SØ- OG HANDELSRETTEN
KENDELSE

afsagt den 4. juli 2025

Sag BS-53565/2022-SHR

UNI-TANKERS M/T "SAMUS SWAN" ApS
(advokat Niels Jørn Friborg)
(advokat Thomas Edelgaard Christensen)

og

Gard Marine & Energy Insurance (Europe), filial af Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, Norge
(advokat Niels Jørn Friborg)
(advokat Thomas Edelgaard Christensen)

mod

Energinet Eltransmission A/S
(advokat Poul Hvilsted)

og

Gadeby Vindkraft v/Peter Allan Nielsen

og

Jesper Jørgensen

og

ALM. BRAND A/S
(advokat Kristian Svith)

og

FP Lux REIO PV Denmark ApS
(advokat Johannes Grove Nielsen)

Denne afgørelse er truffet af dommer Peter Juul Agergaard og de sagkyndige medlemmer Susanne Thilqvist og Thomas Martinussen.

Sagens baggrund
Denne sag, der blev anlagt ved indlevering af anmodning om oprettelse af en begrænsningsfond den 24. november 2022, omhandler den af Sø- og Handelsretten oprettede begrænsningsfond efter begæring fra ejeren af skibet Samus Swan.

Begrænsningsfonden blev oprettet ved Sø- og Handelsrettens kendelse af 2. december 2022.

Beløbet i begrænsningsfonden blev ved kendelse af 10. februar 2023 forhøjet til SDR 2.921.657,29 omregnet til danske kroner pr. 10. februar 2023 svarende til 27.254.095,70 kr.

Energinet har gjort gældende, at Uni-Tankers og Gard er afskåret fra adgang til den ansvarsbegrænsning, der fremgår af sølovens § 171, for skadeforvoldelsen 26. februar 2022 på Energinet Eltransmission A/S' eltransmissionskabel til Bornholm.

Retten besluttede på et forberedende retsmøde den 23. oktober 2023 at udskille spørgsmålet om ansvarsbegrænsning til særskilt afgørelse efter retsplejelovens regler om borgerlige sager.

Retten bemærkede i retsbog af den 9. april 2025, at Uni-Tankers og Gard Marine & Energy Insurance (Europe), filial af Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, Norge (tidligere Codan Forsikring A/S) (herefter "Gard") er rekvirent i forhold til anmodningen om oprettelse af en begrænsningsfond.

Retten bestemte herefter, at Uni-Tankers og Gard må anses for at være sagsøger i delhovedforhandlingen vedrørende retten til ansvarsbegrænsning.

Nærværende afgørelse vedrører således spørgsmålet om, hvorvidt Uni-Tankers M/T "SAMUS SWAN" ApS kan begrænse sit ansvar i medfør af sølovens kap. 9 for skibet Samus Swans påsejling af Energinet Eltransmission A/S' eltransmis-

sionskabel til Bornholm den 26. februar 2022, som medførte strømsvigt på Bornholm

I det følgende betegnes Uni-Tankers M/T "Samus Swan" ApS og/eller andre selskaber i Uni-Tankers-koncernen som "Uni-Tankers", medmindre andet er angivet.

Udover Uni-Tankers, Gard og Energinet er følgende parter i sagen (herefter sammen med Energinet benævnt "Fordringshaverne"):

- FP Lux REIO PV Denmark ApS, CVR nr. 38553976,
- Alm Brand Forsikring A/S, CVR nr. 10526949
- Jesper Jørgensen
- Gadeby Vindkraft v/ Peter Allan Nielsen

Parternes påstande

Uni-Tankers og Gard har nedlagt følgende påstande:

1. Uni-Tankers og Gard nedlægger følgende selvstændige påstand om det udskilte spørgsmål om ansvarsbegrænsning:

   Energinet Eltransmission A/S, FP Lux REIO PV Denmark ApS, Alm. Brand Forsikring A/S, Jesper Jørgensen, Gadeby Vindkraft /v Peter Allan Nielsen tilpligtes over for UniTankers M/T "Samus Swan" ApS og Gard Marine & Energy Insurance (Europe), filial af Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, Norge at anerkende, at Uni-Tankers M/T "Samus Swan" ApS' erstatningsansvar i anledning af kabelskade ved Bornholm den 26. februar 2022 er begrænset til beløbet fastsat i Sø og Handelsrettens afgørelse af 10. februar 2023 i sag BS-53565/2022-SHR.

2. Uni-Tankers og Gard nedlægger følgende påstand over for Energinets anerkendelsespåstand indeholdt i deres friholdelsespåstand:

   Frifindelse.

Energinet har nedlagt påstand om frifindelse, idet Uni-Tankers og Gard tilpligtes at anerkende i medfør af sølovens § 174 at være afskåret fra adgang til den ansvarsbegrænsning, der fremgår af sølovens § 171, for skadeforvoldelse 26. februar 2022 på Energinet Eltransmission A/S' eltransmissionskabel til Bornholm.

De øvrige fordringshavere gav ikke møde til hovedforhandlingen den 19. til den 22. maj 2025.

FP Lux REIO PV Denmark ApS, Alm Brand Forsikring A/S og **Gadeby Vindkraft v/ Peter Allan Nielsen** har taget bekræftende til genmæle overfor Uni-Tankers påstande.

Jesper Jørgensen har ikke svaret i sagen.

Oplysningerne i sagen

I kendelsen anvendes som udgangspunkt danske betegnelser for de udtryk, der i sagens bilag er angivet på engelsk, såfremt der findes en dækkende dansk betegnelse. Dog anvendes af hensyn til forståelsen stillingsbetegnelser på engelsk, bortset fra stillingsbetegnelsen "master", hvor der anvendes "kaptajn".

Sagens parter

Uni-Tankers A/S er et dansk tankrederi under USTC-koncernen. Rederiet ejer og driver en flåde af tankskibe, herunder skibet Samus Swan, som ejes af datterselskabet Uni-Tankers M/T "SAMUS SWAN" ApS. Skibet var i februar 2022 forsikret hos Codan Forsikring A/S, som i marts 2025 blev overtaget af Gard.

For Uni-Tankers er som sagens bilag BA fremlagt et organisationsdiagram.

Energinet er et selvstændigt statsligt selskab, som ejer og driver dansk energiinfrastruktur, herunder et eltransmissionskabel mellem Bornholm og Sverige, der sikrer elforsyningen til Bornholm.

M/T Samus Swan

Skibet **Samus Swan** (herefter "M/T Samus Swan") er en olie- og kemikalietanker, som efter det oplyste har en besætning på ca. 15 personer, når dette sejler. Skibet sejler under det maltesiske flag og har en bruttotonnage på 4.001. Der er under sagen fremlagt flere fotos af skibet, blandt andet:



Skibet blev registreret den 6. juni 2014, og skibets motor blev produceret af M.A.N. B&W Diesel A/S (herefter "MAN") i 2008.

I juli 2019 var skibet på værftsophold i Tyrkiet, hvor skibet blandt andet fik monteret en ny ankerkæde. Som sagens bilag H er fremlagt ankerkædens certifikat af 10. august 2018. Det fremgår af certifikatet, at ankerkæden var i overensstemmelse med de relevante kriterier i "DNVGL-RU-SHIP :DNV GL Rules for classification – Ships (2017-01)".

På dette tidspunkt var skibet omfattet af DNV GL's klasseregler. Af udgaven heraf fra juli 2019 fremgår blandt andet:

"…

2 Hull and equipment

2.1 General - all ships

2.1.1 The survey shall cover examination of:
…
b) anchoring equipment, see [2.1.2]

…

2.1.2 For the anchoring equipment the survey shall include examination of windlasses, brakes, securing and chain stoppers, with special attention to condition and wear of brake linings.
Function test may be required if deemed necessary by the surveyor.

…

2 Hull and equipment

2.1 General - all ships

2.1.1 The survey shall cover:
…
b) anchoring equipment, see [2.1.5]

…

2.1.5 Windlass, including piping system and foundations shall be examined.
The anchors and chain cables shall be ranged, examined and the required complement and condition verified. The chain lockers, holdfasts, hawse pipes and chain stoppers shall be examined and drainage arrangement of the chain lockers tested.

…"

Der er fremlagt en inspektionsrapport fra DNV GL vedrørende skibet for en inspektion foretaget i perioden fra den 24. juli 2019 til den 26. juli 2019.

Senere blev skibet omfattet af Bureau Veritas Marine & Offshores klasseregler (BV). Der blev den 26. november 2020 udstedt et "Document of Compliance" (DOC) vedrørende skibets "safety management system" (SMS-systemet). Af DOC'en fremgår, at skibets SMS-system var blevet gennemgået og fundet i overensstemmelse med ISM-Code for olie- og kemikalietankere. Dokumentet var gyldigt indtil den 26. oktober 2022 med forbehold for periodisk verifikation. Den fjerde årlige verifikation fandt sted den 30. november 2021.

Af SMS-systemet af 2. marts 2020 og revideret henholdsvis den 19. april 2021 og den 3. juni 2021 fremgår blandt andet:

"…

1.4.2 Management Teams

…

UNI-TANKERS Shore Based Management Team (as per ISM definition) comprises of the:

- Chief Executive Officer (CEO)
- Technical Director

The following positions support the Shore Based Management Team:

- Designated Person
- Marine Standard Manager

…

1.4.9 Designated Person

…

Responsibility
The Designated Person shall as per the ISM Code verify and monitor all safety and pollution prevention activities in the operation of each ship including:

- Communication and implementation of Company HSSE Policy
- Evaluation and review of the effectiveness of the Safety Management System
- Reporting and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences
- Organizing and monitoring of internal audits incl. preparation of audits plans and adjustments/updating of same
- Appropriate revisions to the Safety Management System (SMS)
- Ensuring that adequate resources and shore-based support are provided
- Assessment of risks and subsequent review and update of the Safety Management System, the associated TMSA upload and various tasks related hereto (communication with and supervision to ships and departments etc.)
- Support to the CEO in the promotion of health, safety, quality and environmental excellence
- Report ISM, PSC, incident and injury statistics to management and departments
- Planning and reporting of management reviews and KPIs
- Member of Emergency Response Team

Ship-Shore-Link
To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the Company and those on board, the following persons have been designated in accordance with the ISM Code Ch. 4:

Designated Person:
Jesper Dahl Frederiksen
HSQE Manager & DPA

Deputy Designated Person:
Birgitte Medegaard
HSQE Superintendent

…

1.4.10 Communication between Vessels and Office

Contact information on Office staff, vessels and various authorities can be found in attached document **1.4.10** *Telephone List.*

…

Weekly TSI meeting
All vessels shall have a pre-booked weekly phone conference with their TSI or substitute TSI. The Master and Chief Engineer shall take turns preparing and responding to the call.

Agenda:

- Status of systems onboard
  - Navigational
  - ME
  - Aux Engine
  - Steering gear
  - Boilers
  - N2 system/Inert gas
  - Cargo pumps
  - Cargo tanks radar and other equipment
  - Deck machinery, cranes, winches
- Vessel schedule
- Purchasing
- Budget
- Stores
- K-Fleet, maintenance stock counting
- Docking
- Crew
- List of outstanding jobs
- AOB

…

2.2 Safety Management and the Operator's Procedures Manuals

2.2.1 Overriding Authority

The Master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety, security and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

ISM Code Ch. 5.2 and ISPS Code Ch. 6.1.

The Master cannot be constrained by the ship Owner, the Charterers or any other person. Hence, It will not be of any harm to the Master, and Master's authority is not in doubt or at risk, if actions are taken, and/or instructions issued, that will contradict the contents of this manual if such may be con-

sidered to be necessary for the safety of life, the safety of the ship and the protection of the marine environment.

2.2.2 Master's Responsibility

…

ISM Implementation and Compliance
It is the Master's responsibility to implement and maintain all necessary safety precautions, and to ensure that "routine" never takes over. This is done by applying and observing Company safety instructions, rules and regulations - in accordance with this management system. Therefore, Quality Assurance on board the ship is not only a matter of co-operation on board, but also of a cooperation between the Master and the Company/Operator.

…

2.2.5 Emergency Response

…

Company Emergency Response Team
During an emergency, the decision to activate the Company Emergency Response Team rests with the CEO and/or the Technical Director.

…

The company's emergency response team consist of the following personnel:

Press / Media Handling
Chief Executive Officer
Deputy: Chief Financial Officer or Managing Directors
External source: MTI Networks

Team Leader
Technical Director
Deputy: Marine Manager

Technical matters
Technical Director
Deputy: Technical Superintendent

…

2.3 Management Meetings and Review

2.3.1 Management Meetings (Office)

1.0 Objectives
Management meetings shall ensure proper operational follow up to the safe, effective, and compliant operation of the fleet and ensure that relevant staff is informed as needed.

2.0 Requirements
2.1 Weekly Management Meeting (Top Gun)
Top Gun meetings shall be conducted weekly with the participation of the:

- Chief Executive Officer
- Managing Director Commercial (Global)
- Managing Director Operations (Global)
- Managing Director Commercial (Middelfart)
- Technical Director
- Crewing Manager

The scope of meeting is company owned vessels as well as T/C vessels and is headed by the CCO/COO. Minutes of meeting shall be recorded (monthly extended meeting only) and distributed to the meeting participants.

2.2 Operational and Information Meeting (Morning Call)
The Morning Call shall be conducted once a week with participation of:

- The Technical Director
- The Technical Department (incl. Supply Chain / Logistics, Purchasing & Certification)
- The Crew Department
- The Nautical Department
- The Marine Standard Department
- The HSQE Department
- Representative(s) from the Operations Department

The scope of meeting is vessels under technical management of UNITANKERS A/S and is headed by the Technical Director, Marine Manager or DPA. Minutes of meeting shall be recorded and distributed to all employees.

2.3.2 Management Review

1.0 Objectives
To evaluate the effectiveness and implementation of company SMS

…

4.0 Responsibility & Authorities
The Senior Management Team shall perform the management review each quarter. The Designated Person shall prepare and forward performance

data min. one week in advance of the meeting and prepare the minutes of meeting, which should be approved by the participants.

…

5.0 Safety Management

…

5.0.2 Responsibility

…

On board, the Master is the Company's representative. The Master is ultimately responsible for the safe operation of the vessel and for preventing pollution from the vessel in accordance with national and international rules and regulations and with Company policies and procedures. The Master is empowered in all situations with overriding authority to act decisively and according to the best judgement and may request assistance from an appropriate person in the Company at any time in order to fulfil these responsibilities.

…"

Det fremgår endvidere af SMS-systemet, at der er udarbejdet procedurer for nødsituationer, herunder for blandt andet "Main engine failure". Af denne procedure fremgår blandt andet:

"…

1. Advise the Master and the Engineer on duty
2. If possible steer the ship using rudder and thrusters, so as to maximise distance
   from nearest hazard and to provide the most advantageous drift vector
3. Exhibit light / signals for "Not Under Command"
4. Make appropriate sound signals
5. Transmit warning to other ships in vicinity

…"

Der er fremlagt "Mooring Winch Brake Tests" af henholdsvis 7. juni 2021 og 28. oktober 2021, hvorpå der ikke er påført bemærkninger.

I september 2021 opstod der en brand i skibets maskinrum.

I Augusta, Italien, foretog flagstaten Malta en inspektion af skibet. Af inspektionsrapporten fremgår bl.a., at skibet ankom til havnen i Augusta den 13. sep-

tember 2021 kl. 17.20, og at der blev udført inspektion af blandt andet "Manning and certificates of competence, "Shipboard management" samt "Mooring arrangements". Af de yderligere bemærkninger fremgår blandt andet:

"…

The ship has been inspected after experiencing a fire in Purifier Room (Engine Room) while sailing from Livorno (Italy) to Gabes (Tunisia) on 11 Sept. 2021, about 32 miles east of Pantelleria Island.
Most likely the cause of the fire ignition was due while the 2nd Engineer and 3rd Enginer were working in the Thermal Oil System, by a sudden spread of thermal oil of about 200 ' C temp. all around the Purifier Room.
After the various procedures for requesting assistance, the ship was assisted by the tugboat named "Carlo Migno" to Augusta port and is currently moored at Commercial Berth No. 8.
Flag State Inspector join the vessel around 08:30 on board while shore people were connecting shore Current Generator from the shore side.
Actually, the vessel has the power to assurea safe stay at the berth and for the welfare of the crew on board, but not enough power to keep the ship fully alive, almost all machinery in Engine Room was switched off, as well as switched off on the Bridge. At this moment, the ship crew is not in compliance with the Minimum Safe Manning Certificate, causing the death of the 2nd Engineer and the 3rd Engineer currently hospitalized in Palermo hospital.

NOTABLE ITEMS DURING INSPECTION

…

2) The windlasses and mooring winches brake drums were noted to be in an unusual significant, and clearly visible light superficial corrosion condition by rust. Producing a potential abnormal grinding and premature wearing-out for brake linings.
3) Both mooring lines in the aft winches were wrongly made fast with more than one layer on the tension drums.

…

The onboard management was seen to be of a satisfactory standard. The vessel was found in a fair condition throughout. The safety administration of the vessel appeared to be satisfactory in concept and accomplished in practice. Safety at work practices as witnessed indicated a satisfactory level of safety awareness.
All minor deficiencies were addressed as expeditiously as possible within the restraints of the vessel's operations and the training/audit program and weather conditions.

> Recommendations were given due consideration and after due discussion was implemented if considered to be valid and beneficial. There were no deficiencies outstanding observed during the inspection.
> Improvement on the application of the ISM code on board should be taken under account.
>
> …"

Der er fremlagt faktura fra november 2021 vedrørende arbejde udført på skibet i Augusta. Af fakturaen fremgår, at der blandt andet var udført arbejde på ankerspillet (anchor winch).

BV inspicerede skibet fra den 13. oktober 2021 til den 4. januar 2022 i Italien og udstedte i den forbindelse en undersøgelseserklæring den 5. januar 2022. Af erklæringen fremgår de udførte undersøgelser og udstedte certifikater.

Af en "Veri*STAR* Info Survey Status" fra BV af 21. januar 2022 fremgår yderligere vedrørende undersøgelser og certifikater samt, at der ikke var nogen anbefalinger i forhold til "Conditions of Class/Statutory Recommendations" eller uoverensstemmelser i forhold til ISM-Code. BV udstedte endvidere en undersøgelsesrapport, som blev valideret den 17. februar 2022.

Den 22. februar 2022 kl. 10.53 kontaktede skibets kaptajn Technical Superintendent (TSI) hos Uni-Tankers, Per Vestergaard, pr. e-mail med emnet "Vessel maneuverability". Af e-mailen fremgår blandt andet:

> "…
>
> I would like to bring to your attention, that vessel is very lazy acting astern. It is very difficult to stop her, particularly during following winds. The reaction of the engine is also quire slow (take some time before running astern).
> Most probably this is due to limited power (80%)only. According to ch. eng power limited only for full ahead, but seems like astern acting is affected as well. All the pilots stressing it to me and some insisting to use the tug boats.
> This is quite dangerous, especially during entering to the locks. We need to apply half astern or more to stop vessel and this leading to very strong right effect and putting the vessel across the lock in case stbd side alongside. Port side alongside easier, however not always possible.
>
> Further to above we are experiencing some problem with rudder as well, due to hydraulic lock alarm.
> Rudder is stuck for a second or two when getting back from port or stbd to midship.

> Please arrange for rectification of this soonest or we will be forced to use tug boats.
>
> …"

I forlængelse heraf videresendte Per Vestergaard kl. 11.31 samme dag nedenstående e-mail til blandt andre Marco van der Kooi fra MAN. Af e-mailen fremgår blandt andet:

> "…
>
> We have received some concern from the captain on board Samus Swan regarding the vessels manoeuvrability of the vessel.
>
> Just before the vessel left Augusta Shipyard the propeller max ahead setting was reduced due to issues with the gear box cooling system.
>
> This adjustment was not supposed to affect the vessels max astern pitch.
>
> MAN please confirm that the max astern setting has not been restricted by the current setting.
>
> The new thermostatic valves for the LT cooling water system (PO no SAM-0509/22)are expected to be delivered to our Wrist warehouse in Denmark on Friday.
>
> Our purchase department is trying to arrange delivery on board during your next passage of Kiel on Saturday.
>
> MAN will be asked to come on board and re-set the propeller pitch settings once the new thermostatic valves have been installed on board and we have seen that the gear box temperatures have been reduced.

Marco van der Kooi fra MAN bekræftede samme dag kl. 12.50, at der ikke var foretaget ændringer på "max astern setting" i Augusta og bad Steven Lecoque fra MAN om bekræftelse heraf.

Steven Lecoque fra MAN oplyste pr. e-mail af den 23. februar 2022 kl. 10.00 blandt andet:

> "…
>
> Zero pitch only + CPP feedback/pitch levers calibration.
>
> …"

<u>Sørejsen fra Ventspils i Letland til Rotterdam i Holland</u>

Skibet sejlede fra Ventspils i Letland om eftermiddagen den 24. februar 2022 på vej til Rotterdam i Holland.

Der er fremlagt konnossement vedrørende skibets last og "Passage Plan" for skibet dateret den 23. februar 2022, hvoraf det fremgår blandt andet, at motorerne var klar til brug, at trafikforhold i området var forstået, og at "vessel reporting requirements" var forstået og opfyldt.

Den 25. februar 2022 kl. 14.45 sendte Per Vestergaard en e-mail til Marco van der Kooi og Steven Lecoque fra MAN i samme mailtråd som e-mails af den 22. og den 23. februar 2022. Af e-mailen fremgår blandt andet:

> "…
>
> We have just received information from Samus Swan that they are having issues with their pitch control.
>
> The vessel is currently en route from Ventspils to Kiel in bad weather conditions.
> The propeller pitch had been stable at around 70% since departure.
>
> Suddenly the pitch changed to 100%.
> They have now manually reduced the pitch but the result is that the vessel is not able to do more than 0,3-0,4 knot.
>
> The vessels crew is currently troubleshooting and will revert with their findings in writing shortly.
> We are seeking your advise in this case.
>
> The original ETA Kiel was tomorrow, Saturday the 26th around 18:00
> A reduced speed will delay this ETA.
>
> This e-mail is to establish contact between your good company and the vessel.
> Please advise availability for attending service technician service in Kiel.
>
> …"

Den 25. februar 2022 kl. 15.23 rettede skibets chief engineer henvendelse til TSI og Marco van der Kooi fra MAN. Af e-mailen fremgår blandt andet:

> "…
>
> We encounter a trouble with the ME Pitch .
> ME Set Point
> ME Actual load : 80 %
> ME Pitch Handle : 10

ME pitch indicate 78 %

When all of the sudden the ME actual load reach to 100 % and the ME Pitch drops to 50 %

We did the following :
1. We tried to use the ME local control panel / we switch the pitch control to local to be able to increase the Pitch % .
its working but the problem is the ME actual load is reaching to 100 % and the temp. for Red Gear is rising and so are the ME Exh Temp.
we tried to use the combinator /separate / and constant mode with no success.
With our current setpoint on the ME we are only doing .6 Knots due to bad weather.

Red Gear Press and pitch are in normal parameters.

…"

Kl. 15.44 skrev chief engineer videre blandt andet og vedhæftede fotos:

"…

Additional info.

We also tried to use the ECR control panel same result.
ME Actual load 80% and the pitch is always at 60 % see the attachment.

Is there's a way that we could control the pitch separately without affecting the ME load.

