skadeforsikrings krav, uanset de øvrige indsigelser, må anses som bortfaldet som følge af forældelse.

7 Anbringender til støtte for påstanden mod Ledelsen (AD.1)

Sagsøgernes krav mod Ledelsen er baseret på følgende hovedanbringender:

1. Ledelsen kan være erstatningsansvarlig over for tredjemænd (som Rederiet) baseret på en almindelige culpavurdering for ledelsesmedlemmer;
2. Direktionen foretog uforsvarlige dispositioner i forhold til Skibet;
3. Bestyrelsen etablerede ikke de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller (selskabslovens § 115, nr. 2)
4. Bestyrelsen førte ikke det fornødne tilsyn med direktionen (selskabslovens § 115, nr. 4)
5. Omstruktureringen og udlodningen var en uforsvarlig disposition
6. Ledelsen fortsatte driften på trods af et utilstrækkeligt kapitalberedskab (selskabslovens § 115, nr. 5, og § 118, stk. 2)
7. Særlige forhold hos de enkelte Ledelsesmedlemmer understøtter deres individuelle erstatningsansvar
8. Ledelsens erstatningsansvar bør ikke lempes efter EAL § 24 mv.

Disse forhold er nærmere behandlet i det følgende.

7.1 Ledelsen er ansvarlig over for tredjemand for skade påført som led i udførelsen af dets hverv ved bl.a. uagtsomhed, jf. selskabslovens § 361

Ledelsesmedlemmer er erstatningspligtige, hvis de under udførelsen af deres hverv forsætligt eller uagtsomt påfører en tredjemand et tab. Det gælder f.eks., hvis ledelsesmedlemmerne overtræder deres pligter efter selskabslovens §§ 115, 117-118 (MS.256).

Sagsøgerne bestrider, at *business judgment*-reglen finder anvendelse og kan frigøre Ledelsen for ansvar. Sagen angår Ledelsens ansvarspådragende fejl, som består i manglende hensyntagen til tredjemands interesser (særligt den kendte risiko for skade på Skibet), og ikke Ledelsens forretningsmæssige dispositioner og skøn.

Der henvises til U2019.1907 H (Capinordic-dommen) (MS.308,309), hvor Højesteret fastslog, at ledelsen efter omstændighederne kan holdes erstatningsansvarlig, hvis ledelsen ved sine forretningsmæssige hensyn varetager usaglige hensyn. Det gælder især, hvis dispositionerne indebærer særlige risici, jf. U2020.3547H (Eik-dommen) (MS.404).

Ansvarsbedømmelsen kan skærpes for de enkelte ledelses- og bestyrelsesmedlemmer, som må anses for at besidde videregående kvalifikationer i forhold til det almindelige minimumskrav for en bestyrelse, jf. Ansvarsudvalgets betænkning nr. 1575/2021, s. 108 (MS.219ff.), og U 2004.2253 H (MS.271).

7.2 Direktionen foretog uforsvarlige ledelses- og driftsmæssige dispositioner

Sagsøgerne gør gældende, at direktionen har handlet ansvarspådragende efter selskabslovens § 361 ved gennem en årrække at foretage uforsvarlige ledelses- og driftsmæssige dispositioner (MS.231). Dispositionerne betød, at Værftet ikke blev drevet forsvarligt, og at Dokken ikke var egnet til at modtage Skibet i Dokken. Det er forhold, der derfor direkte eller indirekte førte til Kæntringen og dermed Sagsøgernes tab.

Direktionen har handlet uforsvarligt ved blandt andet følgende ledelses- og driftsmæssige dispositioner vedrørende selve Dokken (såvel handlinger som undladelser):

1) Direktionen afstod fra at foretage kritisk ståludskiftning forud for Kæntringen (ved bl.a. ikke at anvende det afsatte beløb i budgettet til vedligehold) og ved generelt at negligere behovet for forsvarligt vedligehold af Dokken, jf. afsnit 4.3.1.
2) Direktionen afstod fra løbende at besigtige og dokumentere Dokkens stand på arbejdsdæk, ballastvandtanke mv., herunder ved tykkelsesmålinger, jf. afsnit 4.3.1.3, samt at udarbejde og opdatere stabilitetsberegninger, jf. afsnit 4.3.2.
3) Direktionen udfærdigede ikke skriftlige procedurer for væsentlige driftsmæssige og sikkerhedsmæssige opgaver, herunder for vedligehold af Dokken, dokningen af skibe, og for alarmberedskabet ved ulykker, jf. afsnit 4.3.1.2 og 4.3.5.
4) Direktionen negligerede de tydelige risici forbundet med Dokkens ringe stabilitet og det manglende vedligehold og den deraf afledte risiko for skade på skibe i Dokken og for skade for personer, der befandt sig i Dokken, jf. afsnit 4.3.6.
5) Direktionen fortsatte en uforsvarlig praksis for dokning af særligt større skibe (som Skibet), trods kendskab til tidligere skader, og prioriterede derved umiddelbart kommercielle hensyn over hensynet til sikkerhed, jf. afsnit 4.3.6.2.
6) Manglende varsling af kunder, f.eks. Rederiet, om risikoen ved brug af Dokken.

Det er et generelt princip, at direktionen kan holdes erstatningsansvarlig, hvis den tager væsentligt beslutninger på et uoplyst grundlag, jf. U 2023.945 H (Roskilde Bank-dommen) (MS.448). Det må generelt anses

som ansvarspådragende, at direktionen ikke sikrede sig et tilstrækkeligt oplyst grundlag for dets beslutninger.

Direktionen udviste desuden i perioden op til Kæntringen en generel mangel på evne til økonomistyring, projektstyring og gældsindkrævning. Værftet opererede med underskud på projekter blandt andet på grund af manglende kapacitet og omfattende ekstraarbejder, som Værftet ikke fik (nok) betaling for. Dette udstillede et grundlæggende problem ved Værftet – et generelt fravær af procedurer ved kontraktindgåelse og simple dokumenter som projektreferater mv. Disse fejl medvirkede til Værftets likviditetsmæssige problemer og dermed indirekte til, at Værftet ikke afsatte de fornødne midler til vedligehold, som ville have forhindret Kæntringen, jf. afsnit 4.3.1.4.

7.3 Bestyrelsen sørgede ikke for de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller (selskabslovens § 115, nr. 2)

Bestyrelsen har efter selskabsloven § 115, nr. 2, pligt til at sikre selskabets tilrettelæggelse. Bestyrelsen skal bl.a. reducere risici ved selskabets drift – og risikoen for tab for selskabet og tredjemænd - gennem etablering af fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller, jf. Janus Høy, *bestyrelsesansvar* (2020), 1. udg., s. 202ff. (MS.432).

Som det er dokumenteret ved sagens beviser, herunder TMC-Rapporten (bilag 3), skyldtes Kæntringen i august 2018 en lang række, forskellige fejl, som afspejlede mange års uforsvarlig drift af Dokken. Kæntringen skete i normalt vejr og kunne formentligt være sket på ethvert tidspunkt. Det var tilfældigt, at det gik ud over Skibet, men det var ikke tilfældigt, at det skete. Det skyldtes systematiske fejl.

Det er grundlæggende fejl, som afspejler, at de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller ikke var på plads, som påkrævet efter selskabslovens § 115, nr. 2 og efter bestyrelsens egen forretningsorden, pkt. 8.5 (bilag (ii) D, s. 7/E.657).

Det må have stået klart for bestyrelsen efter Esvagt Observer-hændelsen i 2015, at der var et akut behov for at reparere Dokken og sikre de nødvendige procedurer og funktionsdygtige alarmsystemer, eller som minimum at foretage en grundig undersøgelse af årsagen. Det fremgik af NMC-rapporten, at konklusionen var foreløbig, og at den var baseret på "*løse opmålinger*". Ledelsen iværksatte ikke særlige procedurer efter hændelsen. Ledelsen accepterede, at Dokken blev drevet på et uoplyst grundlag på trods af risikoen for kæntringer og oversvømmelsen i forbindelse med dokning.

Bestyrelsen blev – særligt ved Esvagt Observer-hændelsen - bekendt med de mulige risici og manglerne ved risikostyringen og de interne kontroller, der var i forbindelse med Dokken. Denne hændelse var blot en blandt flere episoder, hvor der skete skade på Dokken og afspejlede udtalelser fra Rasmus Brohus om, at Dokken var den "*Gamle Dame*". Bestyrelsen forsømte alligevel at overveje at indføje kontrollerne.

Det er ubestridt, at Værftet ikke havde skriftlige operationelle manualer for en forsvarlig drift af Dokken, og at Værftet ikke havde sikkerhedsmanualer for at undgå ulykker med Dokken eller beredskabsplaner for håndtering af oversvømmelse mv. ved Dokken. Det ses ikke – baseret på mødereferaterne – at bestyrelsen på noget tidspunkt forud for Kæntringen drøftede de operationelle procedurer eller sikkerhedsberedskabet, såsom f.eks. alarmsystemet, omfattet af selskabslovens § 115, nr. 2.

Det gøres gældende, at bestyrelsen har overtrådt sine forpligtelser efter selskabslovens §§ 115, nr. 2, og derfor handlet ansvarspådragende efter selskabslovens § 361.

7.4 Bestyrelsen førte ikke det fornødne tilsyn med direktionen (selskabslovens § 115, nr. 4)

Bestyrelsen har efter Sagsøgernes opfattelse forsømt sin pligt til at føre tilsyn med direktionen, jf. selskabslovens § 115, nr. 4. Det burde have stået meget klart for bestyrelsen, at direktionen ikke førte en forsvarlig daglig drift af Værftet, jf. ovenfor.

Bestyrelsen må anses at have haft en skærpet pligt til at føre tilsyn med direktionen efter Esvagt Observer-hændelsen i 2015. Det var et væsentlige advarselstegn om, at Dokken var i dårlig stand, og at der var en væsentlig risiko for, at Dokkens ballasttanke ville blive oversvømmet og dermed førte til Dokkens kæntring.

Det må have stået klart for bestyrelsen, at der var et akut behov for at foretage en reparation af Dokken og et behov for at sikre funktionsdygtige alarmsystemer, som ville kunne opdage, hvis Dokken begyndte at kæntre (og ikke være afhængig af, om en person tog en telefon om natten). Imidlertid reagerede bestyrelsen ikke.

Det påpeges, at disse umiddelbart rene driftsmæssige forhold er af væsentlig betydning for selskabet. Det var Værftets eneste reelle driftsaktiv og næsten alle kontrakter var bundet op på anvendelsen af Dokken. Det gøres gældende, at bestyrelsen har haft en særlig forpligtelse til at føre tilsyn med direktionens drift af Dokken.

Som det fremgår af de fremlagte direktionsberetninger og bestyrelsesreferater, oplevede Værftet særligt i perioden fra 2016-2018 problemer med kapacitet, svingende ordretilgang, udfordringer med prissætningen og dækningsbidraget på projekter, manglende evne til at konkurrere med særligt norske værfter osv. Der blev i flere tilfælde foretaget fejlagtige budgetteringer på både projekter og i forhold til Værftets samlede økonomi. Selv i perioder, hvor opgavetilgangen var god, formåede direktionen ikke at tilrette kapaciteten, hvilket i sidste ende skadede Værftets økonomi.

Bestyrelsen blev løbende orienteret af direktionen om de økonomiske og likviditetsmæssige problemer. Det var dokumenteret og åbent drøftet på bestyrelsesmøderne, at kassekreditten blev overskredet i løbet af 2018, og alligevel fortsatte bestyrelsen driften. Bestyrelsen førte heller ikke i den periode tilstrækkeligt tilsyn med direktionen i forhold til Dokkens

vedligehold. Bestyrelsen sørgede ikke, for at budgettet angav de midler, der skulle anvendes til ståludskiftning og kunne derved ikke føre tilsyn med det centrale behov for ståludskiftning. Bestyrelsen kunne – og burde – have grebet ind, da det kunne konstateres på månedsbudgetterne, at Værftet ikke afholdt de planlagte udgifter til 'vedligehold' af Dokken i en lang periode forud for Kæntringen, hvor kassekreditten var overtrukket.

Hvis bestyrelsen havde ført det nødvendige tilsyn med direktionens varetagelse af Værftets drift og økonomi, herunder sikring af kapitalberedskabet, likviditeten og det nødvendige vedligehold af Dokken, ville Kæntringen være undgået.

7.5 Omstrukturering og udlodningen til HY Group var uforsvarlig

Ledelsen udviste ved Omstruktureringen i begyndelsen af 2017 en manglende agtpågivenhed i forhold til Værftets økonomiske situation og kapitalisering. Det skal bl.a. ses i forhold til selskabets likviditetsmæssige problemer, som Værftet også havde oplevet i årene før. Det var det eksplicitte formål med Omstruktureringen at minimere risikoen for kapitalejerne og låntagerne, hvis der måtte komme driftsmæssige problemer. Det var klart ikke et rent hypotetisk scenarie, at Værftet igen ville få problemer.

Skønsmanden konkluderer følgende (Skønserklæring 1, svar på spm. 9, s. 36/E.114):

> *"Samlet set vurderes det, at omstruktureringen har forværret driftsselskabets nøgletal, da udlodningen har en direkte effekt på selskabets soliditetsgrad og likviditetsgrad. Den friværdi i bygningerne, som evt. kunne danne grundlag for yderligere likviditet, forsvandt ydermere i forbindelse med omstruktureringen og udlodningen".*
> [vor understregning]

Skønsmandens beregninger viser, at den samlede udlodning på DKK 8.000.000, hvoraf de DKK 4.000.000 blev udloddet til HY Group, medførte en forringelse af likviditetsgraden fra 1,44 til 0,92 sammenlignet med, hvis Værftet havde ladet pengene blive i selskabet (Skønserklæring 1, s. 35, svar på spm. 9/E.113, og s. 52, svar på spm. 11/E.130).

Retten kan lægge til grund, at Omstruktureringen og den indeholdte udlodning udgjorde en uforsvarlig forretningsmæssig disposition, som medvirkede til, at Værftet fik en yderligere skrøbelig økonomi og likviditet. Det gjorde det vanskeligere, vist ikke umuligt, for Værftet at afholde omkostninger til vedligehold, selvom om denne var akut påkrævet. Omstruktureringen var derfor indirekte medvirkende til Kæntringen, som fandt sted kun 18 måneder efter Omstruktureringen.

7.6 Ledelsen fortsatte driften på trods af et utilstrækkeligt kapitalberedskab (selskabslovens § 115, nr. 5 og 118, stk. 2)

Bestyrelsen og direktionen er ansvarlige for at sikre et tilstrækkeligt kapitalberedskab, jf. selskabslovens § 115, nr. 5, og § 118, stk. 2. Sagsøgerne

mener, at Ledelsen foretog en række økonomiske og driftsmæssige dispositioner forud for Kæntringen, som efterlod Værftet i en økonomisk sårbar situation ved ikke at have et tilstrækkeligt beredskab til at sikre driften af Værftet, herunder omkostningerne til vedligehold.

7.6.1 Værftet havde i en lang periode likviditetsmæssige og 'going concern' udfordringer

Det fremgår af sagen, at Værftet allerede i 2014 – og flere gange senere – oplevede væsentlige likviditetsmæssige udfordringer. Det var særligt problematisk i perioden op mod Kæntringen i august 2018 og i hvert fald frem til september 2018.

Som Skønsmanden anfører i Skønserklæring 1 (s. 54, svar på spm. 13/E.132):

> *"Baseret på oplysningerne i bilag CA (drifts-, status, og likviditetsbudget 2017/18 ajourført i maj 2018) fremgår det, at selskabets kreditramme udgør 17.000 tkr. Jf. likviditetsbudgettet overstiger trækket på kassekreditten i perioden frem til september 2018 i månederne maj-juli den samlede kreditramme. Dette er en indikation på going concern udfordringer, da selskabet således ikke kan betale selskabets udgifter inden for kreditrammen."*
> [vor understregning]

Skønsmandens konklusioner om manglende likviditet og going concern udfordringer i denne periode støtter således Sagsøgernes anbringender om, at Værftets økonomiske dispositioner forud for Kæntringen, var klart uforsvarlige.