.."

Marco van der Kooi fra MAN besvarede kl. 15.54 e-mailen fra kl. 15.23. Af e-mailen fremgår blandt andet:

"…

It seems that the load indication goes to high.
When reaching above 100% load the pitch will reduce to save the engine.
This test we did not perform yet due to aborted seatrial.
Please try to take control local and test.

…"

Kl. 16.10 besvarede chief engineer denne e-mail. Af e-mailen fremgår blandt andet:

"…

We Already did local test on the ME control panel.
As soon as we switch to local the ME actual load is increasing to 100% load.

…"

Kl. 18.35 rettede skibets kaptajn henvendelse til Per Vestergaard og Marco van der Kooi og Steven Lecoque fra MAN. Af e-mailen fremgår blandt andet:

"…

Please note below explanation/observation by ch.eng. regarding issue with ME pitch. Kindly send your advises or arrange service engineer to rectify the problem with vessel's manoeuvrability before vessel enter Kiel lock .

For now we are unable to handle vessel as required or we need to inform Kiel Canal Authority regarding this problem.

We will test ME ahead/astern as soon as weather improved and we have a chance to do so.

Best ETA Kiel Pt. with present speed abt. 7.0 knots 09:00LT/27-02-2022, however some
improvement in speed expected due to improvement of weather conditions. Reverting with updates to ETA by tomorrow morning.

…"

Med e-mailen videresendte kaptajnen en e-mail af kl. 18.13 fra chief engineer til kaptajnen. Af denne e-mail fremgår blandt andet:

"…

so far I have noticed that the ME actual load is no longer the same as the pitch. unlike the first adjustment for the load restriction that if the ME actual load is 80% the pitch is also 80%.
but now it's different ME Actual load 80% = Pitch 65%
another is that the load restriction seems to have disappeared when we set the Pitch lever to 10, the actual load of ME becomes 100%.
in this situation the maneuvering is especially delicate and not knowing what exactly the actual load of ME and Pitch % is.

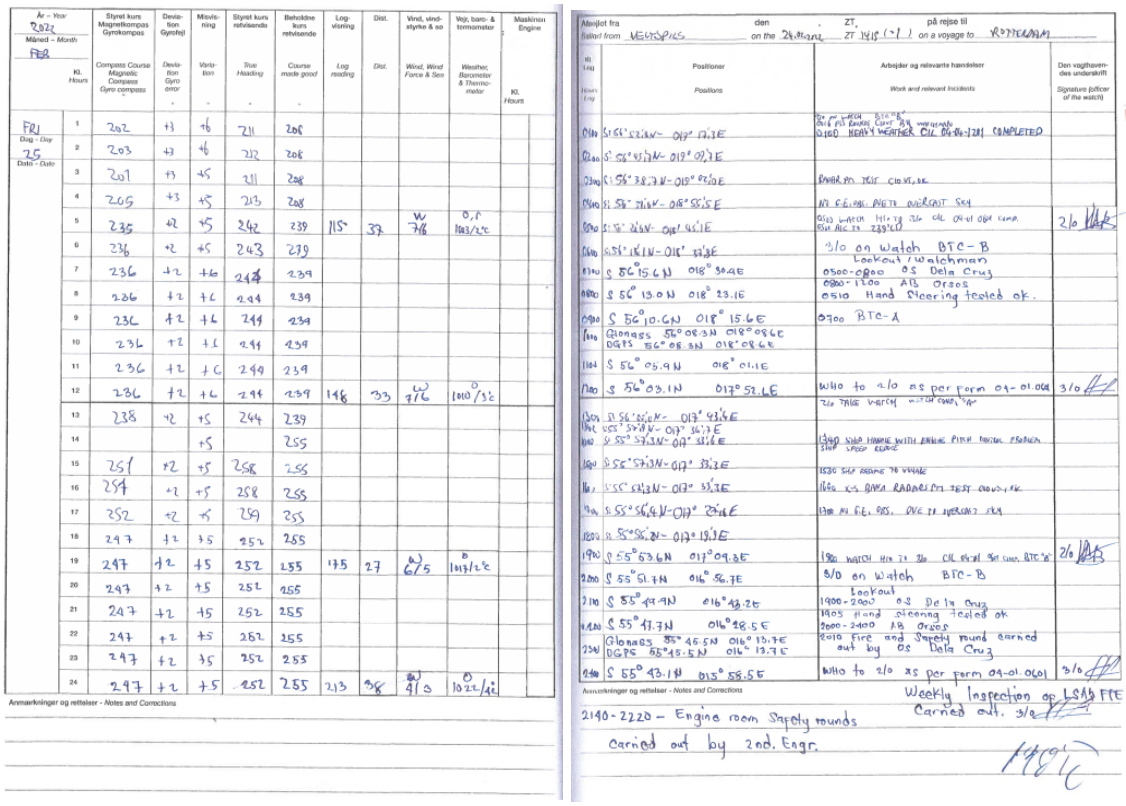
I would like to suggest with your permission to remove the ME load restriction so that it can be used accordingly. we will not run ME beyond 80% until the MAN can test it.

> hopefully before we enter the kiel canal someone will check the problem with the ME load.
>
> …"

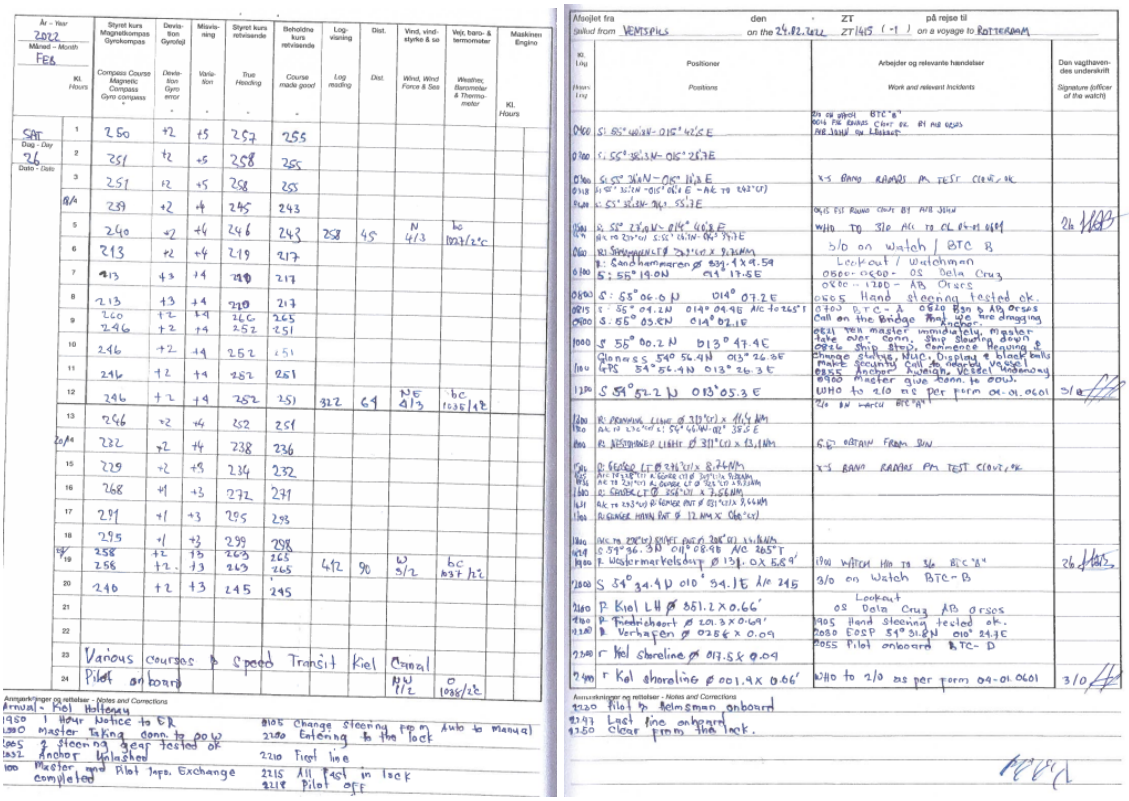
Marco van der Kooi fra MAN besvarede kaptajnens e-mail kl. 22.20. Af denne e-mail fremgår blandt andet:

> "…
>
> Just some small explanation.
>
> The actual load is not always the same on the different pitch positions.
> The actual load is determined by the engine, pitch, weather, see condition, etc.
> So it is not only pitch.
> The load is not restricted, I restricted the max ahead position to keep the load on max 80%
> What happens now is that somehow the engine can't reach the requested rpm and therefor the load goes up.
>
> Can you try to sail on combinator mode or a lower setpoint for rpm in constant speed?
>
> …"

Skibets logbog for den 25. og den 26. februar 2022 er fremlagt som sagens bilag AI. Af logbogen for den 25. februar 2022 fremgår:



Af logbogen for den 26. februar 2022 fremgår:



Den 26. februar 2022 kl. 09.46 sendte skibets kaptajn en e-mail til Per Vestergaard vedhæftet fotos. Af e-mailen fremgår blandt andet:

"…

Further to our phone conversation, please note that problem with ME pitch were due to dragged Port anchor, which was accidentally let go, due to heavy weather conditions and broken chain stopper. Please see attached pictures of missing chain stopper and stone pinched between anchor flukes and wire catch by fluke.

We are now trying to remove the wire, but most probably we will be unable to remove the stone.

As discussed I will inform Sartory and Berger regarding this issue in order to obtain permission for transit with stone.

…"

Den 26. februar 2022 registrerede Energinet en driftsforstyrrelse. Af en intern e-mail af kl. 10.08 fremgår blandt andet:

"…

Til orientering er der rapporteret nedenstående driftsforstyrrelse ind til Team Drift Analyse:

Hvor er hændelsen registreret?: Kontrolcenter EL
VHI: Lars Fogt Andersen
Tidspunkt: 2022-02-26 06:17:00 CET
Driftledelsesområde: Fyn & Sjælland
Fejlramt komponent: BOYS_060_HAE **Fejltype:** def_udkobling
Fejlbeskrivelse: Forbindelsen til Bornholm altså BOYS_060_HAE udkoblede deff. sammen med resten af station HAE samt bryder i Sverige. Der er ca 20.000 forbruger ude, det oplyser BEOF. Produktionsudfald kan vi få oplyst når øen igen er med forsyning.
Personskade: Nej
Anlægsskade: Ja
Beskrivelse af anlægsskaden: Der er måske tale om fejl på søkabel, luftledning, ende muffe eller andet.

…"

Det er ubestridt, at M/T Samus Swans anker ramte Energinets eltransmissionskabel til Bornholm den 26. februar 2022, hvorefter Bornholm oplevede strømsvigt (episoden).

Der er fremlagt besætningsliste, som blev udfyldt i Rotterdam den 28. februar 2022 af skibets kaptajn.

Det efterfølgende forløb

Det er oplyst, at Søfartsstyrelsen efter episoden foretog en politianmeldelse. Af politirapport af den 28. februar 2022, hvor sagens art er angivet som "Sikkerhed, undersøgelse", fremgår blandt andet:

> "…
>
> Undertegnede ringede mandag d. 28/2 2020 Ca. kl. 13.45.
>
> Via firmaets reception fik jeg kontakt til en person, der præsenterede sig som, Peter Stokbro, teknisk direktør i Uni-Tankers.
>
> Jeg præsenterede mig og Peter Stokbro sagde uopfordret, at han godt vidste, hvorfor jeg ringede.
>
> Peter Stokbro forklarede, at han i dag, mandag d. 28/2 2022 ca. kl. 12.00 var blevet kontaktet af de svenske maritime myndigheder, der havde sagt, at skibet, Samus Swan formentlig havde sejlet over et søkabel til Bornholm og havde været skyld i, at dette var blevet beskadiget, så strømmen var gået på Bornholm.
>
> På baggrund af disse oplysninger havde de igangsat en intern undersøgelse. Denne undersøgelse havde forløbeligt vist, at skibet Sarnus Swan havde været på den position, hvor kablet skulle være blevet beskadiget.
>
> De havde kontaktet skibets kaptajn, der havde oplyst, at i området d. 26/2 havde der været dårligt vejr i området. Skibet havde haft motorproblemer. I forbindelse med dette dårlige vejr og bølgegang, havde surringen, der holdt anker og ankerkæde formentlig svigtet og skibet havde tabt anker og 200 meter ankerkæde. Peter Stokbro oplyste, at det var formentlig dette anker eller kæde, der havde beskadiget kablet.
> Han oplyste, at han var ked af, at firmaet ikke havde kontaktet myndighederne noget før, men grunden til dette var, at de ganske enkelt først blev gjort bekendt med det i dag ved middagstid.
>
> Firmaet, Uni-Tankers Aps ville påtage sig det fulde ansvar for beskadigelsen og dermed strømsvigtet på Bornholm. Han havde allerede taget kontakt til deres forsikringsselskab.
>
> Peter Stokbro blev af undertegnede gjort bekendt med, at de skulle gemme alle relevante elektroniske oplysninger på skibets placering, sejlrute og kommunikation. Han oplyste, at de til fulde ville samarbejde med politiet.
>
> Han blev gjort bekendt med, at politiet ville kontakte ham igen med henblik på en egentlig afhøring til sagen.
>
> …"

Efter anmodning fra dansk politi foretog hollandsk politi den 2. marts 2022 en afhøring af M/T Samus Swans kaptajn, hvilket forklaring under sagen er fremlagt på hollandsk, engelsk og dansk. Af den engelske oversættelse fremgår blandt andet:

> "…
>
> [OFFICE TRANSLATION]
>
> The suspect stated the following:
>
> "This interrogation takes place in the question(Q)answer(A) form.
>
> I am the master of the Maltese-flagged ocean-going vessel Samus Swan. I am aware of the fact that you wish to interrogate me in connection with a damaged underwater power cable between the island of Bornholm and Sweden. Present at this hearing is the lawyer for the owner of the vessel, Uni Tankers, Ms. Marina Pappas. Yesterday my counsel Willem Boonk, lawyer at law firm Smallegange Advocaten in Rotterdam agreed that this hearing can take place without his presence, but in the presence of Marina Pappas. You informed me that I am not obliged to answer. I do not want to make use of this.
>
> Q: Can you indicate how long you have been captain of this ship and what is the familiarity of the rest of the crew with this ship?
>
> A: I have been a captain on the Samus Swan since 2019. I have been sailing as a captain since 1996.
>
> *I'm working on tankers since 1996, however as master since 2009. Just to be precise.*
>
> The rest of the crew is also experienced and familiar with this vessel. The crew consists of 15 people.
>
> Q: What is the sailing/leave schedule like?
>
> A: I am on board for 2 months and then have 2 months off. I have been on board for 1 month now. This does not apply to the entire crew, most have different contracts. The maximum time on board is 6 months.
>
> Q: What is the watch schedule of the bridge personnel like?
>
> A: The 2nd and 3rd mate are on watch on the bridge. The second mate is responsible for loading and unloading. In bad weather conditions, there is also a lookout on the bridge. This was the case on the last voyage.

2nd Officer and 3rd Officer shared a navigational watch on the bridge.

The chief officer was responsible for cargo operations and he did not keep navigational watch on the passage from Ventspils to Kiel Canal.

Q: When did you depart from the last port and what were the details?

A: We left on February 24, 2022 from Ventspils, Latvia with destination Rotterdam. We had loaded Biodiesel (FAME). The weather was bad and the weather forecast was also bad. The forecast was wind force 6/7 with 35 knots of wind.

Q: What did you do to ensure safe sailing with respect to the bad weather forecast?

A: My orders to the crew were to make sure everything was sufficiently sea fastened. In Ventspils, the anchors were properly sea fastened and checked before leaving port. After that, they were not allowed on deck because of the bad weather. We left the port of Ventspils without a pilot on board.

Vessel departure from berth with pilot and one tug boat secured on the port quarter. However due to bad weather pilot had disembarked prior breakwater due to weather conditions at that time did not allowed pilot to disembark at fairway buoy as normally it should be.

Due to the bad weather, the pilot advised us remotely and did not sail with us, because the weather was too bad for the pilot boat to pick a up pilot at sea. Normally, we would have secured the anchors at sea, but this was an exceptional circumstance. About the anchors I can tell you that the ship was in the yard for major maintenance from June to November 2021, when the anchor gear was also completely checked and the brake bands of the winch drum on the anchor winches were replaced. After this maintenance, the anchors were used and we did not have any peculiarities with the anchors or anchor winches.

In fact, vessel was in Ship Yard from 13th of August 2021 until 4th of January of 2022. However, maintenance of ancho winches and mooring winches took place somewhat in between mid of October 2021 and beginning of November 2021. There should be a records in the office or at least invoices for jobs performed.

Q: How did the voyage go otherwise?

A: We were sailing on autopilot and the wind was coming in from port. On Friday, February 25, 2022 at approximately 2:40 p.m., I was notified of an "engine overload alarm" on the main engine. On board we began to investigate why this alarm occurred. The alarm was caused by a difference between the power supplied by the main engine and the power on the pro-

peller shaft. We then investigated and it turned out that the pitch of the propeller was at 80% so the alarm remained off. We started sailing with less power, at a speed of about 6 to 7 knots, and the alarm remained off. We then shared our findings with the superintendent of Uni Tankers in Denmark. Eventually it was agreed that the superintendent would come on board in Rotterdam for further inspection. We then also decided to order a tug as a precautionary measure for the lock in the Kieler Channel as we could not explain the alarm. We then tested everything and steered by hand for a while. When everything appeared to be working properly, we continued our journey.

Vessel was steered by Autopilot, while "ME overload" alarm did appear. Pitch load was immediately reduced to "2" and investigation initiated. Superintendent was informed on phone and third-party technicians contacted on mail. Sometime later, after operation of pitch solenoid valve ch. eng. Informed that ME is getting back to normal and both of us attended the bridge and adjusted pitch to 80% of power in order do not run into trouble again, after reason of ME alarm is established.

Use of the tug for Kiel lock entry was discussed with Superintendent as a possibility, but was never ordered afterwards.

Q: What was the position when this alarm occurred?

A: I gave you a photo printout from the Ecdis which says: anchor accident Pic1. That was the position when the "engine overload" alarm occurred.

That was not picture of anchor incident but picture of ME overload (said incident) at 02:40LT/25-02-2022.

Q: What was your speed then and what is the usual speed?

A: Normally we sail at a speed of 9 to 10 knots. That is what we were doing at the time. Because of the bad weather the speed was sometimes a bit less, but this is common with bad weather.

Speed before 02:40LT was about 6-7 knots and after ch.eng. reported all getting back to normal speed was abt. 6 knots and getting up.

Q: How was the rest of the trip?

A: On 26 February 2022 the wind had died down, around 06:45 I was on the bridge and asked the 3rd mate what time we would be at a suitable position outside the fairway to check everything after the bad weather. I received the reply that this would be at 09:00. At about 08.00 the staff started checking the equipment. At 08.20 I was informed by the bosun that port anchor had run out. We then wanted to raise the anchor but were not immediately successful. We then stopped the ship and adjusted the bow thruster. We then indicated to the other ships in the vicinity that we were Not Under

Command (NUC) with the appropriate day shapes. We were then able to bring in the anchor. I was informed that the anchor chain had extended to 8 shackles. We have a total of 9.

That is correct. Total length of port anchor 9 shackles.

The anchor was then properly sea fastened again. There was damage to the winch and there was a large stone between the anchor flukes. The anchor was secured again at 08:55. Everything was then tested and found to be in order, after which we continued the voyage to Rotterdam. Only when we arrived in Rotterdam was I informed that a power cable had sustained damage near Bornholm.

Q: Did you or any of the crew see or hear that the anchor had run out?

A: No we never knew this until the boatman saw it on the morning of the 26th. Nobody felt or saw anything. From the bridge the anchor windlass cannot be seen and because of the bad weather no one was allowed on deck. In retrospect, the alarm of Feb 25 at about 2:40 p.m. may be traced to the running out of the anchor.

This is not my statement but police officer's suggestions only and to be deleted.

Q: How is the anchor operated?

A: This is done manually from the forecastle (fore part). The ship has a standard anchor control like on many ocean-going vessels. There is no control from the bridge. There is also no light or anything that comes on when the anchor is out. The anchor is protected in several ways against spontaneous runout. There is a brake band on the drum, which was replaced 2 months ago. There is a so-called backstop protection block and an end stopper.

Q: Could it be that the ship's course showed some zigzags?

A: No, I would not say so. I can explain, however, that in bad weather the course is never completely straight. The ship is steered by a steering automaton. The sea is beating against the port bow as a result of the wind and the ship is being steered to starboard. The autopilot then catches this in turn by giving rudder to port. This makes you sail a zigzag course when magnified.

Q: Who can operate the anchor.

A: In principle, the deck crew and helmsmen. It is the duty of the bosun.

Any operations with anchors are ONLY by the master order.

Q: Can you explain anything else about the running out of the anchor?

A: No one on board saw, heard or felt that the anchor had unintentionally run out. Nor did we notice it from the course and speed of the ship. There is no panel showing that the anchor has come out. If I had had any suspicion at all I would have taken action on it by, for example, stopping the ship."

After the statement was read to the suspect, the suspect stated that he agreed with the statement, but was unable to sign because the statement was recorded in Dutch and he is not fluent in the Dutch language.

The suspect,
V. Kalincuk

…"

Af politirapport af den 4. marts 2022, hvor sagens art er angivet som "Forstyrrelse af samfærdselsmidlerne", fremgår blandt andet:

"…

Mail med svar fra det Hollandske havnepoliti modtaget fredag d. 4/3. Af mailen fremgår det, at polititjenestemand, Jorden Sloeserwij d. 2/3 2022 foretog en afhøring af kaptajnen på skibet, Samus Swan. Tilstede ved afhøringen, var en advokat fra rederiet.

…

Kaptajnen oplyste, at der var dårligt vejr i området d. 25/2 om eftermiddagen og der lød en overbelastningsalarm. De havde undersøgt, hvorfor alarmen var gået, og dette var diskuteret med en overordnet fra Danmark. Der var efterfølgende blevet sendt en overordnet til Rotterdam.

…"

Energinet udarbejdede en rapport af 31. marts 2022, hvoraf der om den 26. februar 2022 fremgår blandt andet:

"…

According to the SOG plot the vessel seems to get a more unstable speed after app. 05:24 indicating the anchor is dropped at this time. This continues past the time the cable is damaged and to app. 08:19 local time, where the vessel stops and changes heading a lot. This strange behavior strongly indicates the vessel is picking up the anchor.

…"

Der er endvidere fremlagt en udateret fotorapport udarbejdet af hollandsk politi og pressemeddelelser af henholdsvis den 28. februar 2022 og den 26. marts 2022 fra Energinets hjemmeside vedrørende episoden.

Uni-Tankers rapport om episoden

Uni-Tankers udarbejdede efter episoden en rapport om forløbet. Det er oplyst, at rapporten blev udfærdiget den 1. april 2022. Af rapporten fremgår blandt andet:

"…

EXECUTIVE SUMMARY

On the voyage from Ventspils to Rotterdam between 24th and 26th February 2022, M/T Samus Swan accidental paid out its port anchor and chain in full during rough weather. The anchor chain was discovered out in the morning of 26 February 2022.

This report was made to determine when and why the anchor was released and if this had any relations to the reported damage to the EPC (Electric Power Cable) of Bornholm. The report is also to find lessons learned to ensure that this does not reoccur on any of the company vessels.

During analysis of the data there were key points indicating abnormalities of the vessel's normal intended behaviour, and the expected actions executed by the crew.

On the 25 of February at approximately 04:30 the vessel unexpectedly decreased speed. Again at 14:00 the vessel decreased speed to almost 0 Kn. This speed reduction lasted for approximately 2,5 hours. During the 2,5 hours with no speed, the crew directed their focus on the Main Engine, which turned out not to be the cause of the speed decrease. There are several indicative evidence that the anchor went out during the early morning of 25 February 2022.

The ME and pitch issue is concluded **NOT** to have any relation to reducing vessels speed, it is concluded that this was due to the anchor paid out. It is also concluded that the ME and pitch did **NOT** have any malfunction during the speed decrease. This is also confirmed from ME maker MAN.

On the 26 of February at approximately 06:19 Hours the vessels passed the EPC of Bornholm. During the passage of the EPC of Bornholm it can **NOT** be concluded that the anchor of M/T Samus Swan was in contact with the EPC. There is indicative evidence that the anchor was out, however the probative evidence that the M/T Samus Swan caused the reported damage to the EPC is **NOT** present. The speed did not reduce when passing the

area indicating cables on the seabed. The vessels HDG and COG did also not indicate any abnormalities that could explain or prove the anchor caught the EPC.

It has not been possible to determine with certainty when and where the port anchor was paid out. However, in consideration to described sequence of events it would appear reasonable to conclude that the anchor lashing broke due to bad weather.

The condition of the anchor lashing equipment on departure Ventspils are concluded to be in full alignment with industry standard. It is also concluded that the anchors were properly lashed before commencement of sea passage.

Various preventive measures have been put in place by Uni-Tankers to prevent a similar situation to reoccur in the future on any vessel in the fleet. A full list of preventive measures is listed at the end of this report, however, following are a few measures

- Fleet wide knowledge sharing to vessel crew re-emphasizing importance of checking the anchor equipment and lashing before departure
- New 3-day leadership course established for top 4 onboard
- Fleet wide test of anchor equipment and chain lashings.
- Improve communication between departments, speak out loud if there is a problem – small problems can suddenly get excessive

INTRODUCTION

SUMMARY OF EVENTS

On 24 February oil chemical tanker M/T Samus Swan departed Ventspils in Latvia on route to Rotterdam in the Netherlands. Vessel was loaded with FAME. Weather conditions rough sea with wind 35 Kn. from SSW. Vessel was made ready for sea on the order of master and chief officer. Bosun confirmed both anchors lashed and vessel ready for sea passage. All crew members went inside the accommodation and did not attend the deck before 26 February in the morning.

On 25 February in the morning the weather condition got worse, and wind increased to gust up to 50 kn. for a couple of hours and then the wind decreased to 30-35 Kn. Vessel was pitching rolling.

At 14:01 hour's vessel underway suddenly reduced speed rapidly, from 5.3 Kn. to 0 Kn. in few minutes. ME alarm indicated high temperature and pitch was reduced to 70 %. During the next couple of hours, the engineers were trouble shooting with support from TSI and ME Maker. Due to past problems with the ME propeller pitch settings, it was assumed from ves-

sel's side, that this was causing the speed reduction. The vessel was not making any speed and pitch was 70-80 %.

At 16:19 hour's vessel began to pick up speed again and was underway with speed 5.1 kn.

During the night vessels speed increased and was in average 9 kn.

On 26 of February at 06:19 hours the vessel was passing cables of Bornholm, no notable HDG and COG change, nor speed reduction observed. During the passage of the area with cables, the speed was in average 10 Kn.

At 08:19 hours the bosun report the port anchor chain out, to the 3rd. Officer. The Master reduced speed and the anchor and chain was recovered to water level. The crew observed a stone and some wirer on the anchor when it was at water level. The anchor flukes were also bent.

At 10:10 hours the vessel was again proceeding at full speed 12.5 Kn. towards Rotterdam.

See timeline of events in **(Appendix 1)**

INITIAL ACTION FROM UNI-TANKERS

On 25 February 2022, the TSI had been in contact with the vessel regarding expected ME problems.

On 26 February 2022 09:28, the Uni-Tankers TSI received information that the anchor and chain had been observed paid all out. The Anchor and chain were recovered on board, and the vessel was steaming towards Kiel Light House. The vessel was at the time of the reported incident leaving the TSS at Bornholm. No damage to crew or vessel was reported, the tip of the anchor flukes were reported bent.

On 28 February 2022 AM, the Uni-Tankers office staff discussed the event on M/T Samus Swan, and the conclusion from the Technical Director was to send an Investigating team to M/T Samus Swan in Rotterdam, 29 February 2022.

One TSI and one MSI attended the vessel in Rotterdam 29 February AM, together with one lawyer from the insurance company.

During their stay in Rotterdam, the TSI and MSI interviewed selected crew members together with attending lawyers, also physical evidence and data were collected. Photos were taken and inspection of anchors and anchor equipment were made.

By combining the crewmembers witness accounts with VDR recordings, AIS information logbooks and photos, it was possible for the TSI and MSI two establish the sequence of events before, during and after vessel discovered the anchor was out on 26 February 2022.

The sequence of events forms the basis for the investigation into the circumstances that caused the anchor and chain to roll out.

DESCRIPTION OF THE VESSEL



VESSEL NAME	M/T Samus Swan
CALL SIGN	9HA2333
FLAG	Malta
PORT OF REGISTRY	Valetta
TYPE OF VESSEL	Oil/Chemical Tanker Type 2
GROSS TONNAGE	4001.1
LOA	105,5 m
BREADTH	16,8 m
SUMMER DRAUGHT	6,281 m
CLASS	BW

(See Appendix 2) for more specific ship particulars.

M/T Samus Swan was at E. Noe shipyard in Augusta, Italy between SEP-2021, and JAN-2022

Port and starboard anchor brake lining was exchanged in shipyard.

At the time of the incident, M/T Samus Swan was manned with 15 crew members of various nationalities. **(See Appendix 3)**

<u>Watch schedule</u>

- CO was not attending the bridge for navigational duties during the passage.
- 2nd officer watch 00:00 – 05:00 and 12:00 – 19:00
- 3rd officer watch 05:00 – 12:00 and 19:00 – 00:00

NARRATIVE

SEQUENCE OF EVENTS

The course of events is presented from the perspective of the involved people on M/T Samus Swan to give insight into how the events were perceived before, during and after the incident. The narrative is based on interviews with a selected group of crew members, VDR recordings, log book records, emails and photo documentation taken before, during and after the incident.

Weather conditions is based on the ECDIS display and logbook entries, there are no data on the estimated current for the entire sea passage.

The course of events covers the sea passage from Ventspils to the position of the anchor recovery in the period 24 February to 26 February 2022.

All times are the vessel's local time

Below crew members were interviewed by the MSI and Lawyers:

- Master
- Chief Officer
- 2nd Officer
- 3rd Officer
- Bosun
- AB 1
- AB 2
- OS 1
- OS 2

Below crewmembers were interviewed by the TSI and Lawyers:

- Chief Engineer
- 2nd Engineer

The final statement from the above crew is in **appendix 4.**

DEPARTURE

On 24 February 2022, M/T Samus Swan was alongside in Ventspils, Latvia. Cargo operation had been completed, and the vessel was ready for scheduled departure at 13:55 hours, towards Rotterdam, Netherlands transiting the Kiel Canal.

The vessel was loaded with 4,590 mt FAME (Fatty Acid Methyl Esther's) ANNEX II cargo.

(See Appendix 3)

Draft F = 5.50 m and A = 6.50 m, see Pilot Card and Master/pilot exchange **(See Appendix 6)** Passage plan prepared by 2nd officer and signed by all navigating officers. **(See Appendix 7)**

All VCM CL. In relation to departure signed and completed 24 February 2022 - 13:30

(See appendix 8)

14:05 the pilot disembarked the vessel before it was passing the breakwater, due to adverse weather outside. Wind south southwest 35 Kn. and sea state around 2,5 m height. The Bosun and OS 1 who were assign on the forward mooring station, commenced securing the anchors with chain and bars. They also got orders from Master and CO to secure the vessel for rough seas. AB 1 who was assigned for the aft mooring station also started to secure the vessel for rough seas, from the aft and moving forward. He removed the scupper plugs and secured all loose gear. When AB 1 arrived at the forward station he participated in the securing of both port and starboard anchor, together with the Bosun and OS 1. AB 1 double checked the anchor chain lashings and confirmed in the interview that they were tight.



Picture taken from bridge on M/T Samus Swan, 25 February 2022

At 14:13 hours C/O and Master instructed the bosun on the radio how to set the heating coils for the cargo.

Bosun: *"we need to finish forward first"*
Master: "*yes finish forward first, you need to change clothes first, then you can set the heating coils*".

At 14:15 hours SOSP, Weather condition: wind 35 Kn. SSW, sea force 5.

(Beaufort scale See appendix 9)

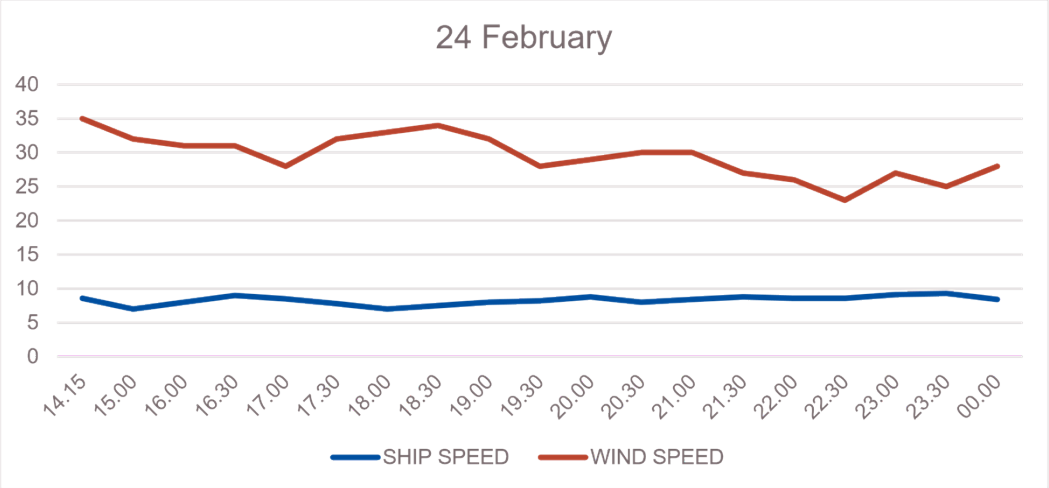
At 14:18 hours both anchors secured with brake, chain lashings and ACS. The Bosun began to make the settings of the heating coils and reported this to CO and master, they were still on the bridge. The crew only made settings of the heating coils on the starboard side, as there was too much water on deck port side. Bosun, AB1 and OS 1 all confirmed that the anchors were properly secured, before they went inside the accommodation.

2nd officer and CO confirmed that they had received a call from bosun that both anchors were secured, and vessel ready for sea. CO did not go on deck to check the anchors.

CL on deck before departure completed **(See Appendix 8)**

At 15:34 hours weather condition still the same, the vessel turns to port to make lee on the port side. The crew went on deck for adjusting the heating coils instructed by CO.

At 15:53 hours the vessel turned back on planned route towards Rotterdam via Kiel Canal. During the period were vessel was on different course to avoid water on deck port side, neither CO or other crewmembers went forward for second check of the anchors.



Vessel speed and wind speed on the 24 February 2022 from 14:15 to 00:00

THE VOYAGE

During the voyage to Rotterdam, the CO did not go on watch, the 2nd and 3rd Officer made a 5-7 hours' watch rotation.

On around 17:30, the Master returned to the bridge with the night orders, he usually appeared on the bridge at least one more time after issuing night orders before he goes to sleep. The weather condition unchanged and wind 32 Kn. From SSW and sea Force 5 on the (Beaufort Scala).

3rd Officer and duty AB independent explained that they switch on the search light, to check the condition on deck. They saw a lot of water on deck.

At 18:55 hours, **M**aster's night orders signed by 2nd and 3rd Officer. **(See Appendix 10)**

On 25 February 2022 from 00:00 until 05:00 (2nd Officer watch), the wind picked up and reached gust up to 52 Kn. Weather condition filed in deck logbook, westerly wind 7 and sea sate 6. Vessel speed in average 7.5 Kn.

The vessel was still facing rough weather and vessel was pitching and rolling in the waves. At times the vessel was pitching heavily into the waves hammering the bow.

2nd Officer and duty AB unanimously explained that they during their watch switch on the search light to check the deck. There was a lot of water on deck.

Between 04:00 and 05:00 vessel speed decreasing from 6.6 Kn. down to 2.8 Kn. The HDG and COG indicators revealed a big difference in the two headings. After the speed drop, vessel proceeded at 12 kn. less speed than before 04:00.

See route data **(Appendix 11)**

No unusual sounds detected by any of the crewmembers during night. Also, not from any of the OOW and the AB, s performing duties as lookout on the bridge.

CL change of watch completed **(See appendix 12)**
CL heavy weather completed **(See appendix 13)**

Approximately **at 07:30**, the CO and Bosun had their daily work meeting in the smoking room. Bosun was instructed not to perform any work on deck due to the heavy weather. The daily work task was cleaning inside the accommodation. 3rd Officer had observed from the bridge some gratings not in the place they should be but was instructed by CO not to send anybody on deck.

The deck crew did not attend the deck during the whole day of 25 February 2022, Bosun did not check the anchor during his watch nor did any of the AB´s and OS's. They were clearly instructed by CO not to attend deck.

See work plan meeting **(Appendix 14)**

ENGINE ISSUES

ACTION ON THE BRIDGE 25 FEBRUARY 2022

At 14:01 hours the vessel reduces speed rapidly from 5.3 kn. to 0 Kn. in less than two minutes. 2nd Officer on the watch could feel vibration on the bridge, and 14:03 he receives a call from the engine room if he had reduced pitch. 2nd Officer informed he did not reduce and was instructed by the engineers to reduce pitch to 85 %. The pitch was before 14:01 at approximately 85-90 %.

At 14:04 hours the vessel speed was 0 kn. and not moving over the ground. 2nd Officer did not inform Master of the speed reduction. Difference in HDG and COG increased.

At 14:05 hours engineers called the bridge, and the 2nd Officer informed he will go to pitch 80 %, speed is still 0 – 0.4 Kn. Vibration increasing on the bridge.

At 14:08 Master had been talking with the CE outside the mess area, when the 3rd Engineer came from the engine room to inform the CE about ME overload problems. Master attends the bridge.

2nd Officer informs Master that pitch was 80-85% and he had reduced to 70%, speed 0-0.4 Kn. Master calls the engine, (talk with CE) and informs that they have 90-92 % and no speed. Master increases the pitch to 98 % but is instructed on the phone to reduce again. Vibration on the bridge. Master informs again CE they make no speed; they agree to keep pitch on 70%.

At 14:11 hours Master leaves the bridge and goes to the ECR, before leaving the bridge he instructs the 2nd Officer to keep the pitch, vessel is still not making any notable speed. Vessel is still steering on autopilot, HDG and COG is more than 85 degrees difference.

At 14:18 hours Master returns to bridge and informs the 2nd Officer that the engineers will take engine control.

At 14:19 hours the engineers take control over the engine and commence trouble shooting.

At 14:25 hours CE called the TSI to discuss the ME problem. Speed still not notable. The Master instructs the 2nd Officer to go on the monkey island and investigate noise from the Radar, he wants service in Rotterdam.

At 14:27 hours Master asks CE *"why are we shaking like that"*[2] then Master talks with the TSI on the phone. The focus is ME issues and the pitch, pitch is still 70-75%. Vessel making no speed and heavy vibrating on the bridge.

Master talking on the phone with the TSI and discussing the radar antenna.

At 14:36 hours Master talks with the CE on the radio, asking again why the vessel vibration is so intense.

At 14:43 hours Master suggests CE to go into combination mode. CE is on the bridge and discuss with Master speed and pitch setting. Still vibration on the bridge. CE suggest going at anchor. CE finds that everything looks normal. Master attends and leaves the bridge.

At 15:00 hour CE talked with the 2nd Officer on the bridge, asking how the speed drop happened. And what happened on the bridge. He also suggests 2nd Officer to drop anchor. Still vibration on the bridge.

At 15:23 hours the Master attending the bridge discussing with the 2nd Officer what to write in the deck logbook on the ME failure. Discussion is also if they can drop anchor, but the Master's conclusion is that it is too dangerous with the ME failure.

At 15:37 hours Master reports to Operations dept: problems with ME pitch control and loss of speed. At present condition they cannot drop anchor, however, they will evaluate possibility after weather improvement to drop anchor or drifting.

At 15:47 hours Master calls the crewing department and discuss the accounting system, seamanager etc. Vessel is still not making speed.

At 16:19 hours vessel begins to pick up speed again, the 2nd Officer did not inform Master or engine department on the speed increasing.

Weather condition haven't changed and wind 30 Kn. from WSW.

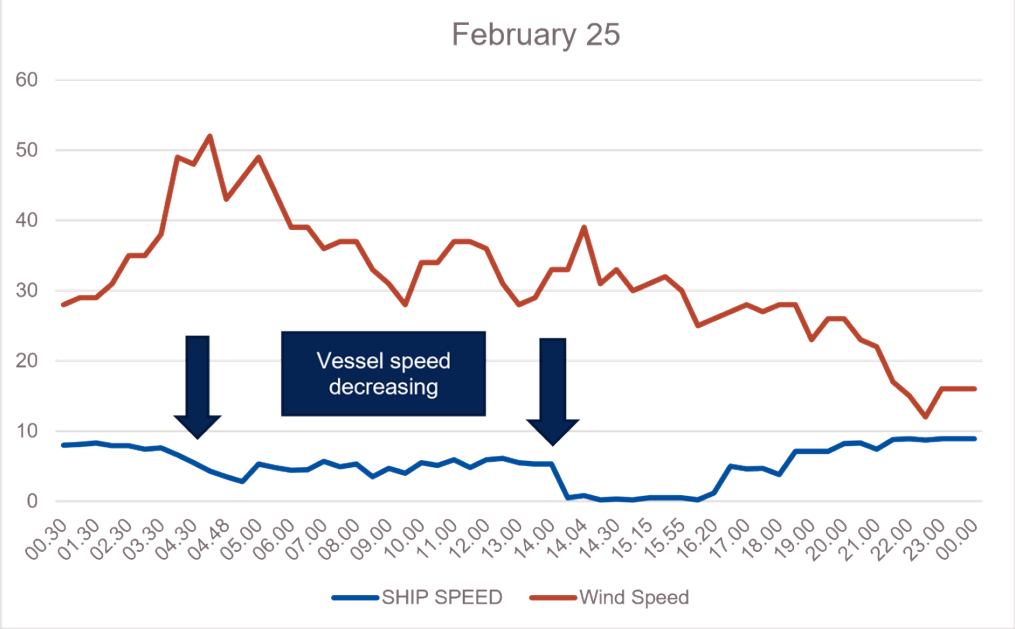
Between 16:21 and 16:35, the 2nd Officer is talking several times on the phone with the engineers, they adjust the pitch up and down between 15 % and 75 %. Speed is increasing. The Master is also informed on the phone of the vessel's speed increasing.

At 16:35 vessel's speed increased to 6.0 kn. HDG and COG within the limit of what could be expected under the given weather circumstances. Pitch is 87 %

At 16.36 hours the Master attends bridge and informs 2nd Officer that they are back to normal, control is still in the engine.

At 16:39 hours the 2nd Officer takes control of the engine back to the bridge, he is instructed to keep pith 78 %.

Vessel is proceeding on planned route, and the engineer is still in contact with TSI and ME maker MAN for trouble shooting the ME issues. During the evening, the weather is decreasing, and at midnight the wind is 16 Kn. WNW, deck logbook weather input is W 4/3.



Vessel speed and wind speed on the 25 February 2022 from 00:30 to 00:00

ACTION IN THE ENGINE 25 FEBRUARY 2022

At 13:59 the 2nd Engineer was in the ECR and noticed unusual sound from the ME. The load indicator increased quickly from 80-100%. Alarm for ME exhaust temp high triggered. He called the bridge and asked the 2nd Officer if he had made any changes, which he confirmed was not done. He requested 2nd Officer to reduce pitch.
The reduction was done gradually step by step, but ME load still high. When lever at 50 % all alarms were reset. 2nd Engineer observed for a while, but after a short while the load increased again, he called the bridge to reduce again. Then he called the CE.

The CE was talking with the Master outside the mess area, when the 3rd Engineer informed about the problems. CE went to the engine room and started trouble shooting with the 2nd Engineer.

Between 13:59 and 14:06 several alarms triggered, exhaust gas and charge air temp high. And again between 14:30 and 14:33 the same alarms trigger.

See ME alarm log **(Appendix 15)**

At 14:25 hours CE calls TSI and informs about issues with ME pitch and vessel speed. Crew continues trouble shooting. They observed when lever is set to 80 %, the pitch is still 50 % and ME load reaches 100 %. The CE had never experienced something like that. The bridge informed that the vessel was not making any speed. CE concluded there was an error with the control system, not the ME. CE also thought the issues were made worse by the weather condition.

At 14:53 hours Master reports: problems with ME/pitch control. Suggests informing Operations dept.

At 15:54 hours MAN is contacted for advice and availability for attending service technician.

At 15:23 hours C/E reports to MAN: trouble with the ME Pitch. Informs about readings and what has been tried for trouble shooting so far. They are only doing 0.6 Kn. due to bad weather.

At 15:54 hours MAN advice: It seems that the load indication goes to high. Try to take control local and test.

At 16:46 hours C/E reports:

"For some unknow reason we only press the solenoid valve for the ahead. And all of the sudden we got a little speed. For now, we are doing 7 knots at 80% ME load. We will keep it as it is, just to get away from the bad weather"

At 18:35 hours Master reports: issue with ME pitch. Request service engineer to rectify the problem with vessel's manoeuvrability before vessel enters Kiel lock. He will test ME ahead/astern as soon as weather improves, and if we have a chance to do so.

At 19:24 hours MAN Holland informs that no service technicians for attendance available.

At 22:20 hours MAN advice: try to sail on combinator mode or a lower setpoint for rpm in constant speed.

ACTION IN THE ENGINE ROOM 26 FEBRUARY 2022

At 06:53 hours C/E continue trouble shooting with MAN

At 08:21 hours MAN DK informs that no service technicians for attendance available.

At 08:53 hours MAN advice: most likely the governor is mechanical blocking the rpm request.

At 08:25 The deck informed about the port anchor was out, after the anchor was recovered all engine and pitch indications are back to normal.

At 09:46 hours master reports to TSI: problem with ME pitch was due to dragging port anchor.