7.6.2 Likviditetsudfordringer var ikke løst forud for Kæntringen

Torben Andersen har gjort gældende, at de likviditetsmæssige udfordringer var løst forud for Kæntringen (duplik, s. 3/E.345). Det stemmer dog ikke overens med den faktiske udvikling i selskabet og skønsmandens vurdering i Skønserklæring 2 (s. 33- 34/E.171-172):

> *"Baseret på det samlede bestyrelsesmødereferat af 13. juni 2018 vurderes det ikke, at de likviditetsmæssige udfordringer er endeligt afhjulpet på dette tidspunkt."*

> *"Der foreligger ikke et opdateret likviditetsbudget fra ovenstående møde, hvorfor jeg baseret på dette samt ovenstående forhold ikke kan udtale mig om, om de likviditetsmæssige forhold er endeligt afhjulpet den 20. august 2018 med de to forespurgte forhold."*

Det kan altså ikke antages, at de likviditetsmæssige udfordringer skulle være løst forud for Kæntringen. Det illustreres også af Værftets store vanskeligheder ved at forbedre likviditeten i resten af 2018 (og kapitalindskuddet i januar 2019).

7.6.3 Værftet havde ikke likviditet til at foretage yderligere vedligehold

Sagsøgerne gør gældende, at Ledelsen grundet de store udfordringer med likviditet og '*going concern*' i tiden op til Kæntringen burde have indstillet driften i Værftet, eller som minimum have indrettet driften på en sådan måde, at Værftet ikke havde udsat Skibet for risici (afledt af det manglende vedligehold af Dokken frem mod Kæntringen). Faktum er desværre, at dette ikke skete, men at skaden indtrådte.

Skønsmanden har bekræftet, at Værftet ikke havde likviditetsmæssigt råderum for yderligere vedligeholdelse i perioden, jf. Skønserklæring 1 (s. 16, svar på spm. 3/E.94):

> *"Jf. bilag CA er kreditrammen udvidet til 17. mio. kr., men der budgetteres med en overskridelse af denne frem til august 2018, hvorfor der i denne periode ikke vurderes, at være likviditetsmæssigt råderum for yderligere vedligeholdelse. Der budgetteres med en større indbetaling i august, hvorefter der skabes likviditetsmæssige muligheder for afholdelse af yderligere vedligeholdelsesomkostninger jf. budgettet. Det bemærkes dog, at der i referat fra bestyrelsesmøde den 20. august 2018 fremgår at trækningsretten er 12,5 mio. kr."*
> [vor understregning]

At der ikke blev foretaget vedligehold i perioden, støttes af, at Skønsmanden ikke har kunnet fastslå, at der faktisk blev afholdt udgifter til vedligehold i samme periode, jf. afsnit 4.3.1.4 ovenfor, og at der blev dokumenteret omfattende korrosionshuller, som tydeligvis ikke var blevet løst på tidspunktet for Kæntringen i august 2018.

Det fremstår derimod sandsynligt, at Værftet bevidst trak på kreditrammen for at fortsætte driften, men uden samtidig at vedligeholde Dokken behørigt eller varsle Rederiet om de store risici, som den stigende gennemtæring af Dokken indebar. Ledelsen udsatte dermed Skibet for en klar risiko for skade, som desværre også indtrådte.

7.7 Særlige anbringender i forhold til enkelte Ledelsesmedlemmer

Sagsøgerne gør i tillæg til de generelle ansvarspådragende forhold for Ledelsen, som er anført ovenfor, gældende, at der særskilt for hvert Ledelsesmedlem er forhold, der begrunder et særligt individuelt ansvar. De fire Ledelsesmedlemmer, som er sagsøgt, havde således hver især særlige kompetencer og roller i ledelsen af Værftet.

De individuelle forhold blev f.eks. udtryk ved, at de fik forskelligt honorar baseret på deres kompetencer, jf. ved bestyrelsesmødet den 2. december 2015 (bilag (ii) AK, s. 4/E.942). Det understøtter, at ledelsesmedlemmer kan være underlagt særlige pligter i forhold til de særlige arbejdsopgaver og forventninger, der måtte gælde for dem.

7.7.1 Rasmus Brohus

Ramus Brohus var registeret direktør og medejer af Værftet og dermed en nøgleperson i den daglige drift. Han er uddannet maskinmester og havde fra sin ansættelse ved Wärtsilä langvarig erfaring med Dokken. Han udgjorde sammen med Jesper Reinholt den daglige ledelse.

En stor del af Rasmus Brohus arbejde bestod i kundekontakt og bistand til kunderne med afklaring af, hvilke opgaver de skulle have løst på deres skibe samt udarbejdelse af tilbud (Rasmus Brohus, svarskrift, s. 6/E.296). Med henblik på Rasmus Brohus' tekniske baggrund, mangeårige erfaring med Dokken og med Esvagt Observer-hændelsen i 2016 gør Sagsøgerne gældende, at han havde særlig viden om Dokken, behovet for vedligeholdelse og konsekvenserne ved ikke at iagttage dette behov. Han burde derfor have vidst, at Dokken ikke var i forsvarlig vedligeholdelsesmæssig stand, da Skibet blev dokket forud for Kæntringen i 2018. Det blev dokumenteret store synlige korrosionshuller, jf. afsnit 4.3.1.1 ovenfor.

Det er dokumenteret ved direktionsberetningerne til bestyrelsen, at Rasmus Brohus løbende orienterede bestyrelsen om forhold vedrørende Dokken. Det var i direktionsberetningerne og bestyrelsesmødereferaterne forudsat, at han var en af beslutningstagerne, når der skulle træffes beslutning om vedligeholdelse (f.eks. bilag (ii) AD, s. 2, (ii) Ø, s. 2, (ii) BB, s. 2/E.872, E.812, E.1206). Dokken var ifølge Rasmus Brohus Værftets "*primære værktøj*" og helt essentielt for driften. Det må anses som særligt ansvarspådragende for en direktør i et værft af denne størrelse, at han trods sin viden om Dokkens stand ikke sørgede for at afsætte de fornødne midler til vedligehold og ikke sørgede for at sikre, at de fornødne vedligeholdelsesprocedurer mv. var på plads.

7.7.2 Jesper Reinholt

Jesper Reinholt var ansat på Værftet som projektleder, medejer og bestyrelsesmedlem. Han var dog *de facto* en del af den daglige ledelse af Værftet og bør efter Sagsøgernes opfattelse i vid udstrækning bedømmes som direktør. Fra sin ansættelse ved Wärtsilä forud for Værftets stiftelse havde han årelang erfaring med Dokken.

Jesper Reinholts rolle som *de facto* direktør er b.la. dokumenteret ved de løbende rapporteringer til bestyrelsen i direktionsberetningerne som han var medafsender af. Han rapporterede blandt andet om Dokkens stand og de arbejder, herunder de mulige ståludskiftninger på Dokken (f.eks. bilag (ii) Ø, bilag (ii) BB/E.811, E.1205).

Sagsøgerne gør gældende, at Jesper Reinholt i kraft af både sin tekniske og ledelsesmæssige rolle i Værftet havde særlig viden om Dokken og Dokkens vedligeholdelsesniveau. Han var involveret i beslutningstagningen, når Dokken skulle vedligeholdes (eks. bilag (ii) Ø, bilag (ii) BB), og må derfor antages at have været fuldt bekendt med risiciene forbundet med dokning af skibe i Dokken forud for Kæntringen. Det er dokumenteret, at der var synlige huller, som enhver ville opdage (bilag 3).

7.7.3 Torben Andersen

Torben Andersen var formand for bestyrelsen fra 2014, men deltog som konsulent i bestyrelsesmøderne forud for sin tiltræden, jf. afsnit 3.1.3 ovenfor. Han har økonomisk baggrund, og var som formand ansvarlig for organisering af bestyrelsesmødearbejdet, herunder udarbejdelse af

referater (Torben Andersen, svarskrift, s. 12/E.284). I tillæg til sin rolle i Værftet var han medlem af (og formand for) en lang række bestyrelser.

Torben Andersen må i kraft af sin lange erfaring som bestyrelsesmedlem og med sin økonomiske baggrund forventes at have særligt grundlag for at påse, at virksomheden havde de nødvendige procedurer og processer på plads og tilstrækkelig likviditet. For Værftet blev sådanne procedurer først iværksat kort før Kæntringen (bilag (ii) BP, s. 2/E.1578). Som det også var tilfældet for Jesper Langsted, blev det også besluttet at hæve Torben Andersens bestyrelseshonorar ved bestyrelsesmødet den 2. december 2015, idet Torben Andersen skulle bidrage med sin sagkundskab i bestyrelsen (bilag (ii) AK, s. 4/E.942).

Som bestyrelsesformand for en værftsvirksomhed begrænser Torben Andersens ansvar sig dog ikke til at sikre forsvarlige procedurer for den overordnede drift. Torben Andersen bærer også et ansvar for at føre tilsyn med driften af Dokken, vedligeholdelsen af den og procedurerne herfor. Ansvaret skærpes blot, når henses til, at Dokken igen og igen omtales som *"vores [Værftets] vigtigste værktøj"* (bilag (ii) AD, s. 2/E.872).

Det er dokumenteret, at Torben Andersen var bekendt med, at Dokkens vedligeholdelsesmæssige stand samt stabilitet og bæreevne var vigtige sikkerhedsmæssige faktorer. Følgende blev eksempelvis fremhævet i bestyrelsen efter Esvagt Observer-hændelsen i 2015: *"Det er hullet i dokken, der er kardinalpunktet i rapporten. Og det er vigtigt at påvise, at dokken ikke mistede bæreevnen pga. hullet."* (bilag (ii) AK, s. 4/E.942). Torben Andersen og resten af bestyrelsen fulgte ikke op på spørgsmålet om bæreevnen, som var beskrevet i NMC's indledende besigtigelsesrapport. Torben Andersen sørgede trods kendskab til vigtigheden af vedligeholdelse ikke for, at der frem mod Kæntringen blev afsat tilstrækkelige midler til ståludskiftning i Dokken. Torben Andersen tog heller ikke initiativ til at vurdere, om der var behov for en omfattende renovering af Dokken efter, at planerne om den nye dok blev droppet i foråret 2018.

Han var desuden – ifølge Rasmus Brohus - Værftets '*talsmand*' (Rasmus Brohus' svarskrift s. 6/E.296). Han havde qua sin rolle som formand og med sin økonomiske baggrund haft en særlig anledning til at vurdere budgetterne og sikre sig, at Værftet havde den fornødne kapital til forsvarlig drift. Torben Andersen må anses at have et særligt skærpet ansvar for at sikre forsvarlig drift i de perioder, hvor Værftet ikke havde tilstrækkelig kapital til at foretage det nødvendige vedligehold, særligt i perioden i 2018.

Torben Andersen var som bestyrelsesformand særligt forpligtet til at tilvejebringe det informationsgrundlag, som bestyrelsen skulle træffe beslutninger på baggrund af.

Sagsøgerne gør gældende, at Torben Andersen ikke i tilstrækkeligt omfang har forholdt sig til og ført tilsyn med Dokkens stand og behov for vedligeholdelse, særligt i forhold til afsættelsen af nødvendige midler til vedligehold. Sagsøgerne mener, at Torben Andersen ikke i tilstrækkeligt omfang har ført tilsyn med direktionen i forhold til at sikre sig, at Værftet afsatte tilstrækkelige midler til vedligeholdelsen af Dokken og sikrede,

at de fornødne vedligeholdelsesprocedurer var til stede. Dette må være særligt relevant henset til, at Dokken udgjorde '*vores vigtigste værktøj*', og at det indebar kendte risici for rederne. Forventningen skærpes blot, når henses til, at Torben Andersen var bekendt med Esvagt Observer-hændelsen, men uden at det gav anledning til en grundig gennemgang af Værftets procedurer for dokning, vedligehold mv.

Behovet for tilsyn fra bestyrelsen med Dokkens stand og behov for vedligeholdelse, styrkes generelt af, at der ikke var offentligt tilsyn med flydedokke, hverken fra danske myndigheder eller fra klassifikationsselskaber (som ved skibe). Torben Andersen var som formand ansvarlig for at føre tilsyn med direktionen, jf. selskabslovens § 115, nr. 2, og havde derfor særlig anledning til at iværksætte de fornødne kvalitetssikringssystemer og procedurer som f.eks. ISO-9001. Selvom disse blev drøftet i bestyrelsen, valgte bestyrelsen imidlertid at fravælge certificeringen (som ellers benyttes af mange andre danske værfter, jf. afsnit 4.3.5.2 ovenfor), tilsyneladende som følge af omkostninger herved. Bestyrelsen satte herved de økonomiske hensyn over sikkerheden.

7.7.4 Jesper Langsted

Jesper Langsted var medlem af Værftets bestyrelse, advokat og fungerede også som advokat for Værftet i flere tilfælde. Han har som advokat særlige forudsætninger for at forstå omfanget af de pligter, som selskabsloven pålægger et selskabs ledelse, herunder kravet om den fornødne selskabskapital og procedurer samt tilsyn med direktionen.

Jesper Langsteds særlige rolle var også udtrykt ved, at det f.eks. i 2015 blev besluttet at hæve hans bestyrelseshonorar, idet han skulle bidrage med sin sagkundskab i bestyrelsesarbejdet, jf. bestyrelsesmødereferat af 2. december 2025 (bilag (ii) AK, s. 4/E.942).

Jesper Langsted havde en central rolle ved nedsættelsen af 'kontraktudvalget' kort før Kæntringen (bilag (ii) BP, s. 2/E.1578). Jesper Langsted spillede desuden en central rolle ved udbytteudlodninger samt Omstruktureringen. Jesper Langsted beskrev Omstruktureringens formål om at begrænse risikoen for kapitalejerne og derved indirekte øge risikoen for selskabets kunder og kreditorer (bilag (ii) AN, bilag (ii) AÅ/E.1005 og E.1169).

Jesper Langsted havde med sin juridiske baggrund og kendskab til bestyrelsen pligt om at føre tilsyn med direktionen, jf. selskabslovens § 115, nr. 2, særlig anledning til at sikre sig, at Værftet generelt havde de fornødne procedurer for risikostyring mv. Behovet for procedurer blev tydeliggjort ved oprettelsen af kontraktudvalget, men førte ikke til en tilsvarende gennemgang af de mere driftsmæssige forhold om f.eks. vedligehold, sikkerhedsprocedurer mv. Også fraværet af offentligt tilsyn med flydedokke skærpede behovet for implementering af kvalitetssikringssystemer såsom ISO-9001.

Jesper Langsteds ansvar som bestyrelsesmedlem strækker sig dog videre og må anses også at omfatte en tilsynspligt med direktionens angivne oplysninger vedrørende Dokken (*"vores vigtigste værktøj"*),

vedligeholdelsen af denne samt procedurerne herfor. Det er dokumenteret, at Jesper Langsted var bekendt hermed. Det sås eksempelvis efter Esvagt Observer-hændelsen i 2015, hvor det ved drøftelser om et hul i Dokken blev påpeget, at netop Dokkens bæreevne var afgørende (jf. afsnittet lige ovenfor). Sagsøgerne gør derfor af de samme grunde som for Torben Andersen gældende, at Jesper Langsted ikke i tilstrækkeligt omfang har ført dette tilsyn med direktionen eller med (procedurerne for) vedligeholdelsen af Dokken.

7.8 Erstatningsansvaret bør ikke lempes efter EAL § 24 mv.

Ledelsen har gjort gældende, jf. Torben Andersens processkrift af 4. januar 2025 E457), at Ledelsens erstatningsansvar over for Sagsøgerne vil skulle nedsættes efter erstatningslovens § 24 (MS.253) og selskabslovens regler (dvs. § 363) (MS.257).

Sagsøgerne fremsatte ved adcitationsstævningen opfordringer AD.10 og AD.11 om kopi af Ledelsens bestyrelsesansvarsforsikringsdækning og ved fraværet heraf oplysninger om Ledelsens private forhold (E225). Opfordringerne blev gentaget ved replikken, idet Sagsøgerne anførte, at det var nødvendigt at få opfordringerne besvaret for at kunne tage stilling til evt. nedsættelse efter erstatningsansvarslovens § 24).

Det forstås på Ledelsens tilkendegivelser, at alene formanden Torben Andersen har en forsikringsdækning på op til fem millioner (som imidlertid aldrig er blevet dokumenteret i sagen). Torben Andersen oplyste, at han måske senere ville fremlægge økonomiske oplysninger forud for hovedforhandlingen E). Hverken Torben Andersen eller de øvrige Ledelsesmedlemmer har gjort dette.

Sagsøgerne gør gældende, at betingelserne for at lempe erstatning efter erstatningsansvarslovens § 24 ikke er opfyldt. Det er umuligt at tage stilling til lempelsessynspunktet, dvs. om erstatningsansvaret er "*urimeligt tyngende for den erstatningsansvarlige*", når Ledelsen end ikke oplyser om sine formuemæssige forhold trods opfordring herom.