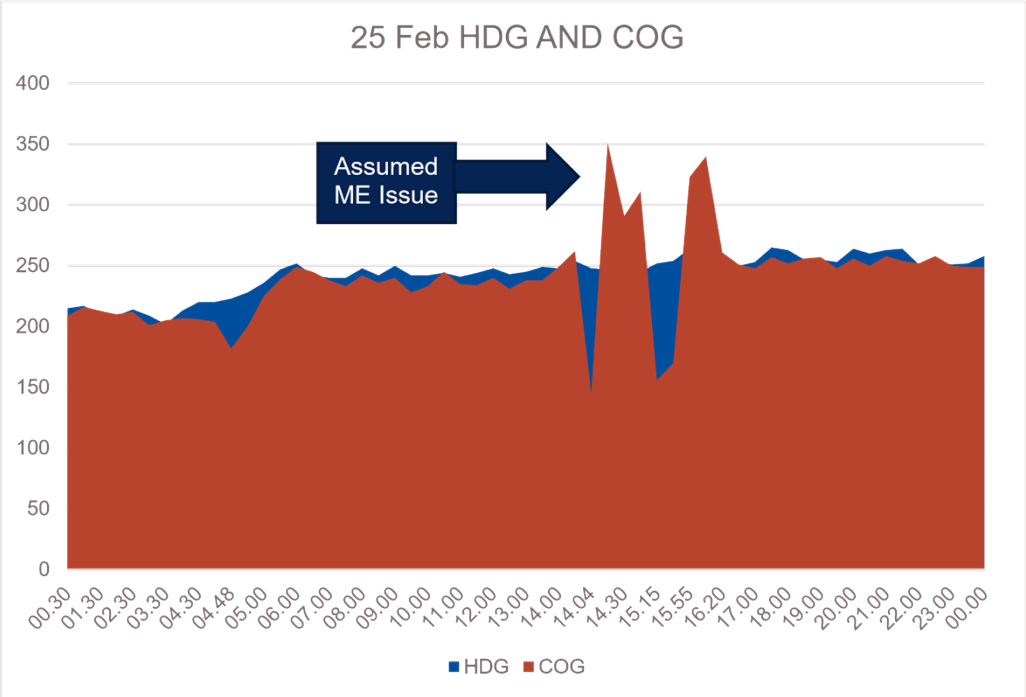
At 09:50 hours C/E reply MAN regarding Main Engine Governor settings

ACTION IN THE ENGINE ROOM 03 MARCH 2022

MAN attended the vessel for:

Main engine and propeller function test – **No faults found. (See report from MAN in appendix 15)** Pitch signal calibration verification (Engine Control Room, bridge, CPP feedback)

On request of master Vasilij Kalincuk, full astern pitch range preference to be increased, therefore sea trial recommended for final pitch adjustment.



Vessel HDG and COG on the 25 February 2022 from 00:30 to 00:00

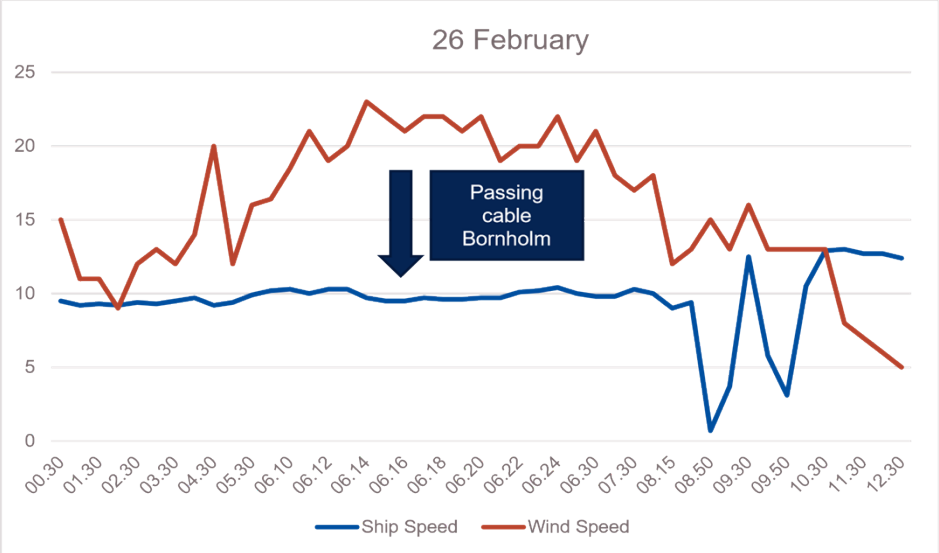
Passing EPC off Bornholm

On 26 February 06:00 vessel is proceeding towards Rotterdam via Kiel Canal; weather is fresh breeze with wind from north 19 Kn. Vessel speed is 10.2 Kn.

At 06:16 hours the vessel is passing the EPC between Sweden and Bornholm, in Position Latitude N 55°19.478; Longitude E 014°25.259. Speed is 9.6 Kn. ME Pitch 95 % and no observed abnormalities in regard to ME Pitch. Wind 22 Kn. from Northern direction. COG and HDG are almost the same. No suspicious sound or vibration observed from the crew on board, nor from audio on the VDR.
At 06:25 hours the vessel passed the cables in position Latitude 55°18,464 N; Longitude 014°23,722 E, speed is 10 Kn. And wind from north 19 Kn. Sea state unchanged.



ECDIS print of vessel position 26-02-2022 at 06:25.



Vessel speed and wind speed on the 26 February 2022 from 00:30 to 012:30

<u>Discovering anchor out</u>

On 26 February the vessels are on the way to leave TSS at Bornholm's Gat, speed is 9.2 Kn. and wind from north 14.6 kn.

At 08:13 hours the Master on the bridge, they plan to go outside the TSS and test the ME ahead/astern after the ME issue on 25 February.

At 08:17 hours the 3rd officer leaves the bridge to fix the light on the magnetic compass on monkey island.

At 08:19 hours the 3rd Officer gets a report on the radio from the Bosun on the forecastle, that the port anchor and chain is in the water.

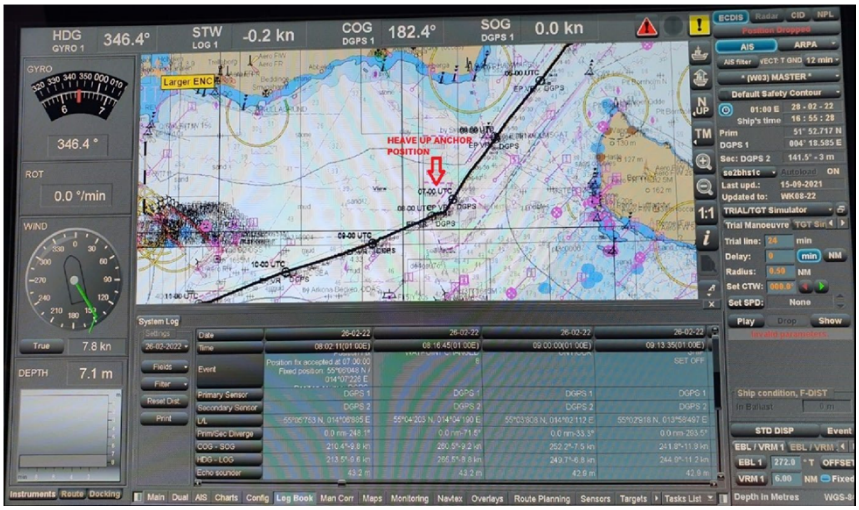
At 08:20 hours the vessel is reducing speed, and the Master informs the CO about the incident. Between 08:20 and 08:56 the Master instructs the crew on the forecastle to recover the anchor, and at 08:56 the anchor is at water level. The CO is during the operation on the forecastle in charge of the operation, and they report a big stone and some cable stuck on the port anchor.

In this time frame the Master realizes that the ME issues were properly related to the port anchor in the water.

Master talks with the 2nd Officer *"That's properly why we had the ME problems, anchor was out all the time"*

The Master leaves the bridge at 08:58 hours to proceed forward, the vessel is speeding up to 12 Kn.

At 09:40 hours the vessel is reducing speed again, as the crew wants to remove the stone and wirers on the anchor.



ECDIS print of were the vessel discovered the anchor on 26 February 2022 at 08:19 Hours.

At 10:10 hours the stone and wirers has been removed and anchor fully recovered, the anchor is again lashed.

The vessel proceeds towards Rotterdam via Kiel Canal, at full speed 12.8 Kn. wind from northeast 13 Kn.

The vessel's crew did not observe any abnormalities after the recovery of the anchor. Not on bridge and not in relation to the ME and Pitch.

INVESTIGATION

SCOPE AND METHOD DESCRIPTIONS

This report is mainly done by Uni-Tankers' TSI and MSI, but in close cooperation with below external parties.

- Force Technology, Kgs. Lyngby Denmark.
- Survey Association, Copenhagen
- Hafnia, Law Firm
- Gorrissen Federspiel, Law Firm.

The purpose of the investigation was to establish the circumstance's which caused the M/T Samus Swan port anchor to release and roll out and what caused the speed reduction on the 25 February 2022 in the afternoon. This investigation required the following questions to be answered.

- What caused the anchor release?
- When did the incident occur?
- Why did the lashings fail to hold the anchor?
- What caused the speed reduction?
- Where there any ME or Pitch control problems?

The investigation team was divided into two focus areas.

The Bridge and deck department interviews with focus on the deck officers and ratings, and Data collection from the bridge. That included data from VDR, ECDIS, hardcopy CL and deck logbook copies. This was conducted by the MSI in cooperation with external parties.

The Engine department interviews with focus on the engineers, and data collection from the engine room. That included Alarm log from ECR, deck logbook hardcopies, and email correspondence with the vessel. This was conducted by the TSI in cooperation with external parties.

The anchor windlass system was investigated in cooperation with all involves parties.

Technical evidence that caused the anchor release?

The anchor lashing system on M/T Samus Swan consist of three individual barriers to avoid the anchor from releasing. See below figure

- Winch Brake (1)
- ACS (2)
- Chain lashing. (4) which is secured through a chain link and tightened with a spindle (3)

Starboard and port anchor and anchor chains were renewed in DD Turkey July 2019.

The winch brake bands on both port and starboard windlass, were renewed in September 2021 at the repair yard in Augusta.

The port anchor was inspected, and it was observed that the tip of both anchor flukes was bent.

On the chain lashing system, the spindle holding the chain lashing were missing. The thread on the opposite part of the chain lashing were worn out.

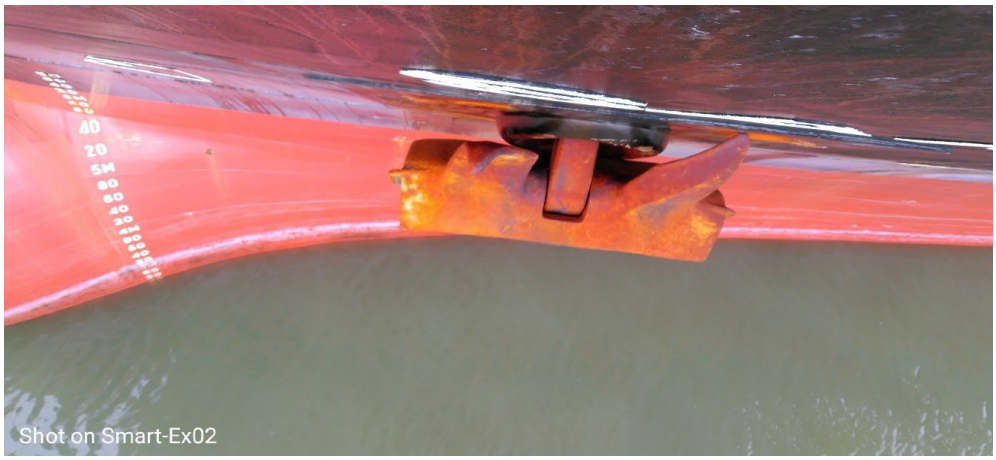
The hawse pipe where the anchor was stored had a visible crack, this was observed from under the forecastle.

During a test on board 03 March, it was observed that the ACS on both port and starboard anchor was not able to hold the anchor chain.





Anchor windlass system 2 March 2022 (Starboard anchor) (Port anchor lashing)

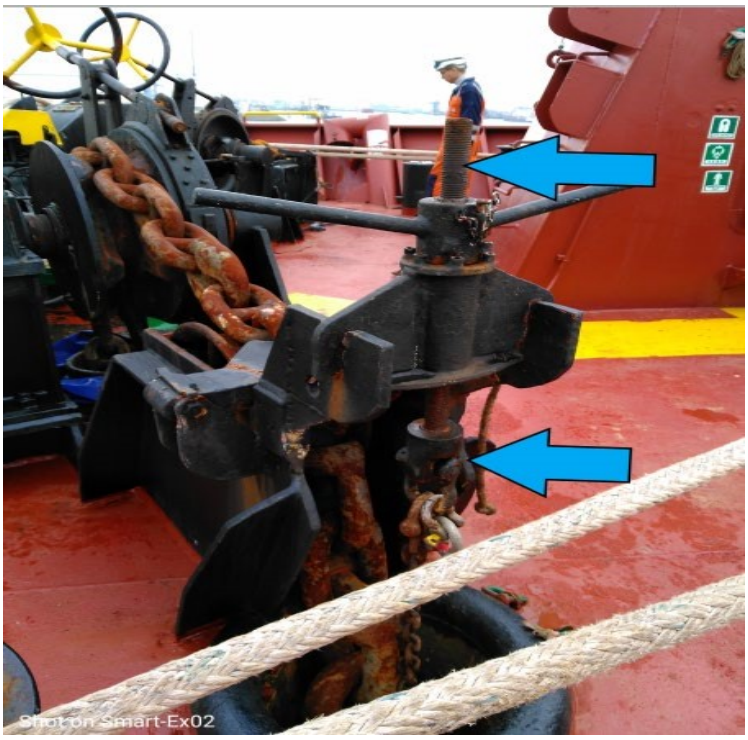


Port anchor after the recovery 26 February (flukes bend)



2 March 2022 Hawse pipe Port anchor with crack, observed from under the fore-castle.

***Right picture** showing spin-dle from the starboard anchor, missing on the port anchor.*



Technical evidence that caused the ME problem

During the ME problems on the 25 February 2022 around 14:00, the engineers were trouble shooting and did not find any issues that could explain the slowdown of the vessel's speed. ME maker MAN was consulted trying to determine if there were any issues with the ME and pitch. No evidence was found that could explain the decreasing speed and ME load of 100 %.

TSI and the CE were also in contact during the entire trouble shooting, but no conclusion could be made.

On 01 March, the ME maker MAN engineer attended the vessel and commenced trouble shooting and investigating of the ME and pitch system. During his stay, the vessel shifted from Jetty to a layby berth. During this transit the MAN engineer observed the ME and Pitch.

The ME maker MAN engineer could not detect any problems with ME and pitch system.

The TSI interviewed the engineers in close cooperation with the external parties, during this interview focus were on the action taken by the engineers during the vessels decreasing speed. The TSI and the engineers could not determine any connection between the vessels speed decreasing and ME and pitch problems.

(See Appendix 16 for final MAN Report)

Technical evidence collected from the bridge.

The MSI secured the VDR, ECDIS and hardcopy data from the bridge. Interviews were made with all of the deck officers and deck crew to make a timeline of the incident.

The VDR data was analysed for the period, departure Ventspils and until the anchor was discovered out. The data collected was inserted into an MS Excel spreadsheet, and diagrams for reference were made. The below data was collected for every half hour of the voyage, on some bullet points the time frame was narrowed down to minutes. TRANSAS ECDIS routes were downloaded for the present voyage.

Equipment: Danelec DM 100 VDR and ECDIS TRANSAS Navisailor 4000

- Date and Time
- HDG
- COG
- Vessel Speed
- Wind Speed

- Wind direction
- Water depth
- Audio from bridge
- Pitch Setting
- ECDIS Routes

The date and times where the investigation was narrowed is as below.

- 25 February 2022 between 04:30 and 05:00
- 25 February 2022 between 13:59 and 16:25
- 26 February 2022 between 06:00 and 06:25

(See appendix 11 for data)

The interviews made by MSI, and external parties were made to determine the action done by the crew before, during and after the anchors were discovered out. The deck crew states unanimously that the anchors was secured properly before departure Ventspils, and this was confirmed by the CO and Master. The weather condition on board the vessel was also confirmed rough during most of the voyage.

On the 25 February 2022 at 04:46, the speed of the vessel decreased, and the HDG and COG showed abnormal difference. The speed decrease was only for about 20 minutes, but the wind also increased rapidly in this period.

At 13:59 hours, the speed reduced again rapidly from 5.3 Kn. to 0.5 -0 Kn. in less than two minutes. The wind was WSW 33 Kn. and sea was 2-3 meters high.

The vessel was more or less not moving before 16:20 hours where the vessel began to pick up speed again. None of the crew on board investigated the possibility of other external forces could decrease the vessels speed.

On the 26 February 2022 at 06:00, the vessel speed was 10.2 Kn. and the wind from north 16 Kn.

In the timeframe between 06:00 and 06:25 the vessel was passing the cables between Bornholm and Sweden. In this time frame, the vessel's speed reduced from 10.2 kn. to 9.5 Kn. in average. In the same time frame wind increased from 16.4 Kn. to 23 Kn. in average, wind direction from north. HDG and COG almost the same.

At 08:19 hours the anchor was reported out by Bosun to the 3rd Officer, he informed the Master on bridge immediately.

At 08:56 hours the anchor was at water level, it was reported that a stone and some wirer was attached to the anchor. The anchor fluks were also reported bent.



Port anchor after recovery 26 February 2022 08:56, showing stone and wirer stock in the anchor.

ANALYSIS

Anchor equipment

Assumption of events based on data.

During the sea passage from Ventspils to Rotterdam, the vessel faced hard weather especially during the early morning 25 February 2022, were the wind reached 52 Knots and the waves 2-3 m. The crew stated that the vessel was pitching rolling heavily and hammering into the sea. Below is the sequence of events assumed happened.

The damage to the hawse pipe indicates that the anchor stock had been hammering inside the tunnel, causing the crack visible under the forecastle.

Chain lashing
During the bad weather its assumed that the anchor was hit by waves, which caused small movements of the anchor stock. The movements of forces towards the spindle caused the spindle to move up and down with the weight of the anchor downwards. During these movements, the threads on the spindle and the female part of the spindle were worn out. This caused the spindle to release and the chains holding the anchors were slacked or went into the sea.

Anchor Chain Stopper Bar (ACS)
As the chain lashings are assumed gone the anchor becomes slack. Vessel hammering from the sea forces causes the weight of the moving anchor and chain to make hammering forces on the ACS downwards.

Over time, these movements of the chain wear out material on the ACS. At a certain point, the clearance between ACS and chain becomes so big that the chain can move freely under the ACS.

Winch Brake
As the chain lashings and the stopper bar have lost their viability and no longer a barrier for the anchor to roll out, the last barrier is the winch brake.

The weight of the anchor and chain is still having hammering forces in outgoing direction, slowly the anchor and chain force the winch to turn. The winch begins slowly to turn wearing out the brake lining on the brake. As the brake pads are fixed in closed position by a turn spindle it is only squeezing one fixed position set by the crew.

More and more of the brake lining is worn out and at some point, the clearance between winch and brake linings are too big, the brakes on the winch have no longer any effect, the winch is turning paying out more and more chain until the bitter end. The last barriers are now gone.

ME and Pitch

The ME load is defined as how easily the propeller turns at any given speed (RPM). A high pitch will require more work of the main engine.

When the engine load suddenly increased to 100 %, the engineers were focused on the relationship between the engine speed and pitch setting.

The ME and the pitch control system had been overhauled 2 months earlier. MAN the Maker of the equipment had adjusted the pitch settings several times since then. This was in the back of the minds of the engineers when they initiated the trouble shooting. The system was tested from bridge, engine control room, local control-stand and directly on the actuators/controllers. Findings were discussed with MAN. The trouble shooting continued as they were not able to pinpoint the part of the equipment causing the abnormal behavior.

All tests and checks done by the engineers were, however, in vain as it turned out that the cause was an external factor (a dragging anchor).

Bridge data

Assumption of events based on bridge data.

On 24 February at 13:55 hours, the vessel departed Ventspils facing rough weather. The CO ordered the Bosun and deck crew to secure the anchors and make the vessel ready for the planned voyage. When the deck crew were securing forward, the CO and Master simultaneously instructed the

crew in how to set the heating coils on the main deck. This order was conducted at the same time as the anchors were secured.

At 14:15 hours SOSP commenced, and the crew went inside the accommodation, they had reported to the CO that all was secured and ready for sea.

Even though all crew members reported the anchors secured, the orders from CO and Master regarding the heating coils could have confused the deck crew, and the securing of anchors was not done properly.

On 25 February at 04:30 hours, vessel was facing increased rough weather and speed was decreasing. The vessel speed decreased from 5.5 Kn. to 2.8 Kn., and the HDG and COG angels increased.

In the VDR audio, loud vibration is sounded and various alarms. (Not engine alarms) properly off course alarms from the autopilot indicating the vessel could not steer properly on course.

This sudden decrease in speed and difficulties to steer could indicate that some external force is affecting the vessel. It is assumed that it is not the increasing weather condition. It is assumed that at this point the anchor was already out.

After this occurrence, the vessel proceeded on the voyage, with speed 1-2 Kn. less than before the occurrence.

At 14:01 hours, the vessel decreased speed rapidly from 5.3 Kn. to 0.5 – 0 Kn. in less than two minutes. This could indicate external forces which could not be explained from the rough weather.

Heavy vibration is sounded on the bridge, and the master also question the vibration.

Between 14:01 and 16:25 the vessel is not making any speed and the HDG and COG angels showing very big difference. During this period, the vessel also had heavy vibration that cannot be explained from ME or pitch problems. The Master and bridge team were only focused on the ME Pitch issue and did not investigate other possibilities that could have caused the speed reduction. (Tunnel view)

If the anchor was dragging after the vessel and suddenly caught the seabed, this could explain the rapidly speed reduction. Since vessel was pitching rolling, the anchor at some point lost hold on the seabed and continued the voyage.

Another factor could be the engineers reducing the pitch during their trouble shooting, this could have caused the vessel anchor chain to slack and released the anchor from the seabed.

On 26 February between 06:00 and 06:25 the vessel passed the cables off Bornholm. The analysis of the data collected did not reveal any speed decreasing. The HDG and COG did not indicate any external forces affecting the vessel's course.

Most likely, the anchor had caught the stone (discovered during recovery of the anchor). This caused the anchor flukes to be locked in a fixed position, same direction as the anchor stock. The effect of the anchor is limited and not able fully catch the seabed. In this condition the anchor has the same effect as the chain and is dragged over the seabed without catching any obstruction or seabed.

From the bridge it is not possible to see the anchor equipment and chain, the winch covers the possibility to observe this. The bridge team did not have the possibility to observe the anchors paying out slowly. If the anchor was paid out rapidly, there would probably have been sparks observed from the bridge, this was not observed.

If the anchor was paid out and the vessel dragging the anchor, it would also not be possible to observe this from the bridge.



View from the bridge on M/T Samus Swan

CONCLUSION

Incident causation

On the voyage from Ventspils to Rotterdam between 24 and 26 February 2022, M/T Samus Swan accidental paid out its port anchor and chain in full,

during rough weather. The anchor chain was discovered out in the morning of 26 February 2022.

It has not been possible to determine when and where the port anchor was paid out. However, in consideration to described sequence of events it would appear reasonable to conclude that the anchor lashing broke due to bad weather.

The condition of the anchor lashing equipment on departure Ventspils are concluded to be in full alignment with industry standard. It is also concluded that the anchors were properly lashed before commencement of sea passage.

There are several indicative evidence that the anchor went out during the early morning of 25 February 2022.

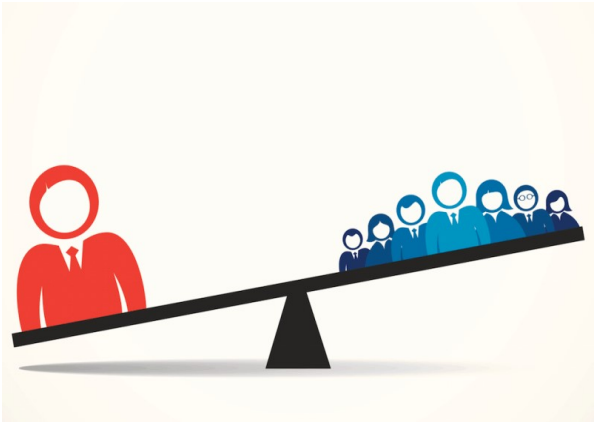
The investigation can also conclude that there is probative evidence that the anchor was out during the vessel's speed decrease on 25 February between 14:01 and 16:25 hours.

There must have been some other external force than wind and sea causing the vessel's speed to decrease, and engine load reach 100 %.

The ME and pitch issue in above time frame, is concluded to have relation to the anchor paid out, stopping the vessel. It is also concluded that the ME and pitch did **NOT** have any malfunction during the stoppage. This is also confirmed from ME maker MAN.

During the passage of the EPC of Bornholm it can **NOT** be concluded that the anchor of M/T Samus Swan broke the cable. There is indicative evidence that the anchor was out, the probative evidence that the M/T Samus Swan broke the cable is **NOT** present. The vessel did not reduce speed when passing the area indicating cables on the seabed. The vessels HDG and COG did also not indicate any abnormalities that could explain or prove the anchor caught the cable.

There is uncertainty on the bridge team management cooperation and the cooperation between the bridge and engine department. There are several indicators confirming there is a high-power distance between the Master and other crewmembers. This could contribute to accept unexpected behavior of the vessel and avoid speaking up or give their opinion directly to their superior.



High Power-distance

Safety learnings

PREVENTIVE MEASURES

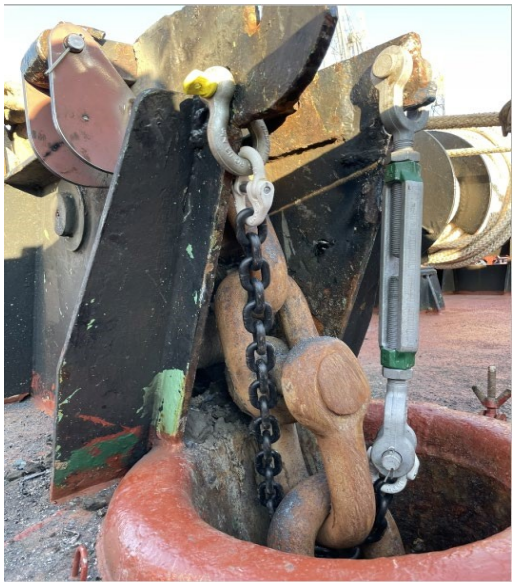
ACTIONS TAKEN BY UNI-TANKERS A/S

Immediate corrective actions

- Recovery of the anchor
- Emergency lashing of port anchor
- Initiated an investigation team to join the vessel
- Repair of the port and starboard anchor equipment.



Port anchor after the repair



New Anchor lashings

Immediate preventive measures

- Fleet wide knowledge sharing to vessel crew re-emphasizing importance of checking the anchor equipment and lashing before departure
- Procedure reviewed pertaining

  - Anchor procedures and lashing of anchors
  - Revision of CL on-board heavy weather checklist
  - Revision of CL on deck before departure
  - Navigating in adverse weather
- Review of crew training material pertaining anchor procedures and lashings
- Fleet wide test of anchor equipment and chain lashings.

Preventive measures established – 2022

- A joint detailed Investigation between Uni-Tankers and Force Technology focus on the incident
- More focus on anchor equipment
- During officer's seminar spread out the reflective thinking, during trouble shooting
- Avoid tunnel view during trouble shooting
- Improve communication between departments, speak out loud if there is a problem – small problems can suddenly get excessive
- Daily joint meeting with all departments in case unusual cases which cannot be explained, knowledge sharing
- Behavior change training, regarding heavy weather preparation for all crew
- When exchange of anchor chain on the vessels, a full-scale test should be performed to make sure the new and old equipment fits in all respect of securing
- New 3-day leadership course established for top 4 onboard
- New competence matrix implemented as part of crew strategy.



New ranking system for crew strategy

…"

Til rapporten var der endvidere udarbejdet og vedlagt en række bilag, herunder referater af afhøringer fra besætningsmedlemmer på M/T Samus Swan, udfyldte tjeklister, herunder "Heavy Weather"-tjekliste udfyldt den 25. februar 2022 kl. 01.00 og mødereferat fra skibet samt servicerapport fra MAN af 3. marts 2022.

Af rapporten fremgår, at der blev afgivet forklaring af blandt andet skibets kaptajn og chief engineer. Disse forklaringer er ikke blevet fremlagt under sagen.

Den 19. maj 2022 sendte Uni-Tankers en udtalelse til dansk politi. Af udtalelsen fremgår blandt andet:

> "…
>
> Omkring kl. 08.55 optog man ankeret, og man fortsatte derefter rejsen mod Rotterdam. Besætningen eller rederiet var ikke på det tidspunkt klar over, at skibet måske havde forårsaget til skaden på elkablet tidligere på dagen den 26. februar 2022.Kort tid efter fandt rederiet ud af, at skibet kan have en rolle i forbindelse med skaderne på kablet. Det blev derfor anmeldt til rederiets forsikringsselskab. Rederiets kommentarerDer var som udgangspunkt intet usædvanligt ved skibets rejse, da skaden på kablet skete. Rejsen fra Letland til Holland blev ikke påvirket af invasionen af Rusland. Uni-Tankers vurderer, at det på grund af de tidsmæssige sammenfald mellem skibets rute og kabelskaden bestemt er muligt, at skibet forårsagede skaderne på elkablet. Det er dog ikke endeligt fastlagt. Uni-Tankers kan oplyse, at skibet besad alle påkrævede procedurer og certifikater for skibets sødygtighed på tidspunktet for hændelsen. Skibet var godkendt af både skibets klasseselskab og skibets flagstat (Malta). Det blev senest synet af skibets klasseselskab (Bureau Veritas) kun en måned før ulykken. Uni-Tankers kan tillige oplyse, at rederiet ikke har oplevet lignende hændelser før. Uni-Tankers var derfor også overrasket over, at ankret overhovedet kunne blive frigjort. Uni-Tankers har efter hændelsen undersøgt og fået tjekket ankrene på alle øvrige skibe i rederiets drift. De virker efter hensigten. Uni-Tankers kan bekræfte, at der pågår en forsikringssag om skaderne på kablet. Det undersøges bl.a., om rederiets besætning kan have et ansvar (ved uagtsomhed) i forbindelse med hændelsen ved bl.a. ikke at have sikret ankret ordentligt.
>
> …"

<u>Skønserklæringer</u>
Der har under sagen været udmeldt syn og skøn.

Skønsmanden Philip Max Cossen har afgivet en skønserklæring af 14. marts 2025 og en supplerende skønserklæring af 14. april 2025.

Af skønserklæring af den 14. marts 2025 fremgår blandt andet:

> "…
>
> **8. Den overordnede ramme for syn og skøn**
>
> Denne retssag vedrører et erstatningsopgør mellem Uni-Tankers (Rederiet) og Energinet, efter at Uni-Tankers skib SAMUS SWAN (herefter "Skibet") 26. februar 2022 forårsagede skade på Energinets kabelforbindelse mellem

Bornholm og Sverige ("Bornholmskablet"). Bornholmskablet blev revet over som følge af en kollision med Skibets styrbords anker, som i en periode før og efter kollisionen blev trukket hen over havbunden.

Uni-Tankers har ikke bestridt, at skaden på Bornholmskablet blev forårsaget af Skibets anker, men der er mellem parterne uenighed om, hvorvidt betingelserne for tilsidesættelse af ansvarsbegrænsningen efter reglerne i sølovens kapitel 9 er opfyldt.

Dette syn og skøn har til formål at bibringe retten et teknisk og fagligt grundlag for at foretage den juridiske vurdering og afgørelse af denne uenighed.

Skønspersonen skal således med sin erklæring ud fra en faglig standard og sin erfaring afklare og analysere samt bedømme hændelsesforløbet og den indtrufne skade.

9. Generelt om skønsforretningen

Skønsforretningen omfatter hændelsesforløbet fra 23. februar 2022, hvor Skibet afsejlede fra havnen i Ventspils, Letland til 28. februar 2022, hvor Skibet ankom til havn i Rotterdam, hvorunder skaden indtraf 26. februar 2022 tidligt om morgenen (Hændelsesforløbet).

Hændelsesforløbet er dokumenteret via Skibets ECDIS/VDR-data, der fremlægges i sagen som Skønsbilag 1. Dataene er placeret på en standalone og i øvrigt tom computer, som skønspersonen får udleveret.

Genstanden for Skønspersonens vurdering vil således bestå af gennemgang og analyse af Skønsbilag 1 med inddragelse af sagens øvrige oplysninger om Skibets indretning mv. samt sådanne oplysninger, som Skønspersonen vil rekvirere.

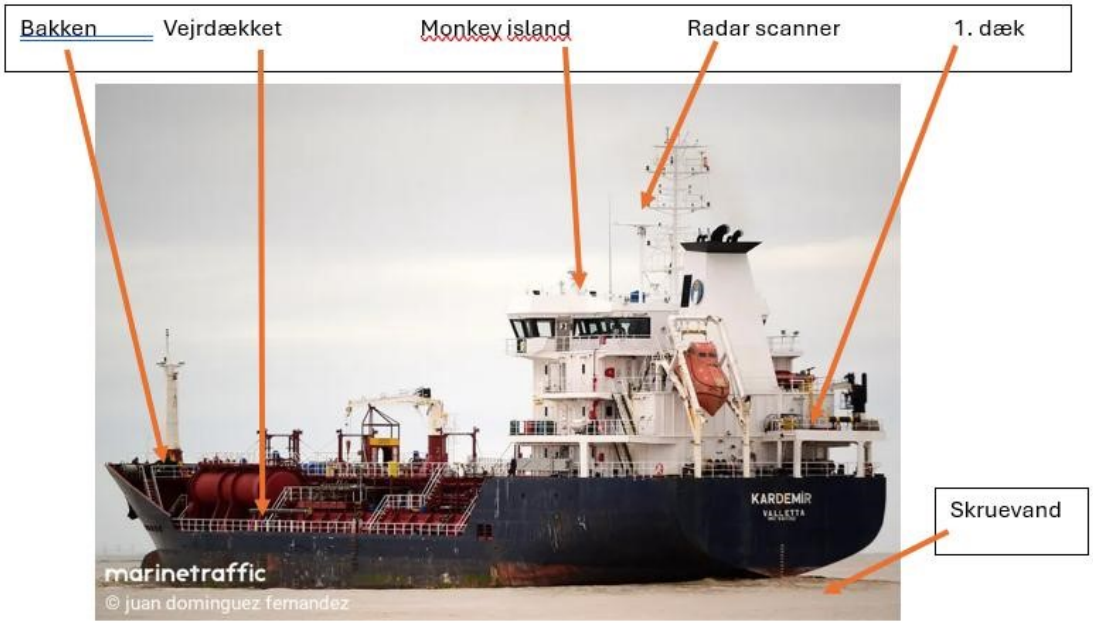
Der forventes ikke behov for besigtigelse af Skibet.

10. Spørgsmål fra rekvirenten

Skønsmandens indledende bemærkninger: I svar på spørgsmålene nedenfor har jeg gjort brug af nogle fagudtryk som er vigtige for forståelsen af hændelsesforløbet. Disse forklares kort her:

- **COG** Course Over Ground = **Beholdne kurs** / kurs over grunden. Den retning skibet fysisk bevæger sig over havets bund når der tages højde for strøm og vind
- **Bakken** = det forreste dæk på et skib. Under dette dæk findes et større stuverum hvor skibets fortøjningstovværk og udstyr kan stuves. Under dette stuverum findes Kædekassen og Bovpropelrummet

- **Kædekasser** = to rum under bakken hvori skibets ankerkæder stuves hver for sig
- **Bovpropel** = En motor med påmonteret propel placeret nederste i forskibet, som muliggør sidelæns bevægelse af skibet når det skal manøvreres langs en kaj
- **Monkey island** = Skibets øverste beliggende dæk over navigationsbroen
- **Radarscanner** = et roterende apparat monteret i over monkey island, som sender signaler til radaren på navigationsbroen



Spørgsmål 1
Skønspersonen bedes ved gennemgang og analyse af Skibets ECDIS/VDR-data (Skønsbilag 1) og sagens øvrige oplysninger vurdere, hvorvidt Uni-Tankers beskrivelse af det faktiske hændelsesforløb i bilag F, "M/T Samus Swan Anchor incident 24-26 February 2022", side 9-19 ("Redegørelsen"), er korrekt og/eller fyldestgørende som grundlag for at fastslå begivenhedsforløb og årsagssammenhænge.

Svar på spørgsmål 1

Efter en grundig gennemgang af alt materialet på sagen, er det undertegnedes vurdering at Uni-Tankers beskrivelse af det faktiske hændelsesforløb i bilag F, "M/T Samus Swan Anchor incident 24-26 February 2022, er korrekt som grundlag for at fastslå begivenhedsforløb og årsagssammenhænge.

Den tekniske undersøgelse af Bilag F side 20-28 vurderes at være en præcis og grundig undersøgelse, analyse og konklusion af begivenheder fra den 24.-26 februar 2025. Se dog **Svar på spørgsmål 1 ii** nedenfor.

Force Technology nyder stor faglig respekt i søfartserhvervet og deres undersøgelsesarbejde er inhabilt og grundigt, hvilket også er tilfældet i denne undersøgelsesrapport. Uni-Tankers beslutning om at inddrage Force Technology i undersøgelsen anses som et kvalitetsstempel af processen.

i. Hvis Redegørelsen ikke vurderes at være **korrekt** anmodes Skønspersonen om at beskrive relevante afvigelser og angive et (sandsynligt) korrekt grundlag for at fastlægge begivenhedsforløb og årsagssammenhænge.

Svar på spørgsmål 1 i

Redegørelsen vurderes at være korrekt.

ii. Hvis Redegørelsen ikke vurderes at være **fyldestgørende**, anmodes Skønspersonen om at oplyse om de andre/supplerende begivenheder/forhold, som Skønspersonen måtte anse som værende relevante.

Svar på spørgsmål 1 ii

Vurderes redegørelsen at være fyldestgørende?

Kun på ganske få områder vurderes det at der er informationer i undersøgelsesarbejdet, som ikke er inkluderet i konklusionen, som synes at kunne have betydning for den endelige vurdering af årsagen til tabet af bagbord anker.

Af relevante afvigelser fra de indhentede informationer og rapportens konklusioner kan følgende fremhæves:

Fejl eller skade på Chain blocker:

På side 52 I Bilag F udtalte AB*: I have experienced before with this vessel that the anchor lashing is loose after bad weather. After bad weather we always go and check and tighten up if loose.*

På side 56 i Bilag F interview af OS som har været ansat på skibet siden 2017 udtalte: *'Only thing I noticed was that the chain blocker seemed damaged,* ***but it had looked like that since I first came on vessel in 2017.'***

To besætningsmedlemmer udtaler altså at de tidligere har enten oplevet fejl på ankresikringsanordningerne, eller at disse har krævet efterspænding efter hårdt vejr.

Disse fejl omtales først efter der er foretaget test af udstyret: På s.20 Investigation by UniTankers and Force Technology: *'During a test on board 03 March, it was observed that the ACS on both port and starboard anchor was* ***not*** *able to hold the anchor chain.'*

Til trods for disse fejl og mangler på ankresikringsanordningerne konkluderes det på side 28 i konklusionen at:

*'The condition of the anchor lashing equipment on departure Ventspils are concluded to be **in full alignment with industry standard**. It is also concluded that the anchors were properly lashed before commencement of sea passage'.*

Disse fejl burde være fremhævet i rapporten da de stiller spørgsmålstegn ved ankersikringsudstyrets vedligeholdsmæssige stand og som mulig årsag til tab af bagbord anker.

ISM-kultur (ISM Code = Koden for sikker skibsdrift)

Dertil synes der at herske en uhensigtsmæssig kultur på skibet hvad angår anvendelse af skibets sikkerhedsstyringssystem og checklister. Checklister udfyldes af besætningen uden at kontrol fysisk er udført i praksis. Se eksempler nedenfor:

I Bilag 13 fra skibets **Heavy Weather Checklist** udfyldt **kl. 01.00 den 25. februar** Form 0404.1201 er der håndskrevne flueben ud for bl.a. følgende punkter:

- *Forecastle area inspected, loose gear found lashed and vents/doors/hatches found closed*
- *Anchors are properly lashed, brakes engaged, and chain pipes closed*
- *Deck area inspected loose gear found and lashed and doors and hatches found closed*

Vi ved med sikkerhed at ingen var på bakken/fordækket kl. 01.00 om natten den 25. fordi vejret var på sit værste lige netop på det tidspunkt.

I bunden af same checkliste med overskrift: **Post Heavy Weather Inspection** er der et håndskrevne flueben ud for:

- *No ingress of water*
- *No loose gear found*

Til trods for disse flueben om at der ikke er trængt vand ind i diverse rum I forskibet, udtaler flere medlemmer af dæksbesætningen at:

'we used a Wilden pump to remove water from the forecastle and bow thruster room' og *'the chain locker was full of water'* og *'there were ropes everywhere'*

Altså at de havde brugt en luftdreven Wilden pumpe til at bortsuge vand fra diverse rum under forskibet/bakken. At fortøjningerne var blevet kastet rundt i det hårde vejr og at vand var trængt ind i bovpropelrummet, kædekassen og under bakken (under fordækket).

Mulighed for at gå på dækket i hårdt vejr

Dette emne behandles videre i svar på spørgsmål 2 i, 2 ii og 2 iii

Det kan synes som en mangel i rapporten, at der ikke sættes spørgsmålstegn ved besætningens beslutning om ikke at gå på dækket.

Kl. 14.25 den 25. hvor skibet lå stille og der undersøgtes fejl på maskineriet, sendte kaptajnen andenstyrmanden oppe på monkey island for at undersøge støj og vibrationer fra radarskanneren. Monkey Island er det øverste dæk over broen og det højeste punkt på skibet. Altså det sted som udsættes for den største effekt af skibets rulninger og vind. Hvis vejret muliggjorde en tur oppe på monkey island, er det undertegnedes vurdering at det også var muligt at inspicere skruevandet fra skibets agterdæk, og evt. foretage kontrol af ankrene fra fordækket.

Ved at iagttage skruevandets voldsomme bevægelse agten for skibet samtidig med at konstatere at skibet ikke bevægede sig, vil det kunne konkluderes at det udelukkende kunne være en ekstern påvirkning, der bremsede skibets fremdrift. På side 26 i Bilag F bliver netop denne mulighed omtalt at sandsynligheden for at eksterne kræfter påvirkede skibets evne til at sejle fremad kunne være årsag til den manglende fremdrift og de voldsomme vibrationer.

iii. På grundlag af sin besvarelse af pkt. i. og/eller ii. anmodes Skønspersonen, hvis Redegørelsen ikke anses for (i) korrekt eller (ii) fyldestgørende, om at fremstille en korrigeret og/eller suppleret redegørelse for hændelsesforløbet, der kan lægges til grund ("Ny Redegørelse").

Svar på spørgsmål 1 iii:

Ingen ny redegørelse.

Spørgsmål 2

Skønspersonen bedes på grundlag af Skønsbilag 1 og sagens øvrige bilag, samt Redegørelsen/Ny Redegørelse udtale sin vurdering af, om Skibets besætning og/eller Rederiets landbaserede ansatte under de givne omstændigheder, herunder vejrforhold, håndterede Skibets fremdriftsproblemer i åbent farvand i overensstemmelse med almindeligt gældende faglig standard, branchenormer og sædvaner inden for nationalt og internationalt sømandskab og søfart, herunder særligt i forhold til:

i. Begrænsningen af undersøgelser til mulige årsager, der relaterede sig til Skibets motor ("Main Engine Pitch issue", jf. Redegørelsens side 26)

Svar på spørgsmål 2 i

Begrænsning af undersøgelser til mulige årsager der relaterer til skibets motor altså main engine pitch issues jævnfør redegørelsens side 26.

Skibsførerens og den øvrige besætnings manglende undersøgelser af andre årsager end skibets hovedmotor skyldes en kombination af flere faktorer. Den usædvanlige lyd, stigende belastning på skrueakslen efterfulgt af en overbelastningsalarm på hovedmotoren med efterfølgende stigning i ud-

stødningstemperaturen. Alle symptomer pegede på at skibets hovedmaskine var overbelastet. Man kunne spørge sig selv, 'hvorfor så begynde at søge efter andre mulige årsager?'.

En begrundet mistanke om at fejlen skyldes maskintekniske problemer havde altså skabt tunnelsyn hos besætning. Der var blindt fokus på at fejlen måtte skyldes en fejl på hovedmotoren og ingen andre muligheder blev drøftet eller overvejet. Dette tunnelsyn blev forstærket af maskinchefens informationer til skibets tekniske superintendent (TSI), som udelukkende omhandlede symptomerne på maskinproblemerne. TSI'ens fokus blev således også kanaliseret over på at løse belastningsproblemet og inkluderede ikke overvejelser om at undersøge andre mulige årsager til driftsproblemerne.

Det synes derfor ikke umiddelbart overraskende, at der ikke blev set på alternative årsager til belastningsproblemet.

Men, drejer skruen rundt på et skib med stor belastning på hovedmotoren, uden af skibet kommer fremad, bør der sendes en mand ud at agterdækket for og undersøge skruevandet. Buldrer det ud med vand fra skruen uden at skibet flytter sig, må der være noget der fysisk holder i skibet. Det er undertegnedes vurdering at det havde været muligt at få en god indikation af om alt var normalt omkring skruevandet ved blot at stille sig agter på første dæk, og se ned i vandet bagved skibet, selv i dårligt vejr. Dette vil kunne ske uden nogen fare for besætningen.

ii. Undladelsen af at gennemføre en visuel inspektion af Skibet i sammenhæng med forsøg på at opklare årsagen til fremdriftsproblemer

Svar på spørgsmål 2 ii

Undladelsen af at gennemføre en visuel inspektion af skibet i sammenhæng med forsøg på at opklare årsagen til fremdriftsproblemer

Ved afgang fra Ventspils havde skibet et fribord på kun 1,40 meter. Fribordet er afstanden målt fra vandoverfladen til vejrdækket. Vejrdækket er der hvor dæksbesætningen normalt færdes. Vandet vil derfor have haft meget let ved at skylle ind over skibet til fare for besætningen under færdsel på dækket. Samus Swan er konstrueret med gangbro, også kaldt en catwalk, som gør det muligt for besætningen at færdes på dækket med reduceret risiko for at blive skyllet over bord, selv i relativt hårdt vejr. Det er vigtigt at tilføje at man aldrig vil tillade arbejde eller normal færdsel på dækket, i hårdt vejr og at denne mulighed kun skal benyttes når det er ekstremt vigtigt for skibets *umiddelbare* sikkerhed.