Der kan henvises til U 2019.1907 H (Capinordic), hvor landsretten afviste enhver lempelse for et større millionkrav relateret til bestyrelsesansvar allerede fordi, at der ikke var afgivet oplysninger om formueforholdene (MS.291). Højesteret afviste ligeledes i anken (efter at der var givet private oplysninger) lempelse for kravet på grundlag af sagsomstændighederne. Det var ikke tilstrækkeligt for lempelsen, at det var et stort millionkrav.

8 Anbringender vedr. tabsdokumentationen

Sagsøgerne har fremlagt dokumentationen, der understøtter tabsoversigten (bilag 64/E.2855). Den består primært i udbedringsomkostninger på NOK 51.088.337,31 og dertil besigtigelses-, besætnings- og andre omkostninger på knap NOK 3 mio.

Torben Andersen har gjort indsigelse mod den del af kravet, som overstiger Havtrygd/Gjensidiges udbetaling til Rederiet, dvs. alt over NOK

44.361.446,84 (E347). Torben Andersen har anført, at det må lægges til grund, at Havtrygd/Gjensidige har vurderet, at der ikke var grundlag for udbetalingen af den resterende del af kravet (og at retten derfor kan gøre det samme). Dette er imidlertid ikke tilfældet.

Årsagen til, at Havtrygd/Gjensidige endnu ikke har udbetalt hele beløbet (men 'kun' NOK 44.361.446,84), er, at Værftet og If Skadeforsikring i 2019 afviste Rederiets krav med henvisning til ansvarsbegrænsningen i DM 2017-betingelserne. Hvis ansvarsbegrænsningen anses som accepteret af Rederiet, ville Rederiet dermed havde handlet i strid med sin forsikringspolice med Havtrygd. Rederiet må ikke ifølge sin police indgå reparationskontrakter, hvor værftets ansvar er begrænset til mindre end NOK 12 mio. (bilag 53/E.522). Selvom Sagsøgerne mener, at DM 2017-betingelserne ikke er gyldigt vedtaget, har Havtrygd/Gjensidige foreløbigt afventet at udbetale hele forsikringssummen, indtil rettens afgørelse foreligger. Det skyldes dog ikke, at Havtrygd/Gjensidige har fremsat indsigelser i forhold til tabsdokumentationen.

Sagsøgerne har opfordret Ledelsen til at redegøre nærmere for deres indsigelser mod tabsdokumentationen (Processkrift 1, opfordring AD 17, E404). Ledelsen har dog ikke opfyldt denne opfordring og konkretiseret sine indsigelser omfattet af tabsoversigten i bilag 64 (E.2855).

Sagsøgerne skal for god ordens skyld påpege, at de dele af det oprindelige krav, der bestod i juridiske omkostninger og rejseomkostninger, som Ledelsen oprindeligt gjorde indsigelse imod, er frafaldet. Disse omkostninger (ca. NOK 1,1 mio.) udgik således fra påstanden ved Processkrift 1 af 27. september 2024/E375).

Sagsøgerne gør gældende, at retten som følge af Ledelsens manglende konkretisering af sine indsigelser kan lægge tabsdokumentationen til grund, som den foreligger.

If Skadeforsikring har ikke gjort indsigelse i forhold til tabsdokumentationen.

…

10 Sagsomkostninger

10.1 If Skadesforsikring skal betale sagsomkostninger fuldt ud

If Skadesforsikring har gjort gældende, at sagsomkostningerne skal fratrækkes i evt. erstatning, som If Skadesforsikring pålægges at betale til Sagsøgerne. Dette bestrides.

If Skadesforsikring har gjort gældende, at If Skadesforsikrings ansvar over for Sagsøgerne skal være begrænset til forsikringssummen på de DKK 15 mio., og at Sagsøgernes krav på sagsomkostninger er indeholdt heri efter forsikringsaftalelovens § 92, stk. 1 og 3 (MS.475), jf. Processkrift A, afsnit 10/E.439). If Skadesforsikring skal med andre ord ikke kunne tilpligtes at betale sagsomkostninger udover dette beløb til Sagsøgerne.

Sagsøgerne bestrider dette. Det følger på ingen måde af forsikringsaftaleloven, og If Skadesforsikrings synspunkt går imod alle hensyn udtrykt i lovens § 92).

Forsikringsaftalelovens § 92, stk. 1 fastsætter netop, at sagsomkostninger faktisk "*omfattes af forsikringen*", jf. også princippet i forsikringsaftalelovens § 53 (MS.473). Det er altså en dækningsberettiget og skal derfor dækkes af If Skadesforsikring, uanset om kravet rejses af Værftet eller af skadelidte – som Sagsøgerne – efter forsikringsaftale-lovens § 95.

Det samme følger af forsikringsaftalelovens § 92, stk. 3, 1. pkt., der lyder: "*[Er] der i aftalen fastsat en bestemt forsikringssum, skal selskabet betale de her nævnte omkostninger og renter, selv om forsikringssummen overskrides*" (vores fremhævning). Der henvises til Jønsson, H. m.fl. - Dansk Forsikringsret, 11. udg., s. 864/MS.480).

If Skadesforsikrings synspunkt går imod det grundlæggende hensyn i retsplejelovens § 313, om at den tabende part skal dække den vindende parts sag. Hvis If Skadesforsikrings synspunkt skulle accepteres, ville det være omkostningsfrit for selskabet ikke at erkende erstatningsansvar, som det er formålet med retssagen at statuere.

10.2 Fastsættelse af sagsomkostninger

Sagsøgerne gør gældende, at det ved fastsættelsen af rettens sagsomkostninger i forhold til If Skadesforsikring - uanset udfaldet - skal lægges If Skadesforsikring til skade, at If Skadesforsikring først på sidste dag for forberedelsens afslutning har erkendt Værftets grove uagtsomhed. If Skadesforsikring har begrundet dette i TMC-rapporten, som If Skadesforsikring har haft til rådighed siden efteråret 2019, jf. afsnit 5.

Sagsøgerne har haft meget væsentlige sagsomkostninger i form af teknisk og juridisk bistand, som grundlæggende har bestået i at fastslå Værftets grove uagtsomhed. Disse ville i vid udstrækning ikke være oppebåret, hvis If Skadesforsikring havde erkendt Værftets grove uagtsomhed forud for sagens anlæg i august 2021.

Sagsøgerne tager forbehold for at afgive et mere udførligt og supplerende indlæg om sagsomkostninger på baggrund af hovedforhandlingen.

Sagsøgte, If Skadeforsikring, har i sit påstandsdokument anført:

SAGENS KERNE

Sagsøgerne har rejst et direkte krav mod If Skadeforsikring i anledning af havariet af en flydedok i Hirtshals ("Dokken") den 17. august 2018, mens trawleren M/S Hardhaus ("Skibet") befandt sig i Dokken.

Dokken ejedes på havaritidspunktet af værftet Hirtshals Yard A/S ("Værftet"), som efterfølgende er gået konkurs. Værftet var på havaritidspunktet ansvarsforsikret hos If Skadeforsikring i henhold til police af

20. december 2017 med forsikringsbetingelser ("Policen"), (**ekstrakten, side 1465**).

If Skadeforsikrings eventuelle erstatningspligt i anledning af skaderne på Skibet er således betinget af, **(1)** at Værftet har pådraget sig et ansvar overfor Sagsøgerne, og **(2)** at Værftets ansvar er forsikringsdækket i henhold til Policen.

If Skadeforsikrings hovedanbringender til støtte for frifindelsespåstanden er, som følger:

- I første række gøres det gældende, at skadeårsagen er uafklaret, hvorfor Sagsøgerne (der har bevisbyrden) ikke har godtgjort, at havariet er forårsaget af fejl og forsømmelser udvist af Værftet.
- Hvis Sagsøgerne findes at have dokumenteret en årsagssammenhæng, gøres det i anden række gældende, at If Skadeforsikring skal frifindes, idet Værftet har udvist grov uagtsomhed, som er undtaget for dækningen jf. Policens, punkt 5.2.23, andet afsnit (**ekstrakten, side 1478**). I den forbindelse bemærkes, at det er ubestridt, at Værftet har udvist grov uagtsomhed særligt ved at acceptere inddokning af Skibet, uagtet Dokken var i en særdeles ringe forfatning, med utallige tæringshuller og revner, som udsatte dokken for en åbenbar og nærliggende risiko for forlis.

If Skadeforsikrings hovedanbringende til støtte for den subsidiære påstand er, som følger:

- Hvis Sagsøgerne findes at have dokumenteret en årsagssammenhæng, men således at Værftet ikke findes at have udvist grov uagtsomhed, gøres det gældende, at Værftets ansvar – og dermed If Skadeforsikrings erstatningspligt – er begrænset til 2.983.546,29 kr. svarende til kontraktsummen, jf. Danske Maritimes 2017-betingelser, § 15, stk. 3.

If Skadeforsikrings hovedanbringender til støtte for If Skadeforsikrings selvstændige påstand er, som følger:

- Det gøres gældende, at Sagsøgerne principalt in solidum, subsidiært alternativt, er forpligtet til at godtgøre If Skadeforsikring for If Skadeforsikrings udlæg for afholdte redningsomkostninger i forbindelse med bjærgningen af Skibet efter havariet i 2018.
- Der er enighed om, at omkostningerne til bjærgning af Skibet, som If Skadeforsikring har udlagt, udgør 1.150.000 kr.

AFTALEGRUNDLAGET

3.1 Ordrebekræftelsen fastlægger de aftalte hovedvilkår

Jesper Reinholdt underskrev den 16. juli 2018 på vegne af Værftet og Geir Møgster underskrev på vegne af Rederiet en ordrebekræftelse med de aftalte hovedvilkår, der skulle regulere Værftets arbejde ("Ordrebekræftelsen"), (**ekstrakten, side 1633**).

Det gøres gældende, at Ordrebekræftelsen er det dokument, der dermed fastlægger hovedvilkårene for parternes aftale.

Det følger af såvel af Danske Maritimes 2000- som af 2017-betingelserne, at der alene er indgået en aftale, når denne er skriftligt aftalt, jf. (**ekstrakten, side 551**) og 2017-betingelser § 2, stk. 1 (**ekstrakten, side 1347**). Dette bekræfter ligeledes, at Ordrebekræftelsen tilsigter at regulere parternes aftale.

Ordrebekræftelsen udgør et ensidet dokument, hvor hovedbetingelserne for den indgåede aftale er specificeret.

I Ordrebekræftelsen angives hovedbetingelserne for parternes aftale, med følgende henvisninger til bestemmelser herom i Danske Maritime 2017-betingelser:

> *"Bestillers repræsentant på værftet iht. DM, § 1, stk. 6: Geir Møgster/ Heine Møgster*
> *[…]*
> *Betalingsbetingelser: Er i henhold til DM §§ 8 og 9*
> *Bestillers ansvar: Er i henhold til DM §§ 14 og 15, stk. 4*
> *Værftets ansvar og ansvarsbegrænsning: Er i henhold til DM §§ 15 og 16."*

Det gøres derfor gældende, at disse hovedbetingelser helt åbenbart udgør de aftalte hovedvilkår for det pågældende reparationsarbejde. **3.2**

Danske Maritimes 2017-betingelser er vedtaget
Der er, så vidt det forstås, enighed om, at parterne har aftalt, at Danske Maritimes betingelser finder anvendelse. Der er således alene uenighed om, hvorvidt det er betingelserne fra 2000 eller 2017, der er vedtaget.

Såfremt Sagsøgerne måtte bestride, at Danske Maritimes betingelser (uanset 2000- eller 2017-version) er vedtaget, gøres det gældende, at Danske Maritimes betingelser *er* vedtaget. Dette støttes overordnet på følgende:

- Rederiet og Værftet havde forud for nærværende sagsanlæg et længerevarende samarbejde, og flere af Rederiets skibe var tidligere doksat hos Værftet. Det er ubestridt, at parternes tidligere aftaler har været reguleret af Danske Maritimes betingelser, jf. blandt andet stævningen, punkt 26 (**ekstrakten, side 180**).
- I forlængelse af dette samarbejde indgik Rederiet og Værftet med Ordrebekræftelsen af 16. juli 2018 (**ekstrakten, side 1633**) – som henviser til tilbud af 29. januar 2018 (**ekstrakten, side 1507**) – aftale om, at Værftet skulle foretage diverse reparations- og overhalingsarbejder på "Skibet". Såvel tilbud som Ordrebekræftelsen henviser til Danske Maritimes betingelser.
- Der er tale om to professionelle parter med kendskab til branchen og Danske Maritimes betingelser.

Det bemærkes, at bestemmelserne om ansvar, ligefrem bevisbyrde, at der alene er indgået en aftale, når denne er skriftligt aftalt, og forsikringsforhold er uændrede fra 2000- til 2017-versionen. Det gøres i den forbindelse

gældende, at uændrede bestemmelser under alle omstændigheder må anses for vedtaget.

De på tidspunktet for aftalens indgåelse gældende betingelser var Danske Maritimes betingelser fra 2017, **ekstrakten, side 1347**.

Ordrebekræftelsen viser da også helt entydigt, at det var den på aftaletidspunktet gældende version (dvs. Danske Maritime 2017) der var forudsat at skulle gælde for parternes aftale. Således følger det af de ovenfor citerede bestemmelser i Ordrebekræftelsen, at der helt entydigt henvises til bestemmelser i Danske Maritime 2017-betingelserne. Henvisningerne i Ordrebekræftelsen passer derimod ikke til bestemmelser i 2000-versionen.

Til illustration heraf fremgår bestemmelser om Værftets ansvar og ansvarsbegrænsning netop af Danske Maritime 2017-betingelserne § 15 og § 16, som anført i Ordrebekræftelsen. I henhold til 2000-versionen reguleredes disse forhold derimod af bestemmelserne i § 12 og § 13.

Hertil kommer, at det helt åbenbart har formodningen imod sig, at parterne ved inkorporeringer af standardvilkår ikke forudsætter at ville inkorporere aktuelt gældende vilkår og ikke tidligere gældende versioner.

Det gøres derfor gældende, at Danske Maritimes 2017-betingelser udgør en integreret del af parternes aftale, helt som parterne har tiltrådt og underskrevet i Ordrebekræftelsen.

Henset til, **at** Rederiet ved sin underskrift har bekræftet at have modtaget Danske Maritimes betingelser, **at** Ordrebekræftelsen alene henviser til 2017-betingelserne, **at** Ordrebekræftelsen er kort og specifik, og **at** der er tale om to professionelle parter, hvor begge parter har kendskab til og erfaring med Danske Maritimes betingelser, finder If Skadeforsikring det irrelevant, hvorvidt 2017-betingelserne har kunnet tilgås via hjemmesider.

For det tilfælde, at tilgængeligheden af Danske Maritimes 2017-betingelser på internethjemmesider måtte have betydning, bestrides det, at der ikke var adgang til Danske Maritimes 2017-betingelser på Danske Maritimes hjemmeside, umiddelbart efter revisionen var vedtaget i september 2017.

Efter revisionen i 2017 udsendte Danske Maritime et nyhedsbrev til medlemmerne ved mail af 25. september 2017 (**ekstrakten, side 1317**). Følgende fremgår af såvel mailen som det vedlagte nyhedsbrev:

> *"Betingelserne er vedhæftede i e-mailen for dette internt nyt. De vil ligeledes være tilgængelige på www.danskemaritime.dk."*

Dette dokumenterer således, at 2017-betingelserne blev lagt op på Danske Maritimes hjemmeside i forbindelse med revideringen i 2017, og dermed ligeledes var tilgængelige for alle, herunder for Sagsøgerne.

Dette fremgår ligeledes af screenshot fra Danske Maritimes hjemmeside (**ekstrakten, side 2801**).

Der ses ingen holdepunkter for at hævde, at 2017-betingelserne ikke skulle være tilgængelige på Danske Maritimes hjemmeside ved aftaleindgåelsen i 2018.

Det ville i øvrigt have enhver formodning imod sig, at Danske Maritime i tilslutning til en foretagen revision af deres standardbetingelser ikke ville finde anledning til at offentliggøre dem ved at lægge dem op på deres hjemmeside.

Samlet gøres det derfor gældende, at Danske Maritimes 2017-betingelser er vedtaget og udgør en integreret del af parterne aftale.

FRIFINDELSE SOM FØLGE AF MANGLENDE KAUSALITET

Det følger af Danske Maritimes betingelser (såvel 2000 som 2017-versionen), at Værftet alene er ansvarligt, hvis Sagsøgerne kan godtgøre, at skaderne på skibet er forvoldt af Værftet ved forsæt eller uagtsomhed, jf. Danske Maritimes 2000-betingelser § 12, stk. 1 (**ekstrakten, side 554**) og 2017-betingelser § 15, stk. 1 (**ekstrakten, side 1352**).