Skibsføreren havde implementeret 'heavy weather precautions' i overensstemmelse med rederiets sikkerhedsstyringssystem. Disse forholdsregler indebærer sø-klargøring af hele skibet til det forestående dårlige vejr. Der-

efter hænges der skilte på alle de døre der fører direkte ud til vejrdækket, hvorpå det fremgår at al færdsel på dækket er forbudt.

Sø-klargøring blev forestået af dæksbesætning, som meldte tilbage at ankrene var sikret og at fortøjninger var fjernet eller surret på fordækket. Skibsføreren havde derfor, ganske forståeligt, udelukket ankrene som mulig årsag til skibets driftsforstyrrelser.

I hårdt vejr er det dog ikke udelukket at ankresurringsanordninger kan beskadiges af skibets voldsomme bevægelser i søen og derved svigte. Dette er tidligere set, hvorfor det anses som godt sømandskab at foretage kontrol og opstramning af ankresurringsanordningerne mindst én gang i døgnet når skibet er i søen og vejret tillader det. Det er dog vigtigt at pointere at dette kun sker når kontrol kan udføres uden nogen risiko for besætningen når de færdes på dækket. Er der den mindste risiko for besætningen, udsættes dette arbejde.

Dette kontrol- og efterspændingsarbejde af ankersurringsanordningerne foretages normalt i en periode hvor vinden ikke er på sit højeste. Først ændres skibets kurs således at skibet sejler direkte imod vind og bølger, derefter reduceres farten ved at slå ned på skibets maskineri, og derefter sendes to mand frem over catwalken med livliner. Det er vigtigt igen at pointere at dette sker kun såfremt inspektion kan foretages uden risiko fra besætningen når de færdes på dækket.

På baggrund af et nærstudie af skibets VDR og vejrdata, er det undertegnedes vurdering at det ville have været særdeles farligt at foretage en visuel inspektion af skibets fordæk og ankre i de perioder hvor vejret var på sit værste på netop denne rejse. Se dog svar på spørgsmål 2 iii.

iii. Undladelsen af på et tidligere tidspunkt end 26. februar 2022, klokken 07:30 UTC, at have konstateret, at Skibets styrbords anker var ude.

Svar på 2 iii

Undladelsen af på et tidligere tidspunkt end 26. februar 2022, klokken 07:30 UTC, at have konstateret, at skibets styrbords anker var ude

Det kan synes forståeligt at skibets fører ikke vurderede at det var sikkert at sende mandskab på dækket i de perioder hvor vinden og bølgerne toppede.

På side 24 i Bilag F, fremgår det at styrmanden med ansvaret for brovagten den 25. kl. 04.46, konstaterede en kraftig reduktion i skibets fart kombineret med en uforholdsmæssig stor forskel mellem skibets styrede kurs og skibets beholdne kurs (COG). Dette er verificeret ved analyse af skibets VDR og vejrdata. På dette tidspunkt var vejret hårdt og der var mørkt.

Strøm og vind kan føre til at der, i ekstreme forhold, kan opstå en forholdsvis stor diskrepans imellem skibets styrede kurs og skibets beholdne kurs (COG) som beskrevet ovenfor. Op til 20 grader er ikke usædvanligt. Skibet synes under sådanne forhold nærmest at krabbe sidelæns.

Imellem kl.13.59 og ca. kl.1430 forekom der en kursforskel på helt op til 200 grader. Skibets beholdne kurs (COG) svingede fra 250 til 150 til 350 grader og skibets fart faldt fra 5,3 knob til 0,2 knob på under 2 minutter. Dette burde have vagt en kraftig mistanke om at noget var alvorligt galt og den vagthavende styrmand burde straks have reageret. Et skib standser simpelthen ikke brat op mens maskinen kører frem med 75% belastning. Dette forhold burde besætningen straks have undersøgt.

På det tidspunkt, hvor der i øvrigt var lyst, var vinden aftaget til cirka 33 knob (17 m/s) og bølgehøjden var reduceret til 2-3 meter. Skibet lå stille i over to timer med hovedmaskinen kørende uden at gøre fart.

Det er undertegnedes vurdering at det i dette tidsrum, havde været sikkert og muligt for besætningen at foretage en inspektion af dækket, ankrene og resten af skibet.

iv. Fortsættelsen af den videre sejlads på den for Skibets fastlagte rute på baggrund af pkt. i-iii.

Svar på 2 iv

Fortsættelsen af den videre sejlads på den for skibets fastlagte rute på baggrund af pkt. 2 i-iii.

At fortsætte skibets planlagte rejse synes ikke at være andet end naturligt set i lyset af at skibet efter kl. 16.20 den 25. igen kunne øge farten, havde maskinkraft og manøvredygtighed til at sejle sikkert. Dertil var der udsigt til gunstigere vejrforhold indenfor den nærmeste fremtid.

Det var efter kaptajnens og maskinchefens bedste overbevisning ikke muligt at løse fremdrivningsproblemet i søen, hvorfor det må anses som godt sømandskab og kutyme for et skib at søge mod havn, hvor de kunne modtage teknisk assistance til den videre fejlsøgning.

Et lastet skib er altid under en kommerciel pres om at nå lossehavnen uden unødige forsinkelser og det skal holdes i minde, at der var ingen mistanke om at skibet havde beskadiget kritisk infrastruktur.

Spørgsmål 3

Skønspersonen bedes vurdere og udtale sig om, hvorvidt der på Skibets sejlrute fandtes kritisk infrastruktur, forstået som "infrastruktur, herunder faciliteter, systemer, processer, netværk, teknologier, aktiver og serviceydelser, som er nødvendige for at opretholde eller genoprette samfundsvigtige funktioner".

Hvis dette besvares bekræftende

i. anmodes Skønspersonen om præcist at angive betydning af kritisk infrastruktur på havbunden på sejlruten i sin besvarelse af spørgsmål 2. i-iv.

Svar på 3 i

Betydningen af kritisk infrastruktur på havbunden.

Ja. Der finder kritisk infrastruktur, herunder faciliteter, systemer, processer, netværk, teknologier, aktiver og serviceydelser, som er nødvendige for at opretholde eller genoprette samfundsvigtige funktioner på Samos Swans rute. Den kritisk infrastruktur er tydeligt angivet i de elektroniske søkort (ECDIS) anvendt på skibet. Det var derfor fuldt ud muligt at forholde sig til disse under planlægningen af skibets sejlads som angivet nedenfor.

Den kritisk infrastruktur på havbunden vil have den betydning, at der under planlægning af rejsen vil blive konstateret at ankring under ingen omstændigheder måtte finde sted i nærhed af disse kabler og ledninger.

ii. anmodes Skønspersonen om at udtale sig om, hvorvidt der generelt og/eller i et farvand med kritisk infrastruktur på havbunden gælder en faglig standard, branchenorm og sædvane inden for nationalt og internationalt sømandskab og søfart om at bringe et skib til standsning, hvis der foreligger en drifts- og operationsmæssig anomali, hvis årsag og/eller virkning er uafklaret.

Svar på 3 ii

Gælder der en faglig standard om at for standse?

Nej. Der gælder hverken en national- eller international- eller fagstandard eller praksis om at bringe et skib til standsning, hvis der foreligger en drifts- og operationsmæssig anomali, hvis årsag og/eller virkning er uafklaret.

Skibsførerens beslutning om hvilken handling der er nødvendig for hurtigst og mest effektivt at udbedre en fejl vil afhænge af de givne forhold. En samlet vurdering af følgende eksterne forhold vil bidrage til skibsførerens beslutning: vindstyrke og vindretning, bølgernes højde og karakter, strømmens sætning og fart, sigtbarheden, trafiktæthed, dybden, skibets beliggenhed i forhold til trafikseparerings, i forhold til land og i forhold til hindringer som bøjer. Dertil vil der foretages en beregning på hvor længe skibet skal sejle med nuværende fart og tilstand for at komme fri af land, trafik og andre farer for sejladsen.

Dertil vil skibsføreren basere sin beslutning på en række interne faktorer såsom: skibets fortsatte manøvredygtighed, informationer og vurderinger fra maskinchefen, meldinger fra den vagthavende navigatør omkring faren

ved at standse eller fortsætte, samt dialog med rederiets superintendents omkring forsøg på at udbedre skaden.

At standse skibet i hårdt vejr kan frembringe en større fare for skibet og dets besætning fordi skibet mister sin styrefart og vil ofte ligge med en uhensigtsmæssig vinkel til vinden og bølgerne, med store og voldsomme rulninger til følge. I ekstremt hårdt vejr er det normalt mest hensigtsmæssigt at lægge skibet direkte op i vinden og fortsætte med lav fart, såfremt dette er muligt under hensyntagen til trafik og farvandet.

At standse skibet helt i hårdt vejr er oftest den sidste tænkelig løsning.

Spørgsmål 4

Skønspersonen anmodes om at udtale sig om og begrunde, hvorvidt det anses for at være sædvanligt forekommende eller usædvanligt, at der etableres eller findes et samvirke mellem et skibs besætning (broen) og dets rederi sådan som det, der ses i hændelsesforløbet.

Svar på spørgsmål 4

Kontakt til rederiet

Kontakt til rederiet gennem skibets 'superintendent' (teknisk ansvarlig) er en ganske normal dagligdags begivenhed inden for skibsdrift i dag.

Ved nedbrud på kritisk udstyr om bord eller krævende reparationer, vil skibets teknisk superintendent oftest kontaktes. Han kan betragtes som skibets landbaserede ekspert hos rederiet, blandt andet fordi han er i besiddelse af alle skibets tekniske tegninger og manualer, netop for at kunne yde støtte til skibets besætning.

En teknisk superintendent er oftest uddannet maskinmester eller navigatør med viden og erfaring inden for den pågældende maskin- og skibstype. Han vil normalt besøge de skibe, han har ansvar for, 3-4 gange om året under havne- eller dokophold. Her oparbejder han en tæt arbejdsrelation med skibets besætning om de tekniske forhold om bord og afhjælper hvor det findes nødvendigt.

Skibets superintendent vil ofte stå øverst på skibets oversigt over de kontaktpersoner (Emergency Response Team) skibets kaptajn skal i dialog med i tilfælde af havarier eller udfordringer med myndigheder eller ladningsrepræsentanter.

Kontakt til rederiet er de seneste år blevet simplificeret ved hjælp af moderne kommunikationsveje såsom Starlink, hvorfor afstanden fra skibet til rederiet er blevet meget kortere. Det vil være rimeligt at udtale, at denne kontakt er blevet daglig praksis i dag.

11. Spørgsmål fra modpart 1

Spørgsmål fra modpart 1 skal anføres fortløbende og være litreret således: IA, IB, IC osv. Skønsmandens svar skal anføres under hvert enkelt spørgsmål.

Spørgsmål IA
Med henvisning til Skønspersonens vurdering af Hændelsesforløbet under spørgsmål 1 og vurderingen under spørgsmål 2 bedes skønspersonen beskrive om Skibet befandt sig i en situation, som ud fra god sømandsskik kunne begrunde Skibets fortsatte fremdrift frem mod morgenen den 26. februar 2022. Skønspersonen bedes besvare dette spørgsmål under hensyntagen til de faktiske omstændigheder, herunder

- Skibets placering og afstanden til kysten,
- Den vejrmæssige situation,
- Manglende kendskab til at ankeret var tabt,
- Motoren som den mistænkte årsag til fremdriftsproblemer (bilag F), og
- Eventuelle risici forbundet med standsning

Svar på spørgsmål IA
Det er undertegnedes vurdering at beslutningen om at fortsætte rejsen var den rigtige.

Standsning i hårdt vejr er aldrig en god løsning og sker normalt kun ved fuldkommet svigt af skibets hovedmaskine. Når skibet ikke gør fart gennem vandet, mistes styreevnen og skibet driver uden kontrol med vinden tværs og bliver sat af vind og strøm. I 2-4 meter høje bølger vil skibet rulle voldsomt fra side til side med overhængende risiko for skade på skib og mandskab til følge.

I et trafikfyldt farvand, som ved dybvandsruten og trafikseparingen ved Bornholm og med relativ kort afstand til land, vil skibet udgøre en fare for andre skibe og miljøet. Dertil vil der være en øget risiko for at blive påsejlet med forureningsskade til følge.

Overstående vurdering skrives ud fra det faktum at besætningen ikke var klar over at ankret var ude og at deres beslutninger blev truffet ud fra tesen om at der var mistanke om et maskinhavari.

Spørgsmål IB
Med henvisning til spørgsmål 3 om kritisk infrastruktur bedes Skønspersonen angive, hvorvidt der findes kritisk infrastruktur, herunder eventuelt undersøiske kabler, andre steder på søterritoriet, herunder f.eks. ved Øresund, Storebælt, Kattegat mv. end ved området omkring Bornholm.

Svar på spørgsmål IB

Kritisk infrastruktur såsom den der findes i farvandet omkring Bornholm, findes i det meste af søterritoriet i både Lillebælt, Storebælt, Kattegat, Østersøen og Øresund.

Spørgsmål IC
Med henvisning til spørgsmål 3 og besvarelsen i spørgsmål IB bedes Skønspersonen redegøre for, hvorvidt området omkring Bornholm, hvor Skibet sejlede omkring den 24.-26. januar 2022, skal anses for et særligt udsat område i forhold til andre området på søterritoriet, herunder f.eks. ved Øresund, Storebælt, Kattegat mv.

Svar på spørgsmål IC
Nej. Farvandet omkring Bornholm kan ikke anses for at være et særligt udsat område hvad angår kritisk infrastruktur. Forekomsten af kabler og rørledninger kan vurderes at være større i farvandet omkring Bornholm, men dette faktum påvirker ikke udførsel af skibets sejladsplan eller gennemførsel at selve sejladsen.

Spørgsmål ID
Skønspersonen anmodes på baggrund af besvarelsen af de forudgående spørgsmål at oplyse, om tilstedeværelsen af kritisk infrastruktur i form af undersøiske kabler medfø- rer, at besætning forventedes at agere anderledes ved mulige fremdriftsproblemer.

Svar på spørgsmål ID
Nej, det kan ikke forventes at skibets besætning vil agere anderledes i et område med kritisk infrastruktur ved fremdriftsproblemer.

Når der opstår fremdriftsproblemer hvor årsagen er ukendt og det er uvist hvordan situationen udvikler sig, vil det anses som godt sømandskab for skibsføreren at nærstudere søkortet/ECDIS i det omkringliggende farvand. Man vil aktivt kontrollere forhold og hindringer på havbunden hvor nødankring ikke må finde sted. Denne praksis vil man også udføre selvom skibet ikke befandt sig i et område med kritisk infrastruktur.

…"

Af supplerende skønserklæring af den 14. april 2025 fremgår blandt andet:

"…

1. SUPPLERNEDE SPØRGSMÅL

1.1 Spørgsmål 5

Skønsmanden bedes redegøre for den instruktionsbeføjelse og/eller adgang, som rederiets TSI (technical superintendent) efter skønsmandens op-

fattelse har – hvis nogen – overfor skibets besætning og dernæst vurdere, om TSI'en i sin kommunikation med skibets besætning i forbindelse med hændelsesforløbet den 25. februar 2022 kl. 14:01 til 16:25 (jf. Redegørelsen, bilag F side 24) leverede en indsats, anvisninger og vejledning, der opfyldte en for branchen almindelig faglig standard som *"skibets landbaserede ekspert"* (skønsmandens svar på spørgsmål 4) på baggrund af bl.a. skønsmandens besvarelse af:

- spørgsmål 2 (iii), hvor det fremgår, at skibets kursforskel og tab af fart burde have vagt en kraftig mistanke om at noget var alvorlig galt, som den vagthavende styrmand burde straks have reageret på og undersøgt.
- spørgsmål 2 (i), hvor det fremgår, at hvis skruen drejer rundt på et skib med stor belastning på hovedmotoren, uden at skibet kommer fremad, bør der sendes en mand ud på agterdækket for at undersøge skruevandet.
- spørgsmål 2 (i), hvorefter TSI ikke så ud over motorproblemer og dermed ikke forlangte, at skibets besætning skulle undersøge dæk og anker.
- spørgsmål 1 (ii) og 2 (iii) om mulighed for at gå på dækket kl. 14.25 den 25. februar for at inspicere skruevandet fra skibets agterdæk og evt. foretage kontrol af ankrene fra fordækket.

Svar på spørgsmål 5

Rederiets TSI er skibets landbaserede ekspert på de tekniske områder på skibet, herunder skibets fremdrivningsmaskineri, service- og hjælpesystemer, pumper, generatorer, elektriske anlæg mm. Dertil er han bindeled imellem skibets klassifikationsselskab og skibet. Han er altså ansat til at yde teknisk støtte og assistance som en supportfunktion til skibets besætning.

TSI er ikke ekspert på det nautiske- eller navigatoriske område. TSI ved hvordan et ankerspil og anker virker, men ikke nødvendigvis ret meget om ankringsprocedurer og de sømandsmæssige aspekter i at anvende ankret. Her er MSI (Marine Superintendent) mere på hjemmebane. TSI vil derfor normalt ikke være i stand til at rådgive skibets besætning i anliggende der omhandler skibets sejlads, ankring eller manøvrering.

Her følger en forklaring på støttefunktionerne i et rederi. Et skib har brug for assistance fra land for at det kan drives sikkert og effektivt. Dertil skal skibet også overholde dets kontraktuelle forpligtigelse overfor befragteren og ladningsejeren, samt de juridiske krav overfor myndigheder (kyststater og flagstaten). Det kan være svært for ledelsen på et skib at overholde alle deres forpligtigelser uden assistance, hvorfor rederen er tildelt et lovbestemt ansvar jfr. LBK 221 af 11/02/2022 Lov om sikkerhed til søs §9 hvori rederen forpligtes til at give skibsføreren den nødvendig støtte til at han kan drive sit skib sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt. *'... rederen skal tillige sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne'*. Udtrykket 'mulighed' skal tolkes som blandt andet assistance i

form af: en kvalificeret besætning, stores og reservedele, en landbaseret teknisk organisation (TSI), HSEQ (Health, Safety, Environment & Quality) afdeling, en udpeget person (Designated Person Ashore (DPA)), en velfungerende SMS, økonomiske midler, m.fl.

Rederen sørger altså for at skibsføreren får støtte fra land, men *'Skibsføreren har den højeste myndighed om bord'.* Dette er citeret fra §51 i LBK 335 af 09/04/2024 af Lov of søfarendes ansættelsesforhold m.v., som anvendes oftes i beslutninger der træffes om bord omkring skibets besætning. Denne bemyndigelse suppleres derfor med skibsførerens *'overriding authority'*, som fremgår af Kap. 5.2 i EU Forordning 336/2006 Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening (International Safety Management-koden (ISM-koden)), Kap. 5.2: *'Rederiet skal sikre, at det SMS, som anvendes om bord, indeholder en klar erklæring, der understreger førerens beføjelser. Rederiet skal i SMS fastslå, at* ***det er føreren, der er den øverste myndighed*** *og har ansvaret for at træffe beslutninger med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening, samt i nødvendigt omfang at anmode om rederiets assistance'.*

Rederiets TSI har altså kun en støttefunktion til skibsføreren og maskinchefen og har således ikke beføjelser eller beslutningskompetencer til at gøre andet end at sparre med og rådgive dem. Han kan ikke udstede ordrer eller tilsidesætte skibsførerens kvalificerede beslutninger. Han kan ikke forlange, men han kan komme med anbefalinger.

Den 25. februar 2022 havde TSI ydet sin support og rådgivning ud fra de informationer og symptomer, som maskinchefen og skibsføreren gav ham og derfor var parternes fulde opmærksomhed og fokus udelukkende på at udbedre skibets fremdrivningsproblemer. Det er en svær opgave at udføre nyttig fejlfinding og problemløsning over telefonen hvis de informationer man handler udefra, er mangelfulde eller utilstrækkelige.

Det er imidlertid undertegnedes vurdering at TSI også burde have assisteret skibets ledelse ved at foretage fejlfinding på andre systemer om bord end kun skibets fremdrivningsmaskineri. Det er i min optik utilstrækkeligt, at han ikke sparrede med skibets kaptajn om andre mulige årsager til at skibet ikke gjorde fart over grunden.

Kører skibets maskineri med stor belastning uden at skibet bevæger sig og har man kontrolleret at skruen drejer uhindret rundt ved at se på skruevandet, så kan det kun være en udefrakommende, fysisk hindring der bremser skibets fremdrift. Længere er den ikke. På dybt vand, og i kun *relativt* hårdt vejr, er ankret det eneste der kan bremse et skib helt. Ankret er skibets bremse! Dette burde TSI og kaptajnen havde indset.

1.2 Spørgsmål 6

Skønsmanden udtaler i sit svar på spørgsmål 1 (ii) bl.a., at der "synes at herske en hensigtsmæssig kultur på skibet hvad angår anvendelsen af ski-

bets sikkerhedsstyringssystem og checklister." Skønsmanden henviser her til bilag 13: Heavy Weather Checklist og Post heavy Weather i Redegørelsen (bilag F).

Skønsmanden bedes uddybe denne vurdering og særligt udtale sig om følgende:

- Hvornår skulle besætningen med de for den konkrete rute gældende vejrforhold have udfyldt den del af listen, der betegnes som "Pre-heavy Weather Checklist"?
- Hvornår skulle besætningen med de for den konkrete rute gældende vejrforhold have udfyldt den del af listen, der betegnes som "Post-heavy Weather Checklist"?
- Er det tidspunkt, der er anført på bilag 13 ("25.02.2022 – 0100H") retvisende?
- Anser skønsmanden det for at være inden for rammen af en for branchen almindelig faglig standard for "skibets landbaserede ekspert", at rederiets TSI bliver eller beder om at blive gjort gøres bekendt med indholdet af den pågældende checkliste (bilag 13) i sammenhæng med et hændelsesforløbet den 25. februar 2022 kl. 14:01 til 16:25 (jf. redegørelsen, bilag F side 24)?
- Hvorledes opstår en uhensigtsmæssig kultur vedrørende anvendelse af sikkerhedsstyringssystem og checklister og hvad gør rederier for at opdage, modvirke og rette op på dette?

Svar på spørgsmål 6

Hvornår skibets skulle have udfyldt Pre-Heavy Weather Checklisten kommer an på flere faktorer.

Hovedreglen er at en Heavy Weather Checkliste bør udfyldes og implementeres lige så snart det ikke længere er sikkert for besætningen at færdes på dækket. Det vil være præciseret i Skibets SMS-procedure omhandlende Heavy Weather Precautions hvori der enten vil stå at Heavy Weather Precautions skal implementeres ved en bestemt vindstyrke på Beaufortskalaen F.eks. BF. 6, eller mere normalt, vil det være efter skibsførerens skøn, idet der er stor forskel på hvordan skibe opfører sig i hårdt vejr, da faktorer som skibets størrelse, laststilstand, dybgang, kurs i forhold til vinden og søen, maskinkraft m.fl. har stor betydning.

Da skibet afgik fra Ventspils kl. 14.05 den 24. februar var der allerede så hårdt vejr, at lodsen blev sat af før skibet havde passeret molehovederne. Det kan være farligt for lodsen at klatre ned af lodslejderen (rebstigen) i store bølger og han vælger under sådanne forhold ofte at stå af i 'havnehullet'.

Kl. 15.34 sprøjtede der så meget vand over dækket at skibet blev nødt til at dreje til bagbord for at skabe læ således at besætningen kunne udføre deres

arbejde med at justere ventilerne til 'cargo heating coils', men det var trods alt muligt at arbejde på dækket i omkring 33 knobs vind.

Efter kl. 15.53 fremgår det af rederiets rapport, at ingen igen gik ud på fordækket igen for at kontrollere ankersurringerne.

Kl. 17.30 afleverede skibsføreren sine natordre til styrmanden på broen, hvori der ikke fremgik noget som helst om 'Heavy Weather Precautions' hvilket synes uhensigtsmæssigt da vejrudsigten varslede 50 knobs vind senere på natten.

Det havde efter min vurdering været hensigtsmæssigt at implementere Heavy Weather Precautions samtidigt med at besætningen afsluttede arbejdet på dækket 15.53 den 24. februar og det blev besluttet at ingen skulle på dækket pga. vejret.

Overstyrmanden udtaler i sit interview, at skibet den 20. februar havde sejlet i 65 knobs vind i England. Her kunne man eventuelt kontrollere SMS-checklisten og skibets logbog fra den pågældende dag og se hvornår skibsføreren implementerede Heavy Weather Precautions. Således kunne man se hvad der van kutyme på Samus Swan.

Post-Heavy Weather Checklisten (HWC) skulle have været udfyldt lige så snart besætningen igen kunne færdes sikkert på dækket og kontrollere de punkter der fremgår af Post- HWC. Omkring Kl. 14.30 den 25. februar hvor skibet lå stille, aftog vinden til omkring 30 knob. Her kunne kaptajnen have fjernet Heavy Weather skiltene og tilladte færdsel på dækket under opsyn.

Da skibet lå helt stille vil den relative vind, og dermed også mængden af søsprøjt på dækket, have været reduceret. (Desto langsommere et skib sejler, desto mindre sø sprøjter der over dækket).

Er det tidspunkt, der er anført på bilag 13 ("25.02.2022 – 0100H") retvisende?

Nej. Det synes ikke retvisende eller hensigtsmæssigt at implementere Heavy Weather Precautions Kl. 01.00 om natten den 25. feb. når vejret var på sit værste og kun én styrmand og én udkig var på vagt. Det fremgår ikke af skibets logbog at kaptajnen var på broen på det tidspunkt, eller at han på anden vis kommunikerede til den vagthavende styrmand at der skulle implementeres Heavy Weather Precautions.

Det er derfor uforståeligt hvorfor man valgte at udfylde Pre-Heavy Weather Checklisten kl. 01 om natten hvor det var umuligt at kontrollere de fleste af punkterne på checklisten. Jeg forstiller mig at adgang til dækket var blevet forbudt længe før kl. 01.00 den 25.

Burde TSI underrettes om implementering af Heavy Weather Checklist om bord på Samus Swan?

Nej. Det synes helt normalt og inden for branchens normer at TSI ikke informeres om besætningens beslutning om at udfylde en Heavy Weather Checklist. Skibsføreren er højeste myndighed om bord og træffer de beslutninger der er nødvendige og har ikke en forpligtelse til at melde dette til TSI.

Forsinkes skibet er det normalt at operationsafdelingen underrettes.

Det vil fremgå af SMS'en hvornår rederiet forlanger eller forventer at skibsføreren eller maskinchefen skal kontakte rederiet, herunder TSI.

Hvorledes opstår en uhensigtsmæssig kultur vedrørende anvendelse af sikkerhedsstyringssystem og checklister og hvad gør rederier for at opdage, modvirke og rette op på dette?

EU Forordning 336/2006 vedrørende ISM-koden (International Safety Management Code) kræver, at rederier etablerer og vedligeholder et Safety Management System (SMS), inkl. checklister, procedurer, rapportering osv. Formålet er at fremme sikkerhedsbevidstheden og øge siggerheden om bord. Men i praksis ses ofte, at den daglige anvendelse ikke altid stemmer overens med intentionerne.

En uhensigtsmæssig kultur opstår blandt andre pga. rutine og vanetænkning. Besætningen udfylder checklister "proforma" – uden reelt at udføre kontrollen. "Vi har gjort det hundrede gange før, vi ved det virker". De tjekker ikke længere grundigt eller slet ikke. Grundet tidspres og manglende ressourcer springes procedurer nogle gange over fordi checklister opfattes som en administrativ tidsrøver, ikke som en hjælp.

I andre tilfælde forstår besætningsmedlemmer ikke formålet med SMS og checklister grundet mangelfuld om board træning og manglende "safety ownership".

Hvis skibets ledelse og rederiet ikke tager SMS seriøst, gør besætningen det heller ikke. Fokus på drift frem for sikkerhed skaber en kultur, hvor SMS bliver sekundært og checklister vinges af uden at kontrollere indholdet.

Hvad gør rederier for at opdage, modvirke og rette op på en uhensigtsmæssig SMSkultur?

Et proaktivt rederi bruger resultaterne og observationerne fra de interne samt eksterne audits til andet end kun at finde fejl, men også til at måle holdninger og adfærden om bord og have en dialog med besætningen om, hvordan SMS bruges i praksis. Under audits kan der udføres Safety Culture Assessments, som bruges til at forstå virkeligheden bag papirarbejdet og hjælpe besætningen med at forstå formålet med at anvende et SMS til at systematisere de arbejdsopgaver om bord, der kan udgøre en fare for besætningen, skibet og miljøet.

Rederiets HSEQ-afdeling skal analysere afvigelser og nærved-hændelser med henblik på at identificere en underliggende kulturfejl for dernæst at samarbejde med besætningen om at rette op på denne kulturfejl.

I praksis kan det være meget svært at ændre på en indgroet og uhensigtsmæssig SMS-kultur om bord. Tidspres, manglende interesse fra ledelsen og manglende motivation hos besætningen gør at SMS-arbejdet ofte ses som en plage.

1.3 Spørgsmål 7

I forlængelse af skønsmandens besvarelse af spørgsmål IA, hvor det fremgår, at det var den korrekte beslutning at fortsætte rejsen under henvisning til, at:

- Standsning i hårdt vejr er aldrig en god løsning,
- Når skibet ikke gør fart gennem vandet, mistes styreevnen og skibet driver uden kontrol med vinden tværs og bliver sat af vind og strøm,
- I 2-4 meter høje bølger vil skibet rulle voldsomt fra side til side med overhængende risiko for skade på skib og mandskab til følge,
- I et trafikfyldt farvand, som ved dybvandsruten og trafikseparerингen ved Bornholm og med relativ kort afstand til land, vil skibet udgøre en fare for andre skibe og miljøet, bedes skønsmanden
  - (i) vurdere, om skibet på baggrund af hændelsesforløbet den 25. februar 2022 kl. 14:01 til 16:25 allerede kunne betragtes som søudygtigt og/eller udgjorde en fare for omgivelserne og
  - (ii) uddybe sin besvarelse af spørgsmål 3 (ii) og oplyse, om der for besætningen på Samus Swan og rederiets TSI fandtes andre muligheder at reagere på hændelsesforløbet den 25. februar 2022 kl. 14:01 til 16:25 på end valget mellem enten at bringe skibet til standsning og at fortsætte rejsen som om intet var hændt. Her tænkes fx på at lade skibet positionere sig i forhold til vind, søgang, strøm m.v.,

Svar på spørgsmål 7 (i)

Begrebet sødygtighed er ekstremt komplekst og svært at beskrive entydigt da det afhænger af mange faktorer og forhold.

Generelt anses et skib for at være usødygtigt, når det ikke er i stand til sikkert at modstå de sædvanlige farer på havet. Sødygtighedskonceptet er dog en dynamisk størrelse, der varierer afhængig af hvad skibet skal bruges til og hvor det befinder sig i den givne situation.

Følgende forhold, blandt mange andre, kan føre til at et skib ikke anses som sødygtigt: Tekniske eller maskinelle problemer, strukturelle fejl, skader på

skrog, meget dårlig vedligeholdelse, defekt hovedmaskine, styresystem eller pumper, mangelfuld bemanding såsom for få besætningsmedlemmer eller utilstrækkelig træning og kvalifikationer, skibet er overlastet eller at farligt gods håndteres forkert, mangler i dokumentation såsom ugyldige eller udløbne certifikater, manglende sikkerhedsudstyr, redningsudstyr, brandbekæmpelses- eller kommunikationsmidler mangler eller er defekt.

Det vurderes at Samus Swan var sødygtigt ved rejsens begyndelse da det forlod Ventspils. Dette forhold ændrede sig da skibet ikke selv kunne bestemme dets kurs og fart den 25. februar 2022 imellem kl. 14:01 til 16:25. I dette tidsrum var skibet **ikke** sødygtigt.

Et skib, der ikke er i stand til at overholde sin vigepligt overfor andre skibe grundet f.eks. maskinstop, fejl på roret eller styremaskinen, kategoriseres som '*Ikke under kommando*' jfr. Regel 27a i de internationale søvejsregler og er ikke sødygtigt. Da et sådant skib kan udgøre en fare for den omkringliggende trafik, skal det kommunikeres ud at det ikke er under kommando ved at føre reglementerede signaler og lanterner. To sorte kugler synlige hele horisonten rundt hænges i højden, der hvor de bedst kan ses, og i mørke tændes to røde lanterner synlige i en ubrudt bue af horisonten på 360 grader. Disse signaler fortæller den omkringliggende trafik at skibet ikke er i stand til at overholde dennes vigepligter og at de skal gå af vejen Jfr. Regel 18. Disse suppleres med et 'Securité kald over VHF-radioen til alle skibe i nærheden hvor de skal bekendtgøres at skibet ikke er under kommando,

Da Samus Swan ikke var i stand til at overholde sine vigepligter, kan skibet i dette tidsrum ikke anses som sødygtigt i et navigatorisk perspektiv.

Svar på spørgsmål 7 (ii)

Undertegnede holder fast i at det kan være forbundet med fare at standse et skib helt op og lade det drive i dårligt vejr. En kaptajn og en maskinchef, der kæmper med maskinproblemer har sjældent lyst til at standse deres eneste fremdrivningsmiddel i hårdt vejr pga. frygten for at den ikke vil starte igen. Derfor konkluderede kaptajnen på Samus Swan den 25. februar kl. 15.23 (se Bilag F side 12) at: '… *that (red. anchoring) is too dangerous with the ME failure*'.

Af ECDIS-optagelserne i tidsrummet den 14.01-16.25 den 25. ses det at Samus Swan befandt sig i TSS (Traffic Separation Scheme) syd for Norra Midsjöbanken. Formålet med en TSS er at ensrette trafikken i stærkt trafikerede områder. I en TSS gælder særlige regler og begrænsninger i skibes kurs og manøvremuligheder. Skibe skal altid sejle i den rigtige side og retning af TSS og det kan nævnes at i et TSS, skal et skib *'så vidt muligt undgå at ankre'*. Formuleringen tillader dog at anvende sit anker i nødstilfælde eller for at afværge fare. Se Regel 10 i BEK nr. 1083 af 20/11/2009 om de internationale søvejsregler.

Det skal altså forstås at en TSS er et område hvor skibe skal navigere med særlig forsigtighed og at det kunne have været farligt hvis Samus Swan var drevet over i den forkerte side af TSS og i modgående trafik.

I tidsrummet 14.01-16.25, hvor Samus Swan befandt sig i TSS blev det imidlertid kun overhalet af ét andet skib, Minerva Xanthe, hvorfor trafiktætheden ikke var den faktor der begrænsede Samus Swans kaptajn i at forsøge sig med alle tænkelige løsninger. Ved brug af radar og/eller AIS (Automatic Identification System), havde han meget nemt kunne se hvor lang tid skibet kunne drive, inden der kom et andet skib der udgjorde en fare for sejladssikkerheden.

4 mulige alternativer:

1. Når først Samus Swan havde hejste 'Ikke under kommando' symbolerne, suppleret med et 'Securité kald over VHF-radioen, er det undertegnedes vurdering at det havde været muligt, selv i 30 knobs vind og 2-3 meter bølger, at forsøge sig med en kraftig reduktion i omdrejningerne på maskinen eller evt. kortvarigt at gå bak. Skibet lå direkte oppe i vinden hvilket er godt. Skibet vil være blevet sat langsomt agterover (baglæns) af vinden. Når maskinen igen var blevet sat til at gå frem, ville besætningen opdage at skibet kun vil bevægede sig kortvarigt fremad indtil det igen blev bragt til en brat standsning. Dette kunne have vakte mistanke om at det var ankret der holdt fast i skibet.
2. Alternativt, hvis kaptajnen havde givet skibet lov til at drive ca. 438 meter baglæns (8 sjækler på ankerkæde er ca. 219 meter, gange to er 438 meter, da skibet skulle på den anden side af ankret og kæden), var skibet igen blevet standset brat op af ankret. På denne måde havde man straks fundet fejlen.
3. En tredje løsningsmulighed var at 'kaste ankret'. Altså at foretage en bevidst opankring i TSS, men først efter at have afgivet en 'Securité' melding over VHF-radioen. Skibet var 'ikke under kommando' og derfor kunne det retfærdiggøres kortvarigt at kaste ankret i TSS. Skibet lå stille så der har ikke været nævneværdigt søsprøjt på dækket. Jeg har tidligere udtalt at hvis vejret var godt nok til at sende styrmanden på monkey island for at se på radaren og udskifte pæren i magnetkompasset, var det også godt nok til at sende to mand frem til fordækket og gøre klar til at kaste anker. Kl. 14.43 forslår maskinchefen at de skal ankre op. Dette diskuterer han med 2/O kl. 15.00, men kl. 15.23 beslutter kaptajnen at det er for farligt at ankre op med de fremherskende maskinproblemer.
4. Dette forslag er rent hypotetisk fordi skibet ikke selv kunne bestemme dets kurs og fart. Hvis skibet derimod været i stand til at sejle en selvvalgt kurs og fart, havde undertegnede forslået at skibet skulle forlade trafikseparingen, sejle i læ af land, kaste ankret og undersøge fejlen.

Konklusion: I tidsrummet kl. 14:01 til 16:25 den 25. februar 2022, vurderer jeg at skibets ledelse burde have undersøgt ALLE tænkelige årsager til skibets manglende fremdrift, også dem uden for maskinrummet. Det gjorde de ikke. Det er uforståeligt hvorfor skibets ledelse fortsatte med så høje omdrejninger på maskinen i to timer og fireogtyve minutter, uden at undersøge skruevandet eller ankrene. Ankrene er skibets eneste bremse og burde have været det første som kaptajnen overvejede som mulig årsag til fremdrivningsproblemet.

Kaptajnens handlinger var svært mangelfulde og afspejlede ikke den kompetence eller professionalisme man vil forvente fra en person med så mange års erfaring fra seniorstillinger til søs. Det var en fejl at han ikke lyttede til sin besætning da de forslog at ankre op.

Rederiets TSI burde også have set udover skibets maskineri, som den eneste mulige årsag til skibets manglende fremdrift. TSI kunne og burde have søgt hjælp og råd hos kollegaer fra både den tekniske afdeling og rederiets andre afdelinger for at løse Samus Swans fremdriftsproblem.

…"

Forklaringer
Der er under sagen afgivet forklaring af Per Ekmann, Per Vestergaard, Vasilij Kalincuk, Halit Arda Birgul, Christopher Bation Calimpong, Troels Reppien og Philip Max Cossen.

Per Ekmann har forklaret blandt andet, at han har gennemført en lederuddannelse indenfor forsvaret og blev udlært som skibsmægler i 1989 ved Herning Shipping. Hos Herning Shipping havde han det kommercielle ansvar og var afdelingsleder. Efterfølgende besad han lignende stillinger i henholdsvis København og Svendborg. Han startede som kommerciel chef i Uni-Tankers den 1. august 2008, og han blev i 2012 direktør for et datterselskab ved navn Uni-Chartering. I 2018 blev han interim direktør for Uni-Tankers efter en fusion, og i 2019 blev han ansat som direktør.

Han er også direktør i Uni-Tankers M/T "SAMUS SWAN" ApS, og der er fuld integration mellem dette selskab og moderselskabet. Som direktør er han ansvarlig for at informere selskabets ejere, udføre ordinær ledelse og strategi mv.

Uni-Tankers håndterer ca. 40 skibe i fri fart. 1/3 af skibene ejes af Uni-Tankers, mens 2/3 er leasede skibe, som Uni-Tankers ikke forestår den tekniske drift af. Uni-Tankers fragter farligt gods, herunder kemikalier. Kunderne er olieselskaber, kemikalievirksomheder m.fl., og det er primært store koncerner. Uni-Tankers skibe er op til 20.000 tons, dvs. primært små skibe, og de sejler primært i Nordeuropa.

Siden han trådte til, er Uni-Tankers begyndt at fusionere sine selskaber ind i et selskab ved navn Uni-Vessels.

Uni-Tankers M/T "SAMUS SWAN" ApS er ikke blevet fusioneret ind i Uni-Vessels endnu grundet forholdene med skibet, eksempelvis branden i 2021. M/T Samus Swan er dog ikke "blacklistet" og kan bruges af kunder ligesom Uni-Tankers øvrige skibe.

Kunderne stiller strenge krav til, hvordan skibene drives. Kunderne foretager altid baggrundstjek og nærmere undersøgelser såkaldt "vetting".

Organisationsdiagrammet fremlagt som sagens bilag BA er Uni-Tankers organisationsdiagram.

I 2022 havde Uni-Tankers ca. 75 ansatte på land og ca. 350 søfolk. Uni-Tankers har hovedsæde i Middelfart og datterselskaber i Aalborg, USA, Tyrkiet og Frankrig, også kaldet udekontorene.

Angivelsen af "Commercial & Operation" er ikke teknisk drift. "Commercial" har kontakt med kunder og får opgaver. "Operation" modtager ordrerne og sørger for, at rejsen udføres.

"Supercargo" er en specialist, som er tidligere kaptajn. Personen sidder på kontor og drøfter blandt andet rengøring af skibene og andet ad hoc.

Teknisk afdeling beskæftiger sig med Uni-Tankers egne skibe. Der er endvidere en indkøbsafdeling og en marineafdeling, som yder støtte vedrørende ISM og sikkerhedsmæssige forhold. Energiafdelingen beskæftiger sig med "fodaftryk".

Den tekniske direktør Peter Stokbro refererer til ham.

Fleet manager, som i 2022 var Kristian Larsen, er leder af teknisk afdeling.

Personerne i "The Shipboard Management Team" angivet i SMS-systemet fungerer som støtte til kaptajnen på et skib.

En DPA er en "Designated Person Ashore", som er en repræsentant, der binder sø og land sammen, og som har adgang til ledelsen. Man skal have en særlig uddannelse og erfaring for at kunne blive DPA. En DPA håndterer SMS-systemet og inkorporering af nye love mv.

Ifølge gældende lovgivning skal man udpege en DPA.

DPA'en faciliterer kvartalsvise møder, hvor den tekniske chef, fleet manager, chef for mandskab, chef for "vettings" og han selv deltager. På mødet gennemgås det forgange kvartal, hvor uheld, kontakt med myndigheder, udskiftning af besætning, fastholdelsesrate, opmærksomhedspunkter i forhold til nye regler og uddannelse samt havarirapporter gennemgås.

Et Top Gun-møde er et generelt møde med alle chefer, herunder MD'er i udekontorerne. Mødet indeholder generel information.

Han deltager endvidere i et ugentligt møde med Peter Stokbro, som primært vedrører organisationsmæssige forhold, herunder medarbejdere i Peter Stokbros team, forhold fra Uni-Tankers ejere mv. Mødet er ikke driftsrelateret.

Han får ikke megen information om driften af de enkelte skibe. Han orienteres om driften kvartalsvist, og han kan selv søge indsigt via deres system, men hans fokus er på ledelse og strategi ud mod kunderne og op mod ejerne.

Han deltager hverken i møder med den tekniske afdeling eller er i daglig dialog med TSI'erne, ligesom han ikke er i daglig kontakt med DPA'en.

Den stiplede linje på det under sagen fremlagte bilag BA fra ham til "Vessels" og marineafdelingen skyldes, at DPA'en har mulighed for i en situation, hvor det ikke er muligt at komme igennem det sædvanlige hierarki, eller der er et forhold, der er virkelig kritisabelt, at gå direkte til ham. DPA'en er en form for whistleblower, men man er bekendt med, hvem afsenderen er. Han har aldrig modtaget en sådan henvendelse.

DPA'en er en smal funktion og har ansvar for, at ISM-Code er opdateret, overholder lovgivningen og er implementeret ombord. Hvis dette ikke er tilfældet, skal han informeres herom.

Et "Ship-Shore-Link" som angivet i SMS-systemet er ikke relevant i denne sag. Dette er relevant i forhold til den daglige drift, idet en DPA er fri af drift, kommercielle og operationelle hensyn, pres fra ledelsen og omgivelser mv., så DPA'en kan træffe beslutninger uden at tage hensyn hertil. DPA'en er ikke en del af driften.

Hvis en kaptajn ønsker at søge havn, men den tekniske afdeling fortæller kaptajnen, at skibet skal fortsætte, kan DPA'en ultimativt blive involveret i en sådan situation. Kaptajnen er ansvarlig for navigation og sikkerhed ombord, og ultimativt kan en kaptajn vælge at gå højere end en TSI, hvis kaptajnen føler sig presset af denne.

Han er ikke involveret i, hvor skibene sejler, men han kan følge med via oversigtskort. Uni-Tankers kommercielle afdeling håndterer dette, og den tekniske afdeling sørger for, at skibene er i stand til at sejle. Han har ikke indflydelse på disse forhold. Han har indflydelse på strategien i forhold til kunder, men han er ikke involveret i, hvornår skibene skal på værft. Han har en oversigt over, indenfor hvilket interval skibene skal på værft, og en årlig dialog med den tekniske afdeling vedrørende økonomien i den forbindelse.

Han er ikke involveret i ansættelse af besætning. Dette håndteres af den tekniske direktør.

Han informeres ikke om udfordringer med eventuelle certifikater for skibene.

De øver nødberedskab regelmæssigt, men de er ikke særligt opmærksomme på denne procedure i dagligdagen. I nødberedskabsteamet er det hans funktion at tale med interessenter, eksempelvis berørte, store kunder og pressen.

I 2021 opstod der brand på M/T Samus Swan. På dette tidspunkt var han på rejse i Italien med nogle kollegaer, og han blev ringet op af den tekniske chef, hvorefter det på et møde blev besluttet, at han skulle rejse hjem med det samme. Det var en alvorlig sag. Han var involveret i håndteringen af pressen og kunderne, og han havde et møde via Microsoft Teams med skibets kaptajn både for at udvise sympati og være synlig. Han havde dog ikke opgaver i den forbindelse, idet den tekniske direktør håndterede dette. Efterfølgende kom skibet til Italien, men han var ikke involveret i dette.

M/T Samus Swan er et godt skib på niveau med andre skibe af den type. Det er dog alene dette skib, hvor de har haft sådanne problemer, som er nævnt ovenfor.

Nødberedskabstemaet er ikke blevet aktiveret på andre tidspunkter end ved denne brand.

Med hensyn til episoden i slutningen af februar 2022 blev han den 26. februar 2022 bekendt med, at strømmen var gået på Bornholm, men han forbandt ikke dette med, at skibet var sejlet over kablet til Bornholm.