Hvis Sagsøgerne derfor ikke kan godtgøre årsagen til havariet, er Værftet ikke ansvarlig. Mange havarieksperter har foretaget besigtigelser af Dokken med henblik på af fastlægge årsagen til havariet.

Det kan på grundlag af de foreliggende besigtigelsesrapporter konstateres, at det ikke er muligt at konkludere årsagen til havariet.

Den af Sagsøgerne instruerede havariekspert Colin Barker, TMC Marine har efter at have foretaget en særdeles grundig inspektion, alene kunnet konkludere, at der er 5 af hinanden uafhængige årsager til havariet, uden at nå til en konklusion af, hvad der er årsagen til havariet.

Følgende 5 mulige årsager fremgår således af Colin Barkers rapport (**ekstrakten, side 2462**):

1) Lækage fra ikke nærmere identificeret læk i Dokkens klædning fra ballasttank til søen, således at vand har kunnet trænge ind i en styrbords ballasttank.
2) Lækage fra en ikke nærmere identificeret lænserørføring.
3) Utætheder i en af søventilerne, der er forbundet med en anden søventil, der enten ligeledes var utæt eller har stået åben.
4) Vandfyldning af ballasttank nr. 8 S gennem den ved besigtigelsen konstaterede revne i klædningen.
5) Overførsel af tilbageværende ballastvand fra bagbords ballasttanke til styrbords ballasttanke pga. utætte skot "langskibs" af Dokkens ballasttanke.

Sagsøgernes anden udpegede havariekspert, Søren Pedersen, Aalborg Besigtigelseskontor, konkluderer i sin rapport følgende (**ekstrakten, side 2604**):

"Based on the received information and inspection of "HARDHAUS" and the dock of Hirtshals Yard we consider that the fresh water had been leaking through numerous holes in the working deck and into the dock tanks."

Hvorfor der skulle være løbet ferskvand indover arbejdsdækket og ned i ballasttankene, er der ikke givet forklaring på.

Tværtimod er der intet, der skulle indikere, at ferskvand i løbet af natten skulle være løbet ind over dækket og ned i ballasttankene.

If Skadeforsikrings havariekspert Johnny L. Pedersen, Nordic Marine Consult, peger på, at vand kan være trængt ind i Dokken via en mindre lækage ud mod søen, uden der dog kunne påvises en sådan lækage, (**ekstrakten, side 1815**).

Endelig har If Skadeforsikrings havariekspert Allan Palmgren, Nordic Marine Consult, i sin rapport (**ekstrakten, side 1888**) peget på, at Dokken forliste som følge af, at en utæt søventil kan have ført til, at søvand er trængt ned i Dokkens ballasttanke.

Der tegner sig således et billede af markant forskellige opfattelser af årsagen til havariet, uden at nogle af de involverede havarieksperter har kunnet give en konklusion af skadeårsagen. Særligt bemærkes, at nogle af de skadeårsager, der peges på, såsom en pludselig defekt søventil eller pludselig ferskvand på dokdækket, ikke nødvendigvis kan tilskrives Værftets fejl eller forsømmelser.

I betragtning af, at det helt centrale grundprincip for ansvarsbedømmelsen – en fastlæggelse af årsagen til skaden - fremstår helt uafklaret, ville det have været nærliggende, om Sagsøgerne havde udmeldt et syn og skøn, således at parterne – og retten – havde et bevismæssigt mere sikkert grundlag for bedømmelsen af kausaliteten. Dette har Sagsøgerne undladt og i stedet påberåbt besigtigelsesrapporter, der ikke giver grundlag for at konkludere på skadeårsagen.

Dette så meget desto mere i betragtning af, at det følger af Danske Maritimes betingelser – såvel af 2000-versionen (§ 12, stk. 1) som af 2017-versionen (§ 15, stk.1) – at det er rederen – ikke værftet – der skal godtgøre såvel værftets uagtsomme adfærd som kausaliteten.

Til støtte for den principale påstand gøres det derfor i første række gældende, at If Skadeforsikring skal frifindes, allerede fordi Sagsøgerne ikke har godtgjort årsagen til havariet. Sagsøgerne har dermed ikke godtgjort, at Dokkens forlis og den deraf følgende skade på Skibet kan tilskrives Værftets uagtsomme eller forsætlige adfærd.

FRIFINDELSE SOM FØLGE AF DÆKNINGSUNDTAGELSE VED GROV UAGTSOMHED

Policen indeholder i punkt 5.2.23, andet afsnit følgende dækningsundtagelse (**ekstrakten, side 1478**):

"Forsikringen dækker ikke ansvar for skade på ting, når skaden skyldes sikredes grove tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger."

Såfremt retten måtte finde, at Sagsøgerne har dokumenteret en årsagssammenhæng mellem den skete skade og Værftets adfærd, gør If Skadeforsikring i anden række til støtte for frifindelse gældende, at skaden må tilskrives Værftets grove tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger med deraf følgende manglende forsikringsdækning, i henhold til ovennævnte bestemmelse i Policen.

Der er enighed om, at der ved besigtigelser efter havariet kunne konstateres særdeles omfattende tæringer i Dokken. Der er ligeledes enighed om, at rust og tæringer var så betydelige, at der adskillige steder på dokdækket og i skot mellem ballasttanke ligefrem var synlige revner og huller som følge af gennemtæringer. Der henvises særligt til TMC Marines detaljerede billedmateriale og konklusion af Dokkens tilstand, jf. rapportens pkt. 5.2.1 og pkt. 7 (**ekstrakten, side 2458 og 2471ff**).

Der er derfor enighed om, at Værftet har udvist grov uagtsomhed ved den helt utilstrækkelige vedligeholdelse af Dokken. Det tiltrædes også, at denne omfattende rust og gennemtæring af Dokken udgjorde en indlysende risiko for vandindtrængning i Dokken med skade til følge.

Med en dok, der er så udsat for vandindtrængning særlig via arbejdsdækket ned i ballasttankene på grund af de mange tæringshuller i arbejdsdækket, er det en yderligere skærpende omstændighed, at Værftet accepterede at inddokke Skibet med en tilsyneladende for stor egenvægt i forhold til Dokkens kapacitet.

Dette betød, at Dokkens fribord formentligt var reduceret til alene 10- 15 cm. Et så lille fribord er væsentligt under klassekrav. Dette udgør en yderligere betydelig risiko for - selv ved mindre søgang, slagside under arbejde eller af andre grunde - at der trænger vand ind over dokdækket og videre direkte ned i ballasttanke gennem de mange tæringshuller, som straks vil kompromittere Dokkens stabilitet. Dette forhold må ligeledes isoleret set og i særdeleshed i sammenhæng med Dokkens mange tæringshuller og revner så åbenbart betragtes som en grov tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger.

Hvis retten derfor måtte finde, at vandindtrængningen og det efterfølgende havari kan tilskrives den omfattende rust og tæring som følge af en hel utilstrækkelig vedligeholdelse - og evt. tillige med at Skibet blev dokket ind trods det utilstrækkelige fribord - dækker forsikringen ikke, jf. nævnte undtagelsesbestemmelse i Policen.

Hvis retten måtte finde, at dokkens alarmsystem var utilstrækkeligt og ikke i overensstemmelse med sædvanlig værftsstandard, og at dette findes at have medvirket til skaden eller dets omfang, vil dette forhold sammen med de øvrigt anførte kritikpunkter, ydermere bekræfte den grove overtrædelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger.

Det bemærkes, at spørgsmålet om, hvorvidt Værftets ledelse har et ansvar for disse åbenbare mangler og utilstrækkelige

sikkerhedsforanstaltninger, ikke er afgørende for dækningsundtagelsen under værftsansvarsforsikringen. Det afgørende er, at denne forseelse kan tilskrives Værftets ansvarlige medarbejdere med ansvar for at føre tilsyn med og sikre, at Dokken er i en forsvarlig stand.

Måtte ledelsen have pådraget sig et personligt ansvar ved at undlade eller forhindre at den fornødne vedligeholdelse af Dokken var mulig, men desuagtet tillod Dokkens fortsatte benyttelse, vil det blot yderligere bekræfte Værftets grove tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger.

Sagsøgerne har anført, at If Skadesforsikring ikke kan støtte ret på forsikringsaftalelovens § 51. If Skadeforsikring påberåber sig ikke forsikringsaftalelovens § 51 og reglerne om overtrædelse af konkrete definerede sikkerhedsforskrifter, men alene den generelle forsikringsbestemmelse om undtagelse for grov uagtsomhed.

Det tilføjes, at dækningsundtagelsen for grov tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger er i helt sædvanlig praksis i erhvervsforsikringer og i overensstemmelse med FAL § 18, stk. 2, 2. pkt., jf. eksempelvis U 1995.581 H og U 2003. 555 H. En identisk formulering kendes tillige i ofte anvendte standardbetingelser for erhvervs- og produktansvarsforsikring forhandlet mellem Dansk Industri og SKAFOR (nu Forsikring & Pension) konciperet af tidligere Højesteretspræsident Børge Dahl (**ekstrakten, side 515**).

SÆRLIGT TIL STØTTE FOR DEN SUBSIDIÆRE PÅSTAND - VÆRFTETS ANSVARSBEGRÆNSNING

6.1 Ansvarsbegrænsningen i Danske Maritime 2017-betingelser § 15, stk. 3

Følgende fremgår af Danske Maritimes 2017-betingelser § 15, stk. 3:

> *"Det erstatningsansvar, som værftet kan ifalde efter kontrakten, begrænses til danske kr. 15.000.000 (femten millioner danske kroner), i hvert enkelt skadetilfælde. En række uheld, der kan føres tilbage til samme fejl eller forsømmelse, betragtes i denne forbindelse som et enkelte skadetilfælde. Værftets samlede erstatningsansvar er dog i alle tilfælde begrænset til kontraktsummen i kontrakten."* (vores understregning)

Såfremt det måtte blive bestemt, at Værftet har handlet ansvarspådragende, men uden at det kan karakteriseres som groft uagtsomt, gøres det gældende, at Værftet – og dermed If Skadeforsikring – kan støtte ret på ansvarsbegrænsningen i henhold til Danske Maritimes 2017-betingelser § 15, stk. 3.

Det følger af Danske Maritimes 2017-betingelser § 15, stk. 3, at Værftets totale ansvar i alle tilfælde er begrænset til *kontraktsummen* i kontrakten. Den samlede kontraktsum udgjorde 2.983.546 kr., hvilket dermed udgør det beløb, Værftets eventuelle ansvar er begrænset til, svarende til If Skadeforsikrings subsidiære påstand.

Ansvarsbegrænsningen er særligt fremhævet som en af hovedbetingelserne i Ordrebekræftelsen (**ekstrakten, side 1633**), som er underskrevet af Rederiet, og således utvivlsomt vedtaget, jf. det ovenfor anførte.

Det bemærkes, at der stilles meget lave krav til vedtagelse af standardvilkår mellem parter, der opererer inden for samme branche som tilfældet er i nærværende sag, jf. eksempelvis U 1984.591 SH, hvor standardbetingelser (i det konkrete tilfælde NSAB 1976) blev anset for vedtaget mellem to erhvervsdrivende i en situation, hvor der blot var henvist til standardbetingelserne i fakturaer i parternes løbende mellemværende.

Det bestrides, at ansvarsbegrænsningen kan brydes, uanset kvalifikationen af den ansvarspådragende adfærd. Det er netop derfor, det i bestemmelsen er præciseret, at ansvarsbegrænsningen skal gælde "*i alle tilfælde*".

Selv hvis det lægges til grund, at ansvarsbegrænsningen kan brydes, hvis ansvaret kan tilskrives grov uagtsomhed, vil en sådan grov uagtsomhed betyde, at Værftets ansvar ikke er forsikringsdækket, hvorfor If Skadeforsikring fremdeles skal frifindes.

6.2 Særligt om forståelsen af "*kontraktsummen*" i Danske Maritime 2017-betingelserne § 15, stk. 3

Det er anført af Sagsøgerne, at Værftet – og dermed If Skadeforsikring – alene kan støtte ret på en ansvarsbegrænsning svarende til 15.000.000 kr., idet "kontraktsummen i kontrakten", jf. Danske Maritime 2017-betingelserne, § 15, stk. 3, ifølge sagsøgerne henviser til Værftets dækningssum i henhold til Værftets police.

Det bestrides, at der med "kontraktsummen i kontrakten" menes en dækningssum i en police. Allerede som følge af en ordlydsfortolkning, må det lægges til grund, at "kontraktsummen i kontrakten" netop henviser til den mellem parterne indgåede kontrakt og den mellem parterne aftalte kontraktsum. I Danske Maritime 2017-betingelserne er ordet "kontrakten" generelt og konsekvent anvendt for parternes aftale, jf. blandt andet §§ 1, 2, 4, 5 m.fl., og ikke for nogen forsikringsaftale eller anden kontrakt.

På samme vis er "kontraktsummen" tillige anvendt i Danske Maritime 2017-betingelserne, § 4, stk. 12, modsvarende netop kontraktsummen i den mellem parterne aftalte kontrakt.

Der er ikke noget belæg for at antage, at ordene "kontraktsum" og "kontrakt" i Danske Maritime 2017-betingelserne § 15, stk. 3, skal have en anden betydning end dén, der gør sig gældende for samtlige øvrige bestemmelser i Danske Maritime 2017-betingelserne anvendende selvsamme ord.

Der er endvidere ikke noget belæg for at antage, at parterne havde anledning til at antage, at "kontraktsummen i kontrakten" skulle henvise til andet end netop kontraktsummen i henhold til den mellem parterne indgåede aftale.

Det er ubestridt, at sagsøgerne på tidspunktet for aftaleindgåelsen ikke var bekendte med Værftets forsikringsforhold, jf. også stævningen, punkt 68. Allerede af dén grund savner det mening, at Værftets ansvar skulle være begrænset til et beløb (forsikringssummen) ubekendt for den ene part (Rederiet).

Der er i øvrigt ikke noget belæg for at antage, at værfters ansvarsbegrænsninger typisk følger pågældende værfts forsikringssum, endsige at forsikringssummen generelt skulle udgøre et ansvarsmaksimum. En sådan forståelse af Danske Maritime 2017-betingelserne, § 15, stk. 3, ville kræve en konkret aftale herom mellem parterne. En sådan aftale er ikke indgået mellem Rederiet og Værftet.

Sagsøgerne henviser til en e-mail af 8. marts 2019 (**ekstrakten, side 2205**) angiveligt sendt fra Værftet til en anden kunde. Hvad der eventuelt konkret måtte være aftalt mellem Værftet og en given anden kunde end Rederiet har ikke relevans for nærværende sag, endsige kan Sagsøgerne støtte ret herpå, hvor en konkret aftale mellem Rederiet og Værftet som angivet netop ikke foreligger.

6.3 Om ansvarsbegrænsning og risikoafdækning

Det er helt sædvanligt, at der i værftskontrakter for reparation af skibe aftales, at rederiet er forpligtet til at sikre, at skibet er kaskoforsikret under værftsopholdet. Således følger dette også af Danske Maritimes betingelser – såvel 2000 (§ 13) som 2017 versionen (§ 16, stk. 1) – og af den internationale standard reparationskontrakt REPAIRCON 2018 klausul 13 (b), (**ekstrakten, side 2841**).

Kaskoforsikringer for skibe har sædvanligvis tillige en bestemmelse om, at kaskoforsikringen dækker fuldt ud, selvom rederiet måtte have aftalt ansvarsbegrænsninger, så længe sådanne er sædvanlige ("Custom of the trade"). Skibet er forsikret i henhold til Nordisk Plan (**ekstrakten, side 1519**), der indeholder en sådan bestemmelse i klausul 5.14. Tilsvarende i Dansk Søforsikringskonvention § 71, stk. 3.

Med disse alment anerkendte vilkår er det netop tilsikret, at ved skader for hvilke der ikke kan påvises, at værftet er ansvarlig eller kun ansvarlig med et begrænset beløb, er rederiet desuagtet forsikret gennem sit eget kaskoforsikringsselskab.

Disse forhold er væsentlige for vedtagelsesspørgsmål af ansvarsbegrænsningen i Danske Maritimes 2017-betingelser § 15, stk. 3. Synspunktet om, at en sådan bestemmelse er særligt byrdefuld for rederiet, eller at bestemmelsen ligefrem skal tilsidesættes efter AFTL § 36 forekommer i det lys helt grundløse.

Der er netop taget højde for sådanne begrænsede regresadgang – det er en risiko, rederiet er forpligtet til at forsikringsafdække. Dette er også sket, idet Rederiet efter det oplyste har modtaget erstatning fra sit kaskoforsikringsselskab for skaderne på Skibet.

IF SKADEFORSIKRINGS SELVSTÆNDIGE PÅSTAND

Til støtte for If Skadeforsikrings selvstændige påstand gøres det gældende, at Rederi og kaskoassurandørerne for Hardhaus er forpligtet til at godtgøre If Skadeforsikring de omkostninger, If Skadeforsikring har afholdt for redningen af Skibet.

Så vidt forstås, er der enighed om, at omkostningerne til bjærgning af Skibet udgør 1.150.000 kr., jf. tillige besigtigelsesrapport af 3. september 2018, side 3 (**ekstrakten, side 1781**).

Selv hvis Sagsøgerne måtte få medhold i, at If Skadeforsikring skal dække en del af Sagsøgernes tab, skal If Skadeforsikring følgelig ikke i tillæg til en sådan dækningspligt, afholde omkostninger, If Skadeforsikring har udlagt for Rederiet og deres kaskoassurandører.

Til yderligere støtte herfor bemærkes følgende:

Det er ubestridt, at bjærgningsselskabet Jens Alfastsen bl.a. ydede assistance specifikt for at redde Skibet og begrænse skaderne på fartøjet, herunder ikke mindst slamsugning og rengøring af Skibets maskinrum.

Det er ligeledes ubestridt, at omkostningerne forbundet hermed DKK 1.150.000 var nødvendige og rimelige for at redde skibsværdierne.

Rederiets kaskoforsikring er tegnet på basis af Nordisk Plan 2013 version 2016 ("Planen"), jf. Policen, side 1, nederst (**ekstrakten, side 1519**). Det følger af Planen, kap. 4, Clause 4-7, at forsikringen – når skibet er i fare for at lide skade – dækker "*… costs of measures taken on account of a peril insured against, provided that the measures were of an extraordinary nature and must be regarded as reasonable*".

Denne del af redningsarbejdet blev udført alene i Rederiet og dets kaskoforsikrings interesse og indforståelse. Rederiet og Havtrygd var begge repræsenteret ved egen surveyor, Søren Pedersen, i forbindelse med dette bjærgningsarbejde, og han tog aktiv del i beslutningerne herom. Følgelig skal omkostningerne hermed bæres af Sagsøgerne – ikke af Værftets kaskoforsikring.

Om Rederiet og Havtrygd som en del af deres tab i en efterfølgende regresomgang kan holde Værftet ansvarlig for at være påført disse omkostninger, diskulperer ikke Rederiet og kaskoassurandørens forpligtelse til at refundere If Skadeforsikrings udlæg hertil.

If Skadeforsikring gør derfor gældende, at Rederi og Kaskoassurandør følgelig skal godtgøre If Skadeforsikrings udlæg ved at have afholdt disse omkostninger for Rederi og Kaskoassurandørens.

Måtte der være behov for yderligere at anskue det retlige grundlag for dette tilgodehavende gøres det supplerende gældende, at Rederiet og Havtrygd ved deres adfærd stiltiende har accepteret, at disse omkostninger skulle afholdes for deres regning.

I anden række støttes kravet på principperne om legitim uanmodet forretningsførelse, alternativt efter principperne for betaling af bjærgeløn.

Det noteres, at Sagsøgerne finder, at kravet skal betragtes som et bjærgelønskrav. Efter principperne om bjærgeløn skal denne betales af den, hvis værdier er blevet reddet med den udførte redningsforanstaltning, og til den, der har afholdt redningsomkostningerne. Assistancen falder imidlertid uden for sølovens regulering af bjærgeløn, da bjærgningen ikke er sket i "sejlbare farvande" eller "andet farvand", jf. sølovens § 441, litra a). Derfor gælder den almindelige 3-års-forældelsesfrist – og ikke sølovens 2-års-frist.

Det bestrides derfor, at kravet er forældet, hvis kravet findes at skulle betragtes som et bjærgelønskrav.

Adciterede Torben Stegenborg Andersen har i sit påstandsdokument anført:

Adcitanterne har rejst erstatningskrav for 55 mio. NOK (ca. 40 mio. DKK) mod tidligere ledelsesmedlemmer i Hirtshals Yard A/S i anledning af skader på et skib tilhørende Hardhaus AS. Adcitanterne er et rederi og dets datterselskab samt forsikringsselskaber. Forsikringsselskaberne har indgået forsikringsaftaler, der forpligter dem til at udbetale forsikringserstatning i tilfælde af skader på skibet. Rederiet har påtaget sig den økonomiske risiko udover 15 mio. kr. for skader som de skete ved at acceptere en ansvarsbegrænsning.

Ledelsen af et kapitalselskab har ikke noget personligt ansvar for ting- og personskader, der sker under selskabets drift, medmindre der påvises konkrete og klare forsømmelser i form af tilsidesættelse af regler og sikkerhedsforskrifter, som skyldes bevidste valgt truffet af direktion og bestyrelse under omstændigheder, hvor det måtte stå ledelsen klart, at det ville føre til nærliggende risiko for tings- eller personskade. I nærværende sag kan ikke påvises forsømmelser af denne karakter. Der kan i det hele taget ikke påvises nogen form for uagtsomhed. Derfor skal Torben Stegenborg Andersen frifindes.

Måtte retten finde, at der er ansvarsgrundlag, fremføres disse indsigelser:

1. Adcitanterne har forårsaget værftets konkurs ved at fremføre krav uden respekt for den ansvarsbegrænsning, som rederiet har bundet sig til, og har derved udvist egen skyld. Det kan lægges til grund, at værftet havde kunnet betale et krav opgjort med respekt for rederiets aftalemæssige forpligtelser.
2. Det bestrides, at der kan kræves erstatning for udgifter udover dem, der specifikt vedrører udbedring af skader. Krav vedrørende advokatudgifter, flyrejser og bespisning med fisk og skaldyr m.v. har ikke hjemmel.
3. Kravet skal reduceres med det beløb, som rederiet skylder værftet for værftets ydelser, jf. f.eks. hovedsagens bilag R.
4. Adcitanterne er i forhold til Torben Stegenborg Andersen bundet af den ansvarsbegrænsning, som rederiet har accepteret. Rederiet

har ved at påtage sig denne ansvarsbegrænsning accepteret en risiko for – i tilfælde af skader – ikke at få fuld erstatning.

5. Ansvar skal lempes efter erstatningsansvarslovens og selskabslovens bestemmelser. Det er særlig begrundet i denne sag, hvor forsikringsselskaber fremfører regreskrav for udgifter under kaskoforsikringer vedrørende tingskader mod en privat person, der kun har bestyrelsesansvarsforsikring, der dækker formuetab. Forsikringen har kun en dækningssum på 5 mio. kr. pr. skade. Sagsomkostninger dækkes inden for forsikringssummen.

Torben Stegenborg Andersen påberåber sig de indsigelser, som sagsøgte og de andre adciterede fremfører for så vidt de kan finde tilsvarende anvendelse.

Adciterede Jesper Wilhelm Bo Langsted har i sit påstandsdokument anført:

2. ANBRINGENDER

Til støtte for den nedlagte påstand gøres følgende som hovedanbringender gældende:

Adciterede Jesper Wilhelm Bo Langsted kan i det hele tilslutte sig de synspunkter og anbringender fremsat i processkrifter og påstandsdokumenter af sagsøgte i hovedsagen, IF Skadeforsikring (når bortses fra dennes synspunkter og anbringender om en af værftet udvist grov uagtsomhed) samt de medadciterede Torben Andersen og Rasmus Brohus, og de samme synspunkter og anbringender med anførte modifikation i forhold til sagsøgtes synspunkter og anbringender om en af værftet udvist grov uagtsomhed, gøres således af adciterede Jesper Wilhelm Bo Langsted gældende i forholdet til adcitanterne, herunder:

At der efter dansk ret fordres ganske ekstraordinære omstændigheder, væsentlige retsbrud af materielle retsregler af betydning for ledelsen af et selskab eller i forhold til selskabets interesser en stærkt illoyal adfærd for, at et erstatningsansvar skal kunne pålægges bestyrelsesmedlemmer personligt, og at ingen sådanne ganske ekstraordinære omstændigheder mv. er påvist i nærværende sag,

at der ikke kan påvises nogen årsag til, at dokken i august 2018 pludselig krænger over og forliser, og at det følgelig ikke er muligt at placere et ansvar. Det er således ikke påvist, at hændelsen med dokken kan tilskrives uagtsom adfærd fra værftets side,

at der allerede fordi, at det ikke er muligt at påvise årsagen til dokkens forlis og heraf afledte skader på fartøjet M/S Hardhaus i august 2018, har adcitanterne ikke løftet nogen form for bevisbyrde for, at de skader, der fordres erstatning for, er forårsaget af fejl eller forsømmelser fra værftet, værftets ledelses eller værftets personales side,

at der således ikke er et retligt grundlag for at pålægge værftets ledelse, herunder adciterede, et ansvar,

at der ikke er ført bevis for mangelfuld vedligeholdelse af dokken,

at der ikke er ført bevis for, at kæntringens årsag kan henføres til lækager opstået som følge af korrosion,

at adcitanterne ikke har påvist eller kan påvise tilsidesættelse af forpligtende normer og retningslinjer i forbindelse med dokkens vedligeholdelse,

at adcitanterne ikke har påvist eller kan påvise, at værftets alarmsystemer var utilstrækkelige eller defekte, eller at der i forhold til alarmsystemer og funktionen heraf er forhold, der kan lastes værftets ledelse eller bestyrelse som en ansvarspådragende forsømmelse,

at adcitanterne ikke har påvist eller kan påvise tilsidesættelse af forpligtende normer, standarder eller retningslinjer i forbindelse med dokningen af M/S Hardhaus, samt

at der allerede fordi, der ikke kan påvises fejl eller forsømmelser udvist af Værftet og dets medarbejdere, kan selskabets bestyrelse ikke pålægges et ansvar for fejl og forsømmelser begået af Værftet.

I relation til adcitanternes påstand om at bestyrelsen og dermed adciterede Jesper Wilhelm Bo Langsted skulle have ført et utilstrækkeligt tilsyn med selskabets ledelse og i øvrigt har haft en mangelfuld organisation og risikostyring, gøres gældende:

at der løbende er afholdt bestyrelsesmøder, som er omhyggeligt protokollerede og viser, at bestyrelsen stedse har holdt sig orienteret om værftets forhold, herunder gennem løbende udarbejdede direktionsrapporter, og at bestyrelsen til enhver tid har reageret og fulgt op på direktionens afrapportering, når der har været behov herfor,

at direktionsrapporterne giver detaljerede oplysninger om relevante forhold, herunder er der løbende givet information om dokken og anbefalinger om relevante tiltag i relation hertil, som bestyrelsen har efterkommet. Der er således i perioden frem til dokkens forlis afholdt ikke ubetydelige omkostninger til vedligehold og forbedringer af dokken,

at der ikke i revisionsprotokollerne er nogen påtale om svigtende tilsyn eller mangelfuld organisation eller ledelsessvigt i øvrigt,

at Esvagt Observer-hændelsen er udførligt behandlet, beskrevet og korrekt håndteret, herunder er det klarlagt, at der ingen sammenhæng er mellem årsagerne til Esvagt Observer-hændelsen og hændelsen, der førte til skader på adcitantens fartøj, at der ikke gennem forsikringsselskabet besigtigelsesrapporter er fremkommet nogen oplysning om utilfredsstillende vedligeholdelse af dokken, og at alle anbefalede reparationer af dokken efter Esvagt Observer-hændelsen blev udført,

at der ikke foreligger oplysninger om eller dokumentation for, at værftets alarmsystemer skulle være utilstrækkelige,

at det på ingen måde er påvist, at bestyrelsen er gået på kompromis med vedligeholdelsen af dokken, forsvarlig drift og organisation, herunder overholdelse af relevante regler og standarder,

at det ikke er påvist, at dokken var farlig på grund af manglende vedligeholdelse, endsige at bestyrelsen skulle eller burde være bekendt hermed,

at det fordrer helt ekstraordinære omstændigheder eller en helt ekstraordinær udvist forsømmelse, såfremt en bestyrelse eller de enkelte medlemmer heraf kan pådrages et erstatningsansvar for tingskade opstået som led i selskabets driftsaktiviteter, og sådanne helt ekstraordinære omstændigheder eller forsømmelser har adcitanterne ikke påvist,

at ledelsen af et kapitalselskab ikke har noget personligt ansvar for ting- og personskade, der sker under selskabets drift. Et erstatningsansvar for ledelsen fordrer, at der påvises konkrete og klare forsømmelser i form af tilsidesættelse af regler og sikkerhedsforskrifter, som skyldes bevidste valg truffet af direktion og bestyrelse under omstændigheder, hvor det må stå ledelsen klart, at det vil føre til nærliggende risiko for tings- eller personskade,

at sådanne forsømmelser ikke kan påvises i nærværende sag. Der kan end ikke påvises nogen form for uagtsomhed for bestyrelsen,

at der i øvrigt for ansvarsvurderingen af selskabets ledelse gælder "the business judgment rule"-princippet, og at der i henhold hertil overlades selskabets ledelse vide rammer i forhold til at træffe forretningsmæssigt begrundede beslutninger i selskabets interesse, og at der ikke forud for og i forbindelse med havariet af dokken i august 2018 er påvist ledelsesmæssige beslutninger og/eller dispositioner truffet i strid med "the business judgment rule",

at det bestrides, at selskabets kapitalberedskab var utilstrækkeligt,

at det i sammenhængen fremhæves, at alle årsrapporter har blank revisionspåtegning, at revisionsprotokollerne i alle årsrapporter udtrykkeligt forholder sig til selskabets ledelse uden at udtale kritik, og at selskabets konkursbo ikke har fundet grundlag for påtale af ledelsesansvar overfor hverken direktion eller bestyrelse,

at omstruktureringen af værftet i 2016, der indebar en overdragelse af dokken til selskabet HY Group A/S, er en helt sædvanlig og ikke odiøs måde at foretage en koncernintern omstrukturering på og i øvrigt gennemført med fuldt ud forsvarlige værdiansættelser, herunder:

1) At selskabet var velindtjenende,
2) At selskabet havde en sund økonomi. Efter udlodningen af DKK 8,0 mio. havde selskabet en soliditetsgrad på 21 %,
3) At selskabet gennem hele perioden havde en indtjening, der fuldt ud kunne betale dets udgifter, herunder havde de fornødne midler til at vedligeholde selskabets driftsmidler (inkl. dokken med ca. DKK 8,3 mio. over perioden),
4) At selskabet havde et godt samarbejde med Jyske Bank, som havde tillid til selskabet og dets ledelse,
5) At selskabet hvert år fik bevilget de kreditter, der var nødvendige for selskabets drift,
6) At kreditbehovene årligt blev opgjort med udgangspunkt i de udarbejdede likviditetsbudgetter, der blandt andet indeholdt beløb afsat til vedligeholdelse af dokken,
7) At revisor i forbindelse med den årlige afslutning af revisionen årligt har taget stilling til, om kapital- og likviditetsberedskabet i selskabet var tilstrækkeligt, idet dette er forudsætningen for en blank revisionspåtegning,
8) At Hirtshals Yard A/S hvert år i perioden har fået en blank revisionspåtegning i årsrapporterne,
9) At selskabets likviditetsberedskab i perioden har været tilstrækkeligt og forsvarligt. I sammenhængen fremhæves for god ordens skyld, at likviditetsberedskab, udover kontante indeståender, tillige består af eksempelvis trækningsret på en kassekredit,
10) At konkrete og midlertidige udfordringer med udestående fordringer i 2018 eller periodevis reduceret ordrebeholdning ikke kan ændre den generelle vurdering af selskabets likviditetsberedskab i perioden,
11) At en omstrukturering, hvor der via aktieombytning indskydes et holdingselskab, der fremadrettet ejer anlægsaktiverne, og driften bibeholdes i det omstrukturerede selskab, hverken er usædvanlig eller odiøs,
12) At overdragelsen af driftsmidler (i forbindelse med aktieombytningen) til HY Group A/S skete til forsvarlige, reelle værdier,
13) At udloddede udbytter alle overholder lovgivningens regler for, hvad der legalt kan udloddes,