Den efterfølgende mandag blev de om formiddagen kontaktet af myndighederne, og han blev herefter involveret. Han blev informeret af den tekniske direktør. Han var ikke tidligere blevet gjort bekendt med episoden. Han fik at vide, at skibet skulle undersøges i Rotterdam, som var den nærmeste havn. Han blev kun orienteret og traf ikke beslutninger.

Han var ikke involveret i at skrive den rapport, som Uni-Tankers efterfølgende udarbejdede.

Per Vestergaard har forklaret blandt andet, at han i 1993 blev uddannet maskinmester, og at han derefter sejlede for Chevron indtil 2000. Efterfølgende arbejdede han for Norden, hvor han var ansat i 20 år. Da han sejlede, avancerede han i hierarkiet og sejlede blandt andet som maskinchef. Han sejlede senest i 2009. Herefter førte han tilsyn med bygning af skibe i Østen. I foråret 2021 blev han ansat hos Uni-Tankers. Hos Uni-Tankers arbejder han som TSI.

Som TSI referer han til Fleet Manager, og i 2022 var dette Kristian Larsen.

En TSI skal hjælpe skibe på daglig basis og primært sørge for, at den tekniske del af skibet fungerer, som den skal. Der er en del planlægning forbundet med dette i forhold til blandt andet reservedele, vedligeholdelse mv. Når skibet er i drift, er der fokus på dette, men når skibet er på værft, foretager de større vedligeholdelsesarbejder mv. Hvis der sker noget undervejs på et skibs rejse, supporterer en TSI et skib i den forbindelse.

Et skib skal på værft hvert 5. år efter lovgivningen, men i Uni-Tankers er et skib på værft hvert 2,5 år. Når skibene er på værft, tages disse ud af vandet.

Klasseselskabet kommer ombord på skibet én gang årligt, hvor klasselskabet gennemgår skibet og verificerer, at dette er i god stand, og at tingene fungerer, som de skal. Endvidere er kunder interesserede i, at deres varer kommer frem, og kunderne kommer derfor også jævnligt ombord og verificerer, at tingene er i orden. Olieselskaber og kemikalievirksomheder er Uni-Tankers primære kunder, og kunderne stiller strenge krav.

Det er tillige indlagt, at han besøger skibene to gange årligt, og han er derfor ikke kun på skibene, når disse er på værft.

En TSI har et løbende samarbejde med leverandører, og de kan kalde en leverandør ind til at hjælpe i forbindelse med det udstyr, som leverandøren har leveret. Han samarbejder endvidere med indkøbsafdelingen. De sidder ved siden af hinanden på kontoret.

På kontoret i Middelfart er der et åbent kontorlandskab, og der er ikke langt fysisk fra den ene afdeling til den anden.

En bestilling fra et skib lander på hans skrivebord, så han kan verificere, at en sådan bestilling giver mening. Derefter kommer bestillingen til indkøbsafdelingen, som finder en leverandør. Der er reservedele på skibene, og når de køber

ind, samler de delene på et lager, hvorefter delene sendes til skibene, når disse er i havn. De anvender et firma til denne proces.

Han samarbejder endvidere med Uni-Tankers marineafdeling, og de sidder sammen på kontoret. Marineafdelingen beskæftiger sig med procedurer og retningslinjer, herunder vedligeholdelse af SMS-systemet.

Hvis han opdager et problem, der hører under marineafdelingen, retter han henvendelse til marineafdelingen. Typisk var det været tidligere maskinmestre, som sad i teknisk afdeling, og i marineafdelingen var det typisk tidligere styrmænd og kaptajner.

På en typisk dag arbejder han med e-mails, tjekker beskeder fra skibene og korresponderer med skibene og leverandører. Han er i kontakt med et skibs kaptajn og maskinchef. Kaptajnen er den overordnede, men maskinchefen er typisk involveret i tekniske forhold. Han kommunikerer primært pr. e-mail, hvor kaptajnen er i kopi.

Han er ikke ekspert i alting, og han tager derfor nogle gange fat i en leverandør, hvis de oplever problemer.

I TSI-gruppen og med Fleet Manager drøfter de løbende forhold med skibene, og de deler erfaringer.

Hvor ofte, at han kommunikerer med et skib, afhænger af, hvad der sker på skibet, men der er altid rutinemæssig kontakt. Han er ansvarlig for to til tre skibe, hvilket er nogenlunde det samme som ved andre rederier.

Uni-Tankers driver 15 skibe teknisk.

Han har ingen ledelses- eller personalemæssige beføjelser. "Crewing"-afdelingen håndterer personalemæssige forhold. Han har ingen direkte kontakt med Per Ekmann, og han deltager ikke i direktionsmøder. Han har været på Per Ekmanns kontor en enkelt gang.

Han deltager ikke i Top Gun-møder, og han er ikke en del af ledelsen. Der afholdes fællesmøder én gang pr. uge for alle på kontoret, hvor de drøfter, hvad der sker i afdelingerne, det såkaldte "Morning Call"-møde.

På et skib er kaptajnen den overordnede myndighed og har derfor det overordnede ansvar og skal træffe beslutninger. Kaptajnen har altid ret til at sige fra overfor kontoret. Han har en understøttende funktion i forhold til kaptajnen.

Når et skib henvender sig til ham, deler han sin viden, hvis han kender løsningen. Hvis han ikke kender løsningen, tager han fat i en ekspert, som typisk er leverandøren.

Når der er korrespondance mellem skib og leverandør, holder han øje med e-mailsene, men der sker en direkte fejlsøgning mellem skib og leverandør.

Han kan ikke diktere, hvad kaptajnen skal gøre. De har et samarbejde.

Han har ikke adgang til skibets data. Han yder hjælp til skibet, men det er ikke ham, der sejler skibet, og det skal han heller ikke.

Da han startede hos Uni-Tankers, var han ikke involveret i M/T Samus Swan. Efter branden på skibet overtog han dette skib fra en kollega. Der havde været en brand i maskinrummet, og derfor skulle alt gennemgås og repareres. Da han overtog skibet, var problemer med gearkassen udestående, og reparation pågik. Han supporterede dette i forhold til logistik mv. Hen over juleferien 2021/2022 var reparationen færdig, og de foretog en prøvesejlads i januar 2022. Under prøvesejladsen var vejret fint, hvilket er typisk.

En MAN-motor er en dieselmotor.

"rmp" er omdrejninger pr. minut, det vil sige, hvor hurtigt motoren kører. Gearkassen sørger for, at propellens omdrejninger er lavere, mens pitch er de blade, der udgør propellen, og som flytter vandet.

Propellen kan dreje rundt, men jo højere stigning på propellen, jo mere vand skal propellen flytte, og dette kræver mere kraft.

I Augusta blev MAN-motoren, gearkassen og styring af propel og stigning repareret.

Hovedmotoren har kølevand, som går videre til gearkassen. Under prøvesejladsen blev kølevandets temperatur testet. Der var nogle udfordringer med dette, som blev drøftet med MAN, og det viste sig at skyldes en termostat, som ikke regulerede kølevandets temperatur korrekt. Der var leveringstid for en sådan termostat, men skibet kunne fortsat sejle.

Under prøvesejladsen, hvor belastningen var mere end 80 %, ramte de grænseværdierne i forhold til kølevandet.

En mand fra klasseselskabet BV deltog i prøvesejladsen, fordi denne skulle godkende skibet. De havde et godt samarbejde med BV.

E-mailen "tech@uni-tankers.com" er en fællesmail for TSI'er.

Han er TSI for M/T Samus Swan og har derfor løbende korrespondance med dette skib, og han havde haft løbende korrespondance med skibet siden prøvesejladsen.

På dette tidspunkt blev der ikke afholdt ugentlige møder med faste intervaller, men han talte med skibet ugentligt. Dagsorden angivet i SMS-systemet af den 19. april 2021 blev ikke gennemgået.

MAN havde foreslået, at man satte begrænsninger på propellens stigning, så skibet ikke blev belastet. Det var derfor sikkert for skibet at sejle, uden at dette havde praktisk betydning for skibet. Dette blev verificeret af klasselskabet.

Nogle dage efter prøvesejladsen meldte skibet, at der var alarmer på skibet. De tog derefter kontakt til MAN, som foreslog at ændre nogle parametre, hvilket skete.

Senere meldte kaptajnen, at der var noget anderledes ved skibet. Herefter tog de igen kontakt til MAN, og det blev aftalt, at MAN skulle komme til skibets næste havn. Dette var tidligere i februar end den 22. februar 2022. Herefter hørte de ikke mere, og de troede derfor, at tingene havde løst sig. På dette tidspunkt afventede de fortsat den nye termostat.

Den 22. februar 2022 modtog han en e-mail fra skibet om, at der var udfordringer. Han sendte denne videre til servicemænd på værftet, som havde været ombord på skibet. I starten af februar 2022 havde MAN oplyst, at alt var godt med motoren.

Den 22. februar 2022 overvejede han ikke, hvorvidt skibet skulle sejle. Dette var der ikke grund til.

Omtalen af CS Electric i hans e-mail af den 22. februar 2022 kl. 11.31 vedrørte noget andet og har ikke noget med nærværende sag at gøre.

Marco van der Kooi fra MAN, som den 22. februar 2022 kl. 12.50 sendte en e-mail, havde været på værftet.

Steven Lecoques fra MAN henvisning til CPP vedrørte stigning på propellen, mens "zero pitch" var udtryk for, at telegrafen står i "stop", hvor skibet ikke skal bevæge sig, men dette kræver, at stigningen på propellen er justeret. "Zero pitch" er neutral.

De holdt den samme e-mailtråd for hele tiden at bevare historikken.

Hvis man er tæt på sluser, andre skibe mv., skal man være opmærksom. Fra hans stol fylder det ikke noget, at der ligger søkabler et sted.

Da han den 25. februar 2022 kl. 14.54 sendte en e-mail til MAN, havde han modtaget besked fra skibet om, at situationen var blevet meget værre.

I første omgang var det ikke lykkedes at komme igennem til MAN telefonisk, og han sendte derfor en e-mail.

Skibet havde ikke haft en "actual load" på 100 % under prøvesejladsen, og MAN havde ændret indstillingerne, så det burde ikke være muligt for skibet at have en "actual load" på 100 % grundet risikoen for belastning af skibet. Hvis dette kunne ske, var der noget galt.

I e-mail af den 25. februar 2022 fra chief engineer var der ikke fokus på skibets fart, men på skibets belastning. Det var dårligt vejr, og de drøftede dette, herunder at dette var årsagen til skibets problemer. Vejrforhold vil påvirke et skib, dets fart mv. Det var forsvarligt at sejle videre, men den forventede senere ankomsttid skulle meldes ind. At sejle med 7 knob var langsommere end forventet, men det var ikke helt galt.

Det, som skibet skriver i sine e-mails, var usædvanligt.

Det er et problem, hvis et skibs motor kører for fuld kraft, men skibet ikke bevæger sig. Der var dog ikke fokus på, at skibet ikke bevægede sig. Han erindrer ikke, hvordan han fik at vide, at skibet igen bevægede sig. På dette tidspunkt ved han ikke, hvorfor skibet holdt stille og efterfølgende bevægede sig.

Kaptajnens e-mail af den 22. februar 2022 kl. 18.35 vedrørte det forhold, at skibet dagen efter skulle sejle igennem Kielerkanalen, og de skulle være sikre på, hvordan skibet ville reagere. De forsøgte at få MAN til at komme ombord på skibet, inden skibet skulle sejle igennem Kielerkanalen, men dette lykkedes ikke på grund af weekenden.

I hans e-mail af den 25. februar 2022 kl. 22.20 spurgte Marco van der Kooi ind til indstilling af en kombination af omdrejninger og propellens stigning for at prøve forskellige muligheder.

Man kan ikke stoppe et skib i dårligt vejr, fordi dette ikke vil være sikkert. De lagde planer for, hvad de kunne gøre, når det blev dagslys, og de havde kontakt med MAN.

Hans dialog med kaptajnen var generelt i orden både pr. e-mail og pr. telefon. Han var ikke på noget tidspunkt uenig med kaptajnen om, hvordan der skulle disponeres, og han gjorde, hvad han kunne for at hjælpe skibet.

Der findes ikke en elektronisk måde at se, om ankeret på et skib er ude.

Da han modtog e-mailen af den 26. februar 2022 kl. 09.46, gav det pludselig mening, at der var noget galt. Han havde en telefonsamtale med kaptajnen, som var helt kort.

Han drøftede efterfølgende med indkøbsafdelingen, hvor hurtigt et nyt anker kunne indkøbes. Han var også i telefonisk dialog med Fleet Manager, Kristian Larsen. Han havde også været i dialog med denne sent på eftermiddagen den 22. februar 2022 vedrørende udfordringer med propellen og stigningen, at skibet sejlede, men at der ville være forsinkelser, og om aftenen den 25. februar 2022 vedrørende skibets udfordringer med propellen og den forsinkede ankomst. Han havde ikke kontakt med andre på hovedkontoret herom.

Om mandagen den 28. februar 2022 fandt de ud af, at der var sket noget ved Bornholm.

Han erindrer ikke, hvornår Peter Stokbro blev informeret om episoden.

Et par dage senere tog han sammen med Troels Reppien fra marineafdelingen til Rotterdam for at følge op på episoden. Én ting er e-mails mv., men det er en anden ting at komme ombord på skibet. I den forbindelse beskæftigede han sig med de tekniske forhold, herunder at tale med maskinchefen mv.

MAN var også til stede og testede hovedmotoren mv. i Rotterdam, som det fremgår af MANs servicerapport af den 3. marts 2022. MAN kunne ikke se, at der skulle være noget galt.

Efterfølgende blev den nye termostat installeret, og MAN tilrettede indstillingerne.

Troels Reppien var hovedforfatter på Uni-Tankers rapport om episoden. Han indsamlede tekniske informationer til brug for rapporten.

Forløbet med skibet i slutningen af februar 2022 var ikke normalt.

Vasilij Kalincuk har forklaret blandt andet, at det er korrekt, at han var kaptajn på M/T Samus Swan i 2022. Han arbejder i dag ikke længere for Uni-Tankers. Han arbejder fortsat som kaptajn andetsteds.

Det er korrekt, at han den 22. februar 2022 kl. 10.53 sendte en e-mail til Per Vestergaard. Det var muligvis maskinmesteren, der havde formuleret denne. På dette tidspunkt kunne skibet ikke standse ordentligt, og han skrev derfor til Per Vestergaard om disse forhold. Der var begrænset manøvredygtighed med skibet, og han kunne ikke vurdere, hvorvidt dette var farligt. En farlig situation ville først opstå, hvis skibet var på vej i havn og skulle standse hurtigt, men han kunne ikke vurdere de tekniske forhold, og han henvendte sig derfor til TSI'en hos Uni-Tankers. Han kunne godt sejle skibet, uden at situationen blev farlig.

Fra Ventspils til Rotterdam var der problemer med "engine overload", og han skrev derfor en e-mail den 25. februar 2022 kl. 14.54. Det var dårligt vejr med store bølger. Skibets mekaniker havde informeret ham om, at maskinen var overbelastet. Skibet nedsatte hastigheden pludseligt og efterfølgende satte de langsomt hastigheden op. Skibet holdt ikke stille i to timer, faktisk ikke i ét eneste minut. Da mekanikeren havde fundet problemet, forsøgte de at sejle med 6-7 knob.

Han erindrer ikke e-mails, men han var i telefonisk kontakt med Per Vestergaard.

Der var ikke et driftsmæssigt problem med skibet den 25. februar 2022. Der opstod et kortvarigt problem, som kunne løses med det samme. Skibet var belastet, men dette blev løst med det samme.

Han erindrer ikke, om der blev afholdt ugentlige møder med TSI. Det er længe siden.

Med hensyn til den af Uni-Tankers udarbejdede rapport kan han bekræfte det anførte på rapportens side 12 og 13 om tidspunkterne kl. 14.01 og 14.08. Han havde modtaget besked fra styrmanden, og han kom derfor på broen og kontaktede TSI. Skibets hastighed var nedsat, men dette betød ikke, at skibet stod stille. Problemet blev løst med det samme, og de satte derefter hastigheden op. For så vidt angår det anførte om tidspunktet kl. 14.25 kan han hverken be- eller afkræfte dette. På åbent hav er det kompliceret. I forhold til det anførte om tidspunktet kl. 16.19 har han ikke læst rapporten.

Han blev afhørt af politiet i Rotterdam, men det hollandske politi mistænkte ham ikke for noget. Han blev også udspurgt af Uni-Tankers, og en Marine Superintendent (MSI) indsamlede journaler mv. fra skibet. Han erindrer ikke, om dette også skete i Rotterdam eller i Antwerpen.

Han taler ikke hollandsk, og det hollandske politi talte dårligt engelsk. Der var vist nok en tolk.

Han erindrer at have set office translation til engelsk af det hollandske politis afhøring af ham. Han modtog muligvis denne pr. e-mail.

Han kan bekræfte sit svar på det næstsidste og sidste spørgsmål på afhøringens første side. Den beskrevne procedure om fastgørelse af anker inden sejlads var almindelig. Han kan endvidere bekræfte sit svar på det første spørgsmål og det sidste spørgsmål på afhøringens anden side. De holdt skibet på 70 % hastighed. Han kan endelig bekræfte sit svar på det andet spørgsmål på afhøringens tredje side.

Som kaptajn er han ansvarlig for alt det, der sker på skibet. Han er ansvarlig for sikkerheden, og hvis der sker noget med besætningen. Kaptajnen har det absolutte ansvar og undersøger alt.

Halit Arda Birgul har forklaret blandt andet, at han var 2nd officer på M/T Samus Swan. Han var på vagt fra midnat til kl. 06.30 den 25. februar 2022. Der var en smule tab af fremdrift, men intet andet, der kunne påvirke navigationen. Alt andet var stabilt om natten.

Han afgav vist forklaring til Uni-Tankers i Rotterdam, hvor han mødtes med advokater. Det i hans forklaring af den 2. marts 2022 angivne i pkt. 5 er korrekt. Han blev kontaktet telefonisk fra maskinrummet, som informerede ham om, at skibet mistede trækkraft. Dette skete samtidig med, at han selv havde oplevet, at der var fald i skibets fremdrift.

Han informerede kaptajnen få minutter efter, at han var blevet kontaktet af maskinrummet. Chefen for maskinrummet kom på broen, og de fortsatte sammen. Derefter overtog kaptajnen styringen og håndterede situationen.

Med hensyn til pkt. 7 i hans forklaring af den 2. marts 2022 havde han været på skibet i tre uger, og han havde ikke i løbet af disse tre uger oplevet noget lignende.

Der var ikke noget af væsentlig betydning i forhold til at kunne styre skibet. Det er almindeligt, at man ændrer skibets rute afhængig af strømmen.

Med hensyn til den af Uni-Tankers udarbejdede rapport er det muligt, at skibets hastighed faldt som beskrevet vedrørende tidspunktet kl. 14.01. Han husker, at det var det, der skete, og at skibet pludseligt stoppede. At der kl. 14.04 var en stigning af forskellen mellem HDG og COG kunne skyldes strøm eller vind.

Det er korrekt, at den situation, hvor der er en afvigelse i HDG og COG samt fuld kraft på skibets motor samtidig med, at der ikke er nogen fremdrift, er en

nødsituation. Det var derfor, han reagerede med det samme og informerede kaptajnen. Chefen for maskinrummet undersøgte, om der var noget i maskinrummet, som var årsag til dette, men efter en grundig kontrol fandt denne ikke en årsag.

For så vidt angår det anførte om tidspunktet kl. 14.25, undersøgte han radaren, og han var på "Monkey Island". Med hensyn til det anførte om tidspunktet kl. 15.00 var det kaptajnen beslutning, hvorvidt man skal kaste anker. Kaptajnen vurderede, at dette var for farligt, nok taget vejrforholdene i betragtning. De undersøgte, hvor de kunne kaste anker, men det blev besluttet, at dette ville være for farligt at gøre, hvorfor skibet ikke kastede anker.

I forhold til det anførte om tidspunktet kl. 16.19 er han ikke sikker på, om han informerede nogen på dette tidspunkt. Det vil fremgå af kaptajnen skærm, at hastigheden er på vej op. Det er muligt, at han ringede til kaptajnen kl. 16.35 og informerede denne.

Et skib består af mange komplicerede dele, som alle kan forårsage nedsat fremdrift. Det er derfor svært at give et konkret svar på, hvorfor et skib mister fremdrift. Det overraskende dem, at skibet mistede fremdrift, fordi dette ikke er almindeligt. Det var også overraskende, at skibet fik fremdrift igen. Eftersom, at skibet fik fremdrift tilbage, var den generelle opfattelse, at problemet var blevet løst af sig selv.

I det tidsrum på en halv time, hvor skibet havde nedsat fremdrift, overvejede han at sende signal om, at skibet var "Not Under Command".

Han talte på intet tidspunkt med Uni-Tankers eller Per Vestergaard.

Det er muligt, at kaptajnen kontaktede hovedkontoret, men han overværede ikke en sådan samtale. Det er kun fra kaptajnens styrerum, at man kan kontakte hovedkontoret, og der er en telefon i dette rum.

Christopher Bation Calimpong har forklaret blandt andet, at han kan genkende sin forklaring af 2. marts 2022, og det er korrekt, at han havde vagt fra kl. 19.00 til midnat den 24. februar 2022 som 3rd officer.

Da han kom på vagt kl. 19.00, fik han at vide af 2nd officer, at der ikke var noget galt med skibets anker. Skibet sejlede langsomt med ca. 7-8 knob og senere langsommere grundet vejret. Dette blev dog normaliseret. Han tænkte, at den langsomme fart skyldtes dårligt vejr, og han overvejede ikke, om der kunne være noget galt med ankeret. Det var hårdt vejr.

Det er korrekt, at han blev informeret om, hvad der var sket om eftermiddagen den 25. februar 2022, da han mødte på vagt denne dag kl. 19.00.

Det er første gang, at sådan noget er sket for ham. Han blev informeret om, at der var noget galt med skibets hovedmotor og intet andet.

Det er korrekt, at skibets anker skal tjekkes både før og efter hårdt vejr, men dette er ikke hans område. Når de er sejlet fra land, er der andre, der tager sig af sikkerhed, når det er dårligt vejr. Han skrev under på tjeklisten vedrørende "Heavy Weather", da han blev bedt herom kl. 01.00 om natten.

Troels Reppien har forklaret blandt andet, at han i 1993 startede hos Mærsk som kadet og herefter sejlede fem til syv år hos Mærsk som styrmand. Senere sejlede han for andre rederier, til sidst som kaptajn. Han er uddannet skibsfører. I 2021 blev han ansat hos Uni-Tankers som MSI. Han har sejlet én gang for Uni-Tankers som overstyrmand, hvor han var ansvarlig for lastning og losning af skib, dæk, tjek af udstyr mv. Han er i dag ansat som Fleet Manager og har alle TSI'er under sig. Han startede som Fleet Manager i januar 2023.

I 2022 var hans chef Lars Sandsdalen.

En MSI håndterer de sikkerhedsmæssige forhold på skibene i forhold til procedurer, udarbejdelse af tjeklister, SMS-systemet, håndtering af hændelser mv. En MSI har ikke et samarbejde med operationsafdelingen. En MSI foretager en kvartalsvis gennemgang og opdatering af SMS-systemet i forhold til nye regler.

I sit arbejde som MSI foretog han gennemgang