14) At udlodningen af udbytte på DKK 8,0 mio. fra Hirtshals Yard A/S til HY Group A/S anvendtes til nedbringelse af mellemregningen mellem de to selskaber. Hirtshals yard A/S blev således ikke likviditetsmæssigt påvirket af den pågældende udlodning,
15) At af udbyttet fra HY Group A/S på DKK 4,0 mio. til dette selskabs ejere er alene udbetalt DKK 1,2 mio. – de resterende DKK 1,8 mio. udbetaltes ikke, men blev i januar/februar 2019 konverteret til ny aktiekapital,
16) At driftsselskabets kapitalberedskab også efter omstruktureringen var fuldt ud tilstrækkeligt til selskabets drift, herunder tilstrækkeligt til fortsat vedligeholdelse og forbedring af dokken,
17) At der i øvrigt ikke er påvist noget tab alene henførbart til stedfunden omstrukturering og/eller udlodning af udbytte,
18) At koncernens kapitalberedskab kombineret med dens evne til at tiltrække ny kapital var tilstrækkelig til at klare den tomgang, som havariet var årsag til, og hvor dokken som konsekvens heraf i mange måneder ikke kunne anvendes, med heraf følgende indtægtstab til følge. Alene den helt ekstraordinære begivenhed, som adcitanternes erstatningskrav mod værftet i realiteten var, hvor man fremsætter et samlet krav, der ikke respekterer aftalt ansvarsbegrænsning, kunne selskabets kapitalberedskab ikke overkomme, samt
19) At kapitaltilførslen i 2019 alene var nødvendiggjort af dokkens forlis og de skader, der herved påførtes dokken – at kapitaltilførslen i 2019 har sammenhæng med et påstået opsat behov for vedligeholdelse bestrides og henstår udokumenteret,

at bevisbyrden for, at der påhviler Jesper Bo Wilhelm Langsted et ledelsesansvar eller en del heraf, entydigt påhviler adcitanten, der også entydigt har bevisbyrden for, at samtlige erstatningsbetingelser konkret er opfyldt,

at det bestrides, at samtlige erstatningsbetingelser er opfyldt, herunder,

at det ikke er påvist, at skaden helt eller delvist kan tilskrives forhold, der kan tilregnes fejl eller forsømmelser af Jesper Bo Wilhelm Langsted – reelt er der slet ikke ført bevis for årsagen til havariet i august 2018 og dermed årsagen til skaderne på adcitantens fartøj,

at værftets drift – herunder daglige drift – idet hele må antages at have været varetaget forsvarligt, herunder i relation til drift og vedligehold af dokken og alarmsystemer samt i relation til sikring af værftets kapitalberedskab. Det er adcitanternes bevisbyrde at påvise, at det forholder sig på anden vis, og den bevisbyrde er ikke løftet,

at tabsopgørelsen ikke anerkendes, herunder at der ikke er fremlagt fyldestgørende dokumentation for tabet eller redegjort fyldestgørende for selve opgørelsen,

at adcitanterne må antages at have forårsaget værftets konkurs ved at fremføre et krav uden respekt af aftalt ansvarsbegrænsning og dermed har udvist egen skyld. I sammenhængen kan det lægges til grund, at værftet havde været i stand til at honorere et krav opgjort med respekt af aftalt ansvarsbegrænsning,

at et krav rejst mod selskabets ledelse naturligvis skal reduceres med, hvad rederiet/adcitanterne måtte skylde værftet,

at de anbringender, som sagsøgte i hovedsagen har gjort gældende mod sagsøgerne/ adcitanterne, tillige gøres gældende på vegne Jesper Bo Wilhelm Langsted i forholdet til adcitanterne, dog med undtagelse af sagsøgtes synspunkter og anbringender om en af værftet udvist grov uagtsomhed, som Jesper Bo Wilhelm Langsted ikke deler,

at tillige de anbringender, som de øvrige adciterede – særligt adciterede Torben Stegenborg Andersen og adciterede Rasmus Brohus – gør gældende mod adcitanterne, tillige på vegne Jesper Bo Wilhelm Langsted gøres gældende i forholdet til adcitanterne,

at adcitanterne i forhold til Jesper Langsted er bundet af den ansvarsbegrænsning, som rederiet i forhold til værftet har accepteret,

at der for Jesper Bo Wilhelm Langsted, i tilfælde af at denne pålægges et erstatningsansvar, skal ske fuld lempelse efter erstatningsansvarslovens og selskabslovens regler. Forholdet begrundes – udover i Jesper Bo Wilhelm Langsteds aktuelle indtægts- og formueforhold – særligt i den omstændighed, at der i sagen er tale om et tilfælde, hvor forsikringsselskaber fremfører regreskrav for udgifter under erhvervskaskoforsikringer vedrørende tingsskader mod en privat person, der ikke har eller omfattes af en i sammenhængen relevant ansvarsforsikring, samt

at Jesper Bo Wilhelm Langsted er pensionist og alene oppebærer en almindelig pension og ikke har formue af betydning. Et krav i det niveau, som adcitantens påstand udtrykker, vil således være urimeligt tyngende og velfærdstruende for Jesper Bo Wilhelm Langsted, hvilket i givet fald begrunder bortfald eller betydelig lempelse af et erstatningsansvar, der måtte blive pålagt

Jesper Bo Wilhelm Langsted, jf. erstatningsansvarslovens § 24, stk. 1.

Adciterede Rasmus Brohus har i sit påstandsdokument anført:

SAGENS TEMA

Nærværende adcitationssag omhandler, hvorvidt den tidligere ledelse i Hirtshals Yard A/S (Værftet) skulle have pådraget sig et ledelsesansvar i forbindelse med et havari i Værftets flydedok den 17. august 2018.

Adcitanterne har i Hovedsagen fremsat et erstatningskrav mod Værftets forsikringsselskab, If Skadeforsikring, i anledning af samme krav, hvorefter adcitanterne tilsyneladende efterfølgende kom til den konklusion, at ledelsen skulle have pådraget sig et ledelsesansvar.

Rasmus Brohus stiller sig dybt uforstående overfor, hvordan adcitanterne skulle have fået denne opfattelse. Rasmus Brohus kan derudover fuldt ud tilslutte sig beskrivelsen i Torben Stegenborg Andersens processkrifter – at adcitanterne baserer deres sag på udokumenterede antagelser og gætterier, som flere steder må betegnes som konspirationsteorier.

Adcitanternes synspunkt forekommer at være, at den tidligere ledelse, herunder direktør Rasmus Brohus, skulle have pådraget sig et ledelsesansvar for ikke at foranledige en forsvarlig vedligeholdelse af flydedokken, hvilket omvendt – ifølge adcitanterne – var årsagen til havariet.

Adcitanterne har imidlertid ikke dokumenteret, at flydedokken ikke blev forsvarligt vedligeholdt – endsige havariet overhovedet skulle kunne være forårsaget af dårlig/manglende vedligeholdelse af flydedokken. Allerede af denne årsag må der ske frifindelse af den adciterede ledelse.

Selv hvis det lægges til grund, at havariet skulle være forårsaget af dårlig/manglende vedligeholdelse af flydedokken, påhviler det adcitanterne, som de erstatningssøgende, at føre bevis for, at det enkelte ledelsesmedlem har udvist en sådan uforsvarlig adfærd, at adfærden kan kvalificeres som culpøs.

Nærværende sag tilhører ikke de mest hyppigt forekommende former for ledelsesansvarssager ("standsningssager", Fugl Fønix m.fl.), men må derimod kategoriseres som "ledelsesansvar for tingsskader", hvilken sagskategori ses yderst sjældent i dansk ret, og hvilken sagskategori der ikke findes domfældende afgørelser i dansk ret, idet der kræves særdeles kvalificeret tilregnelse hos et ledelsesmedlem for at kunne føre til ansvar.

Den personlige hæftelsesbegrænsning, der ligger i at drive virksomhed i selskabsform, er et betydeligt argument for at drive virksomhed, der producerer eller forhandler fysiske produkter eller leverer tjenesteydelser, netop fordi man som erhvervsdrivende har en risiko for at kunne forvolde tingsskade eller personskade ved den type aktiviteter.

Endvidere er det for at afdække risikoen for selskabet – uden at der er lovpligt dertil – sædvane at man tegner en ansvarsforsikring for at afdække selskabets erhvervs- og produktansvarsrisiko. Således skal der også af disse årsager være tale om ganske kvalificerede forhold for at medlemmer af selskabsledelsen kan ifalde et personligt erstatningsansvar efter reglerne om ledelsesansvar. Disse indledende bemærkninger blot for at sætte adcitanternes adcitationssøgsmål og mine foregående bemærkninger herom i rette perspektiv.

Generelt for ansvarsvurdering af selskabsledelsen gælder det fra angelsaksisk ret inspirerede princip "the business judgement rule", hvorefter ansvarsvurderingen foretages i forhold til forretningsmæssigt begrundede skøn i selskabets drift. Selskabsledelsen har således ganske vide rammer til at foretage forretningsmæssigt begrundede beslutninger, og princippet anvendes i danske ret således – og med tilføjelsen dertil i medfør af afgørelsen i U 2020.3547H EIK Bank Danmark, nemlig at domstolene ikke blot er tilbageholdende med at foretage en vurdering af skønnet, men også er tilbageholdende med at foretage en vurdering af det grundlag, som ledelsen foretager sine skønsmæssige beslutninger på baggrund af.

Rettens opmærksomhed skal henledes på det forhold, at et af selskabsledelsens væsentligste formål er at varetage selskabets interesser bedst muligt, herunder også i en sådan udstrækning, at der kan være risiko for tab for tredjemand.

Der skal således i henhold til dansk ret foreligge ganske ekstraordinære omstændigheder, herunder væsentlige retsbrud af relevante materielle retsregler eller en i forhold til selskabets (Værftets) interesser stærk illoyal adfærd til, førend erstatningsansvar kan pålægges ledelsesmedlemmer, herunder såvel medlemmer af direktionen som bestyrelsen. I nærværende sag er alle ledelsesmedlemmer i det hedengangne værft således milevidt fra ansvar.

Det vil i nærværende sag være en betingelse for erstatningsansvar, at det konkret påvises, at skaden skete som følge af forsømmelse med de pligter, der har påhvilet den direktionen og/eller bestyrelsen med hensyn til selskabets aktiviteter. Dette er imidlertid ikke tilfældet.

Der har derimod været foretaget normal og lovmedholdelige driftsaktiviteter, hvor flydedokken løbende er vedligeholdt til sikker drift, hvor der var et vedligeholdelsesbudget med sigte på sikker drift.

Selskabet var indrettet med relevante kompetencer i forhold til selskabets opgaver, og herunder netop med de for drift af flydedokken relevante tekniske, faglige kompetencer, ligesom der var relevante og tilstrækkelige procedurer for tilsyn med dokken, både i forhold til vedligehold og udførelse af opgaver.

Beslutninger omkring dokken blev truffet på forsvarligt grundlag og i det hele med betydelig afstand til grænserne i retsprincippet "the business judgement rule."

ANBRINGENDER

Til støtte for Rasmus Brohus' frifindelsespåstand gøres det gældende:

At bevisbyrden for, at der påhviler Rasmus Brohus et ledelsesansvar påhviler adcitanterne, og at denne bevisbyrde ikke er løftet,
At Rasmus Brohus ikke udviste ansvarspådragende adfærd,
At ledelsesansvar i nærværende sag forudsætter, at der påvises konkrete og klare forsømmelser i form af tilsidesættelse af regler og sikkerhedsforskrifter, som skyldes bevidste valg truffet af direktionen og bestyrelsen,
At disse valg skal være truffet under omstændigheder, hvor det måtte stå ledelsen klart, at det ville føre til nærliggende risiko for tings- eller personskade,
At det ikke er tilfældet,
At Rasmus Brohus varetog sit hverv som direktion i overensstemmelse med lovgivningens regler samt i øvrigt i overensstemmelse med de krav, der stilles til en direktør i et aktieselskab,
At dokken var indrettet og drevet forsvarlig, herunder i forhold til vedligehold, sikkerhed og forhold omkring alarmmekanismer, og også i forhold til værftets kapitalforhold,
At der således var iværksat forsvarlige rutiner for tilsyn samt vedligeholdelsesniveau,
At varetagelse af driften, herunder beslutninger angående dokken, er sket under behørig varetagelse af såvel selskabets som kreditorernes interesse, herunder således at de forretningsmæssige beslutninger og overvejelser er sket på et oplyst og forsvarligt grundlag,
At der ikke ved den stedfundne omstrukturering eller kapitalforhold i øvrigt er handlet illoyalt – hverken i forhold til selskabet eller evt. (herunder fremtidige) kreditorer, i hvilken forbindelse bemærkes, at de igennem årene i drift udbetalte udbytter, har været fuldt forsvarlige, henset til værftets kapitalforhold,
At det ikke er påvist, at havariet overhovedet skyldtes dårlig/mangelfuld vedligehold af dokken,
At Værftet ikke pådrog sig et erstatningsansvar overfor adcitanterne, hvorfor Rasmus Brohus følgelig heller ikke kan ifalde ansvar,
At der ikke er årsagssammenhæng mellem den påståede ansvarspådragende adfærd og det påståede tab,
At adcitanterne er bundet af den ansvarsbegrænsning, som blev accepteret af rederiet,
At tabet derfor højst kan udgøre et beløb svarende til kontraktsummen, jf. DM 2017- betingelserne § 15, stk. 3,
At rederiets gæld til værftet for værftets ydelser skal fratrækkes i dette beløb.

Hvis Sø- og Handelsretten (mod forventning) måtte finde, at der er grundlag for et erstatningskrav mod Rasmus Brohus bemærkes:

At der ved en eventuel solidarisk erstatningspligt anmodes om en intern fordeling mellem de adciterede,
At det i den forbindelse bemærkes, at Rasmus Brohus ikke er omfattet af en ledelsesansvarsforsikring eller anden forsikring, som vil kunne dække en eventuel erstatningspligt,

At Rasmus Brohus ikke har økonomisk mulighed for at betale købende friholdelsesomkostninger til sin sagsførelse eller til at honorere en eventuel erstatningspligt,
At Rasmus Brohus i en indbyrdes fordeling mellem flere ansvarssubjekter skal frifindes for erstatningspligt og i det hele fritages for en eventuel erstatningspligt, jf. selskabslovens § 363, stk. 2 og stk. 1 samt erstatningsansvarslovens § 19, stk. 3 og § 23.

Herudover påberåber Rasmus Brohus sig de samme anbringender, som Torben Stegenborg Andersen har gjort gældende i sine processkrifter, i det omfang de støtter Rasmus Brohus' frifindelsespåstand.

Adciterede Jesper Reinholt har i sit påstandsdokument anført:

ANBRINGENDER:

Jesper Reinholt tilslutter sig i helhed de synspunkter og anbringender - bortses fra synspunkter og anbringender om værftets påståede grove uagtsomhed - som er fremsat i processkrifter og påstandsdokumenter af IF Skadeforsikring (sagsøgte i hovedsagen).

Det samme gør sig gældende for så vidt angår de medadciterede (Torben Stegenborg Andersen, Rasmus Brohus og Jesper Langsted).

De samme synspunkter og anbringende, med anførte undtagelser gøres således også gældende af Jesper Reinholt, herunder:

Vedrørende påstand om fejl og forsømmelse begået af værftet:

at der intet bevis er for mangelfuld vedligeholdelse. Dokken er løbende gennemgået af dokmesteren. Der blev ført logbog over gennemgangen af dokken og den løbende vedligeholdelse.
at der ikke er dokumenteret fejl og forsømmelser begået af værftets medarbejdere.
at adcitanterne vil holde en bestyrelse og ledelse erstatningspligtig for tingskade, der er sket som led i selskabets driftsaktiviteter, hvilket kræver helt særlige omstændigheder,
at adcitanterne ikke har og ikke kan føre bevis for sådanne særlige omstændigheder.

Det gøres overordnet gældende,

at bevisbyrden for et ledelsesansvar, herunder for at påvise at erstatningsbetingelserne i øvrigt er opfyldt, påhviler adcitanterne, og det bestrides at denne bevisbyrde er løftet,
at værftets drift, herunder den daglige drift, i det hele taget er varetaget forsvarligt, herunder:
at dokken var indrettet og drevet forsvarligt, herunder i forhold til vedligehold, sikkerhed og forhold omkring alarmmekanismer, og også i forhold til værftets kapitalforhold,
at varetagelse af driften, herunder beslutninger angående dokken, er sket under behørig varetagelse af såvel selskabets som kreditorernes

interesse, herunder således at de forretningsmæssige beslutninger og overvejelser er sket på et oplyst og forsvarligt grundlag,

at der ikke ved den stedfundne omstrukturering eller kapitalforhold i øvrigt er handlet illoyalt - hverken i forhold til selskabet eller evt. (herunder fremtidige) kreditorer, i hvilken forbindelse bemærkes, at de igennem årene i drift udbetalte udbytter, har været fuldt forsvarlige, henset til værftets kapitalforhold.

at der i det hele ikke er påvist retsbrud, således at et bestyrelsesansvar kan komme på tale,

at det i øvrigt ikke er påvist - og det bestrides, at kæntringen kunne tilskrives dokkens vedligeholdelsesstand eller at de adciterede kan bebrejdes, at alarmen ikke blev udløst, ligesom det ikke er påvist - og bestrides - at vedligeholdelsesniveauet og/eller sikkerheden omkring dokken var uforsvarligt.

at der ikke er tale om, at værftet har tilsidesat specifikke standarder eller retningslinjer for vedligehold af og/eller tilsyn med flydedokken. Derimod har der været iværksat forsvarlige rutiner for tilsyn samt vedligeholdelsesniveau. Der er ikke tale om, at Værftet har "groft forsømt at vedligeholde dokken" - men derimod at dokken har været vedligeholdt til sikker drift.

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

Rettens begrundelse og resultat

Forholdet mellem Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA på den ene side og IF Skadeforsikring på den anden side
(BS-8527/2022-SHR)

Det er ubestridt, at sagsøgernes krav kan rettes imod IF Skadeforsikring efter forsikringsaftalelovens § 95, stk. 2, idet forsikringstager – værftet Hirtshals Yard – er gået konkurs.

Aftalegrundlaget mellem rederiet Hardhaus AS og værftet Hirtshals Yard

Værftet sendte den 29. januar 2018 et tilbud til Hardhaus AS. Tilbuddet blev mundtligt accepteret inden for acceptfristen. Af tilbuddet fremgår, at "Danske Maritime: Almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder på skibe" – som er ensidigt udarbejdede standardvilkår - gælder. Denne passus er placeret centralt i tilbuddet, som alene fylder 1 ½ side. Af fremsendelsesmailen fremgår en opfordring til at kontakte værftet, hvis der var spørgsmål til tilbuddet.

Geir Møgster har forklaret, at han som kaptajn på M/S Hardhaus inden doknin-gen underskrev "Ordrebekræftelse fra Hirtshals Yard A/S", hvori der er specifikke henvisninger til Danske Maritimes standardbetingelser, men at han ikke modtog disse standardbetingelser, selvom det fremgår, at han ved sin underskrift bekræftede at have modtaget et eksemplar af disse. Han har desuden forklaret, at han ikke forholdt sig til indholdet og heller ikke sendte ordrebekræftelsen til teknisk chef Heine Møgster, som havde accepteret tilbuddet. Jesper Reinholt har forklaret, at han sendte en kopi af ordrebekræftelsen til Hardhaus AS og lagde et eksemplar i messen.

Uagtet at det efter bevisførelsen ikke med sikkerhed kan lægges til grund, at Danske Maritimes standardbetingelser blev udleveret til Hardhaus AS forud for accept af tilbud af 29. januar 2018 eller forud for eller i forbindelse med underskrift af ordrebekræftelsen den 16. juli 2018, finder retten, at Hirtshals Yard efter udformningen af tilbuddet og ordrebekræftelsen med rette kunne forvente, at Hardhaus AS kendte Danske Maritimes standardbetingelser og i øvrigt uden vanskelighed ville have kunnet få adgang til disse standardbetingelser i sin fulde tekst. Henvisningen til Danske Maritimes standardbetingelser fremgår på dominerende vis af både tilbuddet og ordrebekræftelsen. Hertil kommer, at parterne – som begge er professionelle parter – flere gange tidligere havde indgået aftaler, herunder i 2013, hvor det fremgår af værftets faktura, at der henvises til Danske Maritimes almindelige betingelser for reparations- og ombygningsarbejder. Det må desuden have formodningen imod sig, at parterne skulle have accepteret et

aftalemæssigt vakuum. Efter indholdet af Internt Nyt nr. 9 af 25. september 2017 fra Danske Maritime, må det endvidere lægges til grund, at Danske Maritimes standardbetingelser fra 2017 allerede før aftalens indgåelse fremgik af Danske Maritimes hjemmeside.

At det er Danske Maritimes standardbetingelser fra 2017 – og ikke betingelserne fra 2000 - der finder anvendelse, følger af tidspunktet for indgåelse af aftalen i 2018 og henvisningerne i ordrebekræftelsen, idet disse henvisninger passer til bestemmelserne i Danske Maritimes standardbetingelser fra 2017 om betaling, om bestillers ansvar, om værftets ansvar og ansvarsbegrænsning samt afgørelse af tvister. Det må desuden have formodningen imod sig, at parterne skulle have vedtaget en ældre version af standardbetingelserne.

Retten finder derfor, at Danske Maritimes standardbetingelsers vilkår fra 2017 er vedtaget mellem parterne.

Ansvarsgrundlaget

Det følger af § 15, stk. 1, i Danske Maritimes standardbetingelser fra 2017, at værftet er ansvarligt for skade på skibet, mens skibet er i værftets varetægt, hvis det kan godtgøres, at skaden kan tilregnes værftet eller personer, som værftet er ansvarligt for som uagtsom eller forsætligt forvoldt.

Flydedokken kæntrede tidligt om morgenen den 17. august 2018, mens M/S Hardhaus befandt sig i dokken. På overvågningsvideoen ses, at havariet skete i stille vejr.

For at afgøre, om IF Skadeforsikring som ansvarsforsikringsselskab har dækningspligt, må det vurderes, om flydedokkens kæntring kan tilskrives Hirtshals Yards ansvarspådragende forhold.

Der er efter havariet udarbejdet flere besigtigelsesrapporter efter opdrag fra forskellige og med forskelligt fokus. Selvom besigtigelsesrapporterne er fra tiden efter havariet, giver deres indhold dog anledning til en formodning om, at værftet overordnet set ikke havde vedligeholdt flydedokken på tilstrækkelig vis, idet der beskrives blandt andet omfattende rust, huller i tanktoppen (arbejdsdækket), huller mellem ballasttankene og hul/huller i dæktoppen mod styrbord ud imod havnebassinet. Der er derfor det fornødne ansvarsgrundlag.

Årssagsforbindelse

For at afgøre, om IF Skadeforsikring som ansvarsforsikringsselskab har dækningspligt, må det herefter vurderes, om der er fornøden årsagsforbindelse

mellem Hirtshals Yards forhold og flydedokkens kæntring. Bevisbyrden herfor påhviler sagsøgerne. Der er ikke gennemført syn og skøn om havariet.

Af videoovervågningsmaterialet fra kæntringen fremgår, at flydedokken indledningsvis fik slagside mod styrbord ca. kl. 04.20. Det næste ryk mod styrbord skete ca. kl. 05.25, hvor M/S Hardhaus efter Jesper Reinholts forklaring formentlig faldt af kølklodserne. Flydedokken satte sig på agterenden mod styrbordsside på havnebunden med en hældning på ca. 30 grader.

Efter bevisførelsen, herunder indholdet af besigtigelsesrapporterne, der er udarbejdet i tiden efter havariet og efter opdrag fra forskellige og med forskelligt fokus, og efter forklaringerne fra surveyorne, er det ikke muligt på entydig vis at fastlægge årsagen til, at flydedokken indledningsvis ca. kl. 04.20 den 17. august 2018 fik slagside mod styrbord.

Uanset årsagen til *starten* af krængningen - og selvom det ikke er entydigt, hvilke skader der var på flydedokken før havariet, og hvilke skader der er opstået i forbindelse med havariet, hvor blandt andet dokmester Niels Jørgen Larsen har forklaret, at flydedokken fik "tæsk" - finder retten, at det i lyset af indholdet af surveyrapporterne og forklaringerne fra Colin Barker, Søren H. Pedersen, Johnny Lillelund Pedersen og Allan Palmgren, er tilstrækkeligt sandsynliggjort, at dokkens styrbords dækskant og dokkens arbejdsdæk - som følge af hullet/hullerne i styrbordstank 6S, huller i tanktoppen (arbejdsdækket) samt tærehuller og revner mellem de 24 ballasttanke - er kommet under vandlinjen. Dette har medført en langsom vandindtrængning i ballasttank 6S, som på grund af eroderingshuller i skotterne var forbundet med ballasttank 5C og 6C. Henset til Colin Barker, Johnny Lillelund Pedersen og Allan Palmgrens forklaringer finder retten det sandsynliggjort, at hullet/hullerne i ballasttank 6S var til stede før havariet. Dette scenarie har med tilstrækkelig sandsynlighed efter noget tid bevirket, at flydedokken krængede yderligere med den følge, at M/S Hardhaus faldt af kølklodserne.

Retten finder herefter sammenfattende – uagtet at årsagen til den *indledende* krængning af flydedokken ikke er klarlagt - at de beskrevne huller og revner i flydedokken må antages at have været en sådan medvirkende årsag til havariet, at der foreligger den fornødne årsagsforbindelse og adækvans.

Om grov tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger

Spørgsmålet er herefter, om Hirtshals Yard groft har tilsidesat elementære sikkerhedsforanstaltninger, og om der er dækning i henhold til ansvarsforsikringspolicen for perioden 1. oktober 2017 – 30. september 2018.

Det kan lægges til grund, at flydedokken ikke var klasset, og at der ikke gælder særlige regler for flydedokke.

Efter blandt andre direktør Rasmus Brohus, dokmester Niels Jørgen Larsen, projektleder Jesper Reinholt og advokat Jesper Wilhelm Bo Langsteds forklaringer kan det lægges til grund, at dokmesteren havde sin daglige gang i dokken, som han havde fulgt gennem ca. 30 år. Værftet havde desuden rutiner – om end disse ikke var nedskrevet – vedrørende gennemgang af flydedokken flere gange om året, herunder med besigtigelse af ballasttankene 1-2 gang årligt, idet man var bevidst om, at dokken skulle holdes i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand. Alarmsystemet blev også løbende testet, og dette virkede få dage før havariet, men af ukendte årsager ikke i forbindelse med havariet. Dokmester Niels Jørgen Larsen refererede løbende til direktør Rasmus Brohus, som ligeledes løbende forelagde spørgsmål om dokkens vedligeholdelse for bestyrelsen, som efter forklaringerne på intet tidspunkt nægtede at udføre vedligeholdelse som foreslået af Rasmus Brohus. Ligeledes nægtede Rasmus Brohus heller ikke at udføre den vedligeholdelse, som dokmesteren foreslog.

Det kan ikke udledes af Hirtshals Yards budgetterede og afholdte udgifter, eller af den relativt kortvarige likviditetskrise som følge af Bjørkhaug-sagen, at vedligeholdelse af flydedokken blev tilsidesat, heller ikke selvom vedligeholdelsesniveauet ikke måtte have været det samme som i Wärtsiläs ejertid.

Det kan heller ikke udledes af sagens oplysninger eller af de afgivne forklaringer, at omstruktureringen til en holdingselskabskonstruktion bevirkede, at dokken ikke blev vedligeholdt.

Det er ikke efter bevisførelsen fastslået med fornøden sikkerhed, hvilket fribord der var ved henholdsvis dokkens centerlinje og dækskant før havariet, og det er heller ikke godtgjort, at inddokningen af M/S Hardhaus skete med for stor egenvægt, således at Hirtshals Yard skulle have tilsidesat oplysningerne om flydedokkens kapacitet.

Hirtshals Yard har således foretaget en systematisk og kontinuerlig vedligeholdelse af flydedokken om end denne efter en samlet vurdering af oplysningerne i surveyrapporterne og surveyornes forklaringer har vist sig at have været utilstrækkelig. Der er imidlertid ikke grundlag for at karakterisere værftets handlemåde som en grov tilsidesættelse af elementære sikkerhedsforanstaltninger og dermed for at undtage forholdet fra dækning under ansvarsforsikringen, jf. forsikringspolicens punkt 5.2.23, som før havariet ikke indeholdt specifikke forskrifter, og som efter ordlyden bør kræve, at der er tale om grove tilfælde af tilsidesættelse af helt åbenlyse foranstaltninger, herunder regler og forskrifter, som kunne være behæftet med en åbenbar skaderisiko.

Om ansvarsbegrænsningen i § 15, stk. 3, i Danske Maritimes standardbetingelser fra 2017

Dækningen i henhold til forsikringspolicen er 15.000.000 kr., fratrukket en selvrisiko på 50.000 kr., dvs. 14.950.000 kr.

Det fremgår af § 15, stk. 3, i Danske Maritimes standardbetingelser fra 2017, at det erstatningsansvar, som Hirtshals Yard kan ifalde efter kontrakten, begrænses til 15 mio. kr. i hvert enkelt skadestilfælde, men at værftets samlede erstatningsansvar dog i alle tilfælde er begrænset til *kontraktsummen i kontrakten*.

Spørgsmålet er herefter, om denne ansvarsbegrænsning medfører, at der skal udmåles erstatning med op til dækningen i henhold til forsikringspolicen med 14.950.000 kr., eller om der alene skal udmåles erstatning, svarende til aftalesummen vedrørende reparation af M/S Hardhaus på 2.983.546,29 kr.

Efter en ordlydsfortolkning af § 15, stk. 3, og efter standardbetingelsernes angivelse af "kontrakt" og "kontraktsum" i andre af bestemmelserne i andre sammenhænge, fx § 4, stk. 12, kan det lægges til grund, at værftets erstatningsansvar gyldigt er begrænset til aftalesummen for reparation af M/S Hardhaus på 2.983.546,29 kr.

Bestemmelsen om værftets ansvar og ansvarsbegrænsning er udtrykkeligt anført og specifikt fremhævet i ordrebekræftelsen, som er underskrevet den 16. juli 2018, og sagsøgerne har ikke godtgjort, at en sådan ansvarsbegrænsning i denne sammenhæng er usædvanlig eller usædvanlig byrdefuld eller bør tilsidesættes i et forhold mellem professionelle parter efter aftalelovens § 36.

Parterne har under hovedforhandlingen oplyst, at der ikke er uenighed om renteberegningen.

Retten tager herefter IF Skadeforsikrings subsidiære påstand til følge som anført nedenfor om betaling af 2.983.546,29 kr. med tillæg af procesrente fra den 29. juni 2019.

Udgiften til bjærgning af M/S Hardhaus

IF Skadeforsikring har fremsat et krav på betaling af 1.150.000 kr. for udgiften til bjærgning af M/S Hardhaus efter kæntringen af flydedokken. Beløbets størrelse er ikke bestridt.

IF Skadeforsikring har gjort gældende, at Hardhaus AS og Havtrygd Gjensidig Forsikring skal godtgøre beløbet, som IF Skadeforsikring som værftets kaskoforsikringsselskab har afholdt for bjærgningen af M/S Hardhaus.

At tillægge et udsagn fra en part virkning som en bindende proceserklæring må kræve sikre holdepunkter. Der er ikke i sagens dokumenter tilstrækkeligt belæg for, at IF Skadeforsikring ved sine udsagn har afgivet en bindende proceserklæring om, at IF Skadeforsikring ikke ville rejse kravet, hvis det slås fast, at Hirtshals Yard har handlet ansvarspådragende.

Selvom der grundlæggende er tale om en varetægtsskade, og selvom M/S Hardhaus befandt sig i flydedokken og ikke direkte i havnebassinet, kan det lægges til grund, at flydedokken ikke længere var funktionsdygtig, og at M/S Hardhaus som følge heraf skulle bjærges. Retten vurderer derfor, at kravet efter de særlige regler i sølovens § 441, litra a), jf. § 501, stk. 1, nr. 1, må anses som et bjærgningskrav. Der gælder derfor en 2-årig forældelsesfrist, som løber fra den dag, bjærgningen blev afsluttet.

Det er ubestridt, at bjærgningen blev afsluttet inden for ca. 14 dage efter havariet den 17. august 2018, og at IF Skadeforsikring først rejste kravet ved indlevering af svarskrift den 11. november 2021. Kravet er derfor forældet.

Hardhaus AS og Havtrygd Gjensidig Forsikring frifindes herefter for IF Skadeforsikrings selvstændige påstand om betaling af 1.150.000 kr.

Forholdet mellem Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA på den ene side og Rasmus Brohus, Jesper Reinholt, Torben Stegenborg Andersen og Jesper Wilhelm Bo Langsted på den anden side
(BS-8530/2022-SHR)

Spørgsmålet er, om Rasmus Brohus som Hirtshals Yards direktør og Jesper Reinholt, Torben Stegenborg Andersen og Jesper Wilhelm Bo Langsted som medlemmer af Hirtshals Yards bestyrelse ifalder ansvar over for sagsøgerne som følge af uforsvarlige dispositioner i forhold til skibet, tilsidesættelse af fornødne procedurer, mangelfuldt tilsyn m.v.

Det følger af selskabslovens § 361, at medlemmer af ledelsen, som under udførelsen af deres hverv forsætligt eller uagtsomt har tilføjet tredjemand skade, kan ifalde erstatningsansvar for handlinger eller undladelser, som kan tilregnes dem som forsætlige eller uagtsomme, og som er kausale og adækvate i forhold til skaderne. Det er som udgangspunkt sagsøgerne, der har bevisbyrden for, at ledelsesmedlemmerne har handlet ansvarspådragende.

Efter de besigtigelsesrapporter, der blev udarbejdet i tiden efter havariet og de forklaringer, som er afgivet af surveyorne, er det tilstrækkelig sandsynliggjort, at *værftet Hirtshals Yard* ikke havde vedligeholdt flydedokken på tilstrækkelig vis.

Om dette medfører et erstatningsansvar for *medlemmerne af værftets ledelse* skal imidlertid bedømmes for hvert enkelt ledelsesmedlem i henhold til selskabslovens regler og på grundlag af handlingens eller undladelsens forsvarlighed. Beslutninger, som er truffet på et loyalt og forsvarligt grundlag, men som efterfølgende viser sig at være forkerte, vil normalt ikke føre til erstatningsansvar.

En direktørs opgaver i et kapitalselskab med en bestyrelse fremgår af selskabslovens §§ 117-118, hvorefter en direktør blandt andet skal varetage den daglige ledelse af selskabet. Direktøren skal følge bestyrelsens retningslinjer og anvisninger. Direktøren skal desuden sikre, at kapitalberedskabet til enhver tid er forsvarligt.

Et bestyrelsesmedlems opgaver fremgår af selskabslovens § 115, hvorefter bestyrelsen skal varetage den overordnede og strategiske ledelse og sikre en forsvarlig organisation af kapitalselskabets virksomhed, herunder påse at der er etableret de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller og sikre et til enhver tid forsvarligt kapitalberedskab m.v.

For så vidt angår Rasmus Brohus kan det efter bevisførelsen, herunder særligt Rasmus Brohus, Jesper Reinholt og dokmester Niels Jørgen Larsens forklaringer lægges til grund, at dokmesteren havde sin daglige gang i dokken, som han havde fulgt gennem ca. 30 år. Værftet havde systematiske og kontinuerlige rutiner – om end disse ikke var nedskrevet – om gennemgang af flydedokken 1-2 gange om året, herunder en besigtigelse af alle 24 ballasttankene, som ifølge dokmesteren blev åbnet og gået igennem. Dokmesteren har detaljeret forklaret om processen med gennemgang af dokken. Dokkens alarm blev også løbende testet. Dokmesteren har forklaret, at der var en vedligeholdelseslog, som blev opbevaret i dokhuset, men som er gået tabt i forbindelse med havariet. Der var allerede før havariet i vid udstrækning etableret rutiner som angivet i den forsikringspolice, som trådte i kraft efter havariet, hvor IF Skadeforsikring har angivet specificerede krav til driften. Dokmesteren refererede løbende til direktør Rasmus Brohus, som løbende forelagde spørgsmål om dokkens vedligeholdelse for bestyrelsen. Dokken blev ligeledes løbende repareret for ikke ubetydelige beløb. Af de samstemmende forklaringer fremgår, at bestyrelsen ikke på noget tidspunkt sagde nej til forslag om vedligeholdelse af flydedokken eller afholdelse af udgifter hertil. Ligeledes nægtede Rasmus Brohus heller ikke at sørge for finansieringen af den vedligeholdelse, som dokmesteren foreslog.

For så vidt angår Jesper Reinholt, som udover sin rolle som bestyrelsesmedlem var projektleder og ansat i Hirtshals Yard, kan det lægges til grund, at han ofte kom i dokken. Det er imidlertid efter bevisførelsen ikke med sikkerhed blevet klarlagt, hvilke skader der var på flydedokken før havariet, og hvilke skader der er opstået i forbindelse med havariet, hvor blandt andre dokmester Niels Jørgen Larsen har forklaret, at flydedokken fik "tæsk". Selvom det må lægges til grund, at

flydedokken var behæftet med rust, revner og huller, må det dog samtidig fremhæves, at hullet/hullerne i ballasttank 6S ikke umiddelbart var synlige fra flydedokkens tanktop (arbejdsdæk), idet hullet var placeret og alene kunne ses i dokkens styrbords dækskant udvendigt fra vandsiden og i ballasttank 6S. Det kan desuden lægges til grund, at der allerede før havariet i vid udstrækning var etableret rutiner som angivet i den forsikringspolice, som trådte i kraft efter havariet, hvor IF Skadeforsikring har angivet specificerede krav til driften.

For så vidt angår Torben Stegenborg Andersen og Jesper Wilhelm Bo Langsted kan det generelt ikke forventes, at de i deres egenskab af bestyrelsesmedlemmer uden samtidig ansættelse på værftet havde indgående kendskab til driften af et værft eller havde deres daglige gang i virksomheden. Torben Stegenborg Andersen og Jesper Wilhelm Bo Langsted – og til dels Jesper Reinholt, der dog på grund af sin position på værftet havde en mere dagligdags nærværende rolle - fik information gennem direktør Rasmus Brohus, idet der løbende – ca. kvartalsvis – blev afholdt bestyrelsesmøder. Forud for bestyrelsesmøderne blev der sendt en direktionsorientering til bestyrelsesmedlemmerne. Frekvensen af bestyrelsesmøderne samt indholdet af direktionsorienteringerne og referaterne af bestyrelsesmøderne viser en alvor og en seriøsitet i relation til driften af værftet. Der er ikke godtgjort omstændigheder, som giver anledning til at tro, at bestyrelsesmedlemmerne ikke har forholdt sig selvstændigt og kritisk til direktørens ledelse eller værftets forhold, eller at bestyrelsen har varetaget uvedkommende interesser. Tværtimod viser likviditetskrisen i forbindelse med betaling for dokningen af skibet Bjørkhaug, at bestyrelsen handlede hurtigt og relevant, idet bestyrelsen blandt andet sørgede for kapitaltilførsel fra ejeren af Vestkajens Maskinværksted og fik forhøjet kreditrammen i Jyske Bank.

Det kan ikke udledes af de afholdte udgifter og de budgetterede udgifter til vedligeholdelse af flydedokken, at hverken direktionen eller bestyrelsen tilsidesatte vedligeholdelsen af flydedokken. Det kan heller ikke lægges til grund, at der ved omstruktureringen til en holdingselskabskonstruktion, som må anses for sædvanlig, er blevet tilsidesat hensyn eller udeholdt midler, som gjorde, at flydedokken ikke blev løbende vedligeholdt. At denne vedligeholdelse efterfølgende har vist sig ikke at være tilstrækkelig, kan ikke medføre, at ledelsens handlinger og undladelser kan karakteriseres som uagtsomme.

Det bemærkes herved, at det af flere surveyore er forklaret, at de kom i dokken adskillige gange om året, men at de ikke på daværende tidspunkt fandt anledning til at påtale flydedokkens stand.

Det bemærkes desuden, at det efter bevisførelsen må lægges til grund, at ulykken vedrørende Esvagt Observer i 2015 beror på ganske andre omstændigheder end i nærværende sag, idet der i den forbindelse bevidst var blevet skåret hul i tanktoppen (arbejdsdækket) for at gøre det muligt at udskifte skibets thruster.

Samtidig hermed indtraf en storm med en retning, som gjorde, at havvandet skyllede ind over tanktoppen (arbejdsdækket) og ned i de blotlagte ballasttanke via den åbne tanktop (arbejdsdæk), hvilket forårsagede ulykken.

Endelig bemærkes, at det ikke er godtgjort, at direktionen eller bestyrelsen generelt tilsidesatte spørgsmål om flydedokkens stabilitet, fribord eller kapacitet.

Retten finder det herefter ikke godtgjort, at medlemmerne af ledelsen har tilsidesat sine pligter efter selskabslovens §§ 115, 117 og 118, eller har udvist en uforsvarlig adfærd og dermed handlet ansvarspådragende som nævnt i selskabslovens § 361.

Retten frifinder derfor Rasmus Brohus, Jesper Reinholt, Torben Stegenborg Andersen og Jesper Wilhelm Bo Langsted.

Sagsomkostninger i BS-8527/2022-SHR

Sagsomkostningerne er udmålt i medfør af retsplejelovens § 313, stk. 1 og § 316, stk. 1.

Retten har fastsat sagsomkostningerne skønsmæssigt under hensyn til sagens omfang, karakter og udfald samt i lyset af det ansvar, der har været forbundet med sagens førelse. Der har været afholdt syn og skøn, og hovedforhandlingen har strakt sig over 7 retsdage. Hertil kommer, at sagen har været sambehandlet med adcitationssagen mod 4 ledelsesmedlemmer (BS-8530/2022-SHR) med til dels overlappende problemstillinger. Sagsøgerne har været repræsenteret ved samme advokat.

IF Skadeforsikring skal herefter til Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA betale 471.905 kr., hvoraf 400.000 kr. vedrører udgiften til advokatbistand, og 71.905 kr. vedrører udgiften til rets- og berammelsesafgift (forholdsmæssigt af det vundne beløb og efter de før 1. oktober 2021 gældende regler). Hardhaus AS er momsregistreret. Havtrygd Gjensidig Forsikring er ikke momsregistreret. Gjensidige Forsikring ASA er momsregistreret. Udgiften til ekstrakt og materialesamling er indeholdt i beløbene til advokatbistand og godtgøres ikke herudover.

IF Skadeforsikring skal desuden godtgøre sagsøgernes udlæg til vidneførsel af Colin Barker og Søren H. Pedersen med 83.904,82 kr., idet denne vidneførsel må anses for at have været nødvendig for sagens førelse og udfald, også selvom vidneførslen tillige har haft betydning for adcitationssagen og dermed i videre omfang end mod IF Skadeforsikring alene. Udgiften er momsfritaget.

Henset til karakteren af det gennemførte syn og skøn, og da dette ikke har haft relevans i forhold til den del af sagen, der er tabt af IF Skadeforsikring, skal

sagsøgerne selv betale udgiften hertil i sin helhed. Sagsøgerne skal derfor endeligt betale det foreløbigt udlagte skønshonorar med 237.580 kr. inklusive moms, gebyret til Danske Revisorer på 1.500 kr. inklusive moms og udgiften til afhjemling med 32.482,50 kr. inklusive moms.

Retten finder det berettiget, at sagsøgernes partsrepræsentanter har deltaget i hovedforhandlingen, og at udgiften i denne henseende bliver erstattet i et vist omfang. Udgiften skal derfor delvist godtgøres af IF Skadeforsikring, idet bemærkes, at partsrepræsentanterne tillige var mødt i adcitationssagen (BS-8530/2022-SHR) og dermed i videre omfang end i sagen mod IF Skadeforsikring. Retten finder derfor, at udgifterne i forbindelse med partsrepræsentanternes deltagelse i hovedforhandlingen skønsmæssigt skal godtgøres af IF Skadeforsikring med halvdelen af de faktiske udgifter, svarende til 52.090,30 kr.

IF Skadeforsikrings udgifter til vidnegodtgørelse for så vidt angår Niels Jørgen Larsen med 5.953,99 kr., Allan Palmgren med 19.152 kr. og Johnny Lillelund Pedersen med 20.781,25 kr., skal efter sagens udfald betales endeligt af IF Skadeforsikring.

IF Skadeforsikrings udgift til retsafgift med 15.450 kr. vedrørende den selvstændige påstand betales efter udfaldet endeligt af IF Skadeforsikring.

Sagsomkostninger i BS-8530/2022-SHR

Sagsomkostningerne er udmålt i medfør af retsplejelovens § 312, stk. 1 og § 316, stk. 1.

Sagsomkostningerne er også i adcitationssagen fastsat skønsmæssigt under hensyn til sagens omfang, karakter og udfald samt i lyset af det ansvar, der har været forbundet med sagens førelse. Der har været afholdt syn og skøn, og hovedforhandlingen har strakt sig over 7 retsdage. Hertil kommer, at sagen har været sambehandlet med sagen mod IF Skadeforsikring (BS-8527/2022-SHR) med til dels overlappende problemstillinger. Desuden må det lægges til grund, at de 4 sagsøgte ledelsesmedlemmer i et vist omfang har haft mulighed for at koordinere deres arbejde under såvel sagens forberedelse som under hovedforhandlingen.

Sagsomkostningerne i forholdet mellem Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA på den ene side og Rasmus Brohus på den anden side er fastsat til dækning af advokatudgift med 1.000.000 kr. inklusive moms og af øvrige udgifter med 12.577 kr., i alt 1.012.577 kr. Rasmus Brohus er ikke momsregistreret.

Sagsomkostningerne i forholdet mellem Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA på den ene side og Jesper Reinholt på

den anden side er fastsat til dækning af advokatudgift med 1.000.000 kr. inklusive moms og af øvrige udgifter med 50.332,40 kr., i alt 1.050.332,40 kr. Jesper Reinholt er ikke momsregistreret.

Sagsomkostningerne i forholdet mellem Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA på den ene side og Torben Stegenborg Andersen på den anden side er fastsat til dækning af advokatudgift med 1.000.000 kr. inklusive moms og af øvrige udgifter (syn og skøn med 66.008,75 kr., vidneførsel med 2.666 kr. og opholds- og rejseudgifter for Torben Stegenborg Andersen med 31.502 kr.) med 100.176,75 kr., i alt 1.100.176,75 kr. Torben Stegenborg Andersen er ikke momsregistreret.

Sagsomkostningerne i forholdet mellem Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA på den ene side og Jesper Wilhelm Bo Langsted på den anden side er fastsat til dækning af advokatudgift med 1.000.000 kr. inklusive moms og af øvrige udgifter med 29.258,98 kr., i alt 1.029.258,98 kr. Jesper Wilhelm Bo Langsted er ikke momsregistreret.

THI KENDES FOR RET:

IF Skadeforsikring, filial af IF Skadeförsäkring AB (publ), skal til Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA betale 2.983.546,29 kr. med tillæg af procesrente fra den 29. juni 2019 til betaling sker.

Rasmus Brohus frifindes.

Torben Stegenborg Andersen frifindes.

Jesper Reinholt frifindes.

Jesper Wilhelm Bo Langsted frifindes.

IF Skadeforsikring, filial af IF Skadeförsäkring AB (publ) skal i sagsomkostninger til Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA betale 607.900,12 kr.

Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA skal in solidum i sagsomkostninger til Rasmus Brohus betale 1.012.577 kr.

Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA skal in solidum i sagsomkostninger til Jesper Reinholt betale 1.050.332,40 kr.

Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA skal in solidum i sagsomkostninger til Torben Stegenborg Andersen betale 1.100.176,75 kr.

Hardhaus AS, Havtrygd Gjensidig Forsikring og Gjensidige Forsikring ASA skal in solidum i sagsomkostninger til Jesper Wilhelm Bo Langsted betale 1.029.258,98 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.

Vejledning

Retten har afsagt dom i sagen.

Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du som udgangspunkt anke (klage over) dommen til landsretten. Hvis du kun er utilfreds med dommens afgørelse om sagsomkostninger, kan du kære (klage over) denne del af afgørelsen til landsretten.

Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres
Du kan kun anke dommen, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 50.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.

Landsretten kan afvise at behandle en ankesag, hvis landsretten vurderer, at der ikke er udsigt til, at sagen vil få et andet udfald i landsretten.

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 50.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 50.000 kr. I andre situationer kan du kun kære omkostningsafgørelsen, hvis du får tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

Frister for at anke og kære
Fristen for at anke er **4 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan anke uden en tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **4 uger**.

Fristen for at kære omkostningsafgørelsen er **2 uger** fra dommens dato. Hvis du ikke kan kære afgørelsen uden tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden **2 uger** fra dommens dato.

Sådan gør du, hvis du vil anke eller kære
Du kan anke dommen på minretssag.dk ved at trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen. Hvis du vil kære omkostningsafgørelsen, skal du vælge "Kære" og følge vejledningen.

Du kan læse mere på domstol.dk.

Hvis du ønsker at søge om tilladelse til anke eller kære, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet på www.procesbevillingsnaevnet.dk eller mail til post@procesbevillingsnaevnet.dk eller post@pbn.dk. Procesbevillingsnævnet har adresse på Store Kongensgade 1, 2. sal, 1264 København K. Du kan ikke indlevere ansøgningen på minretssag.dk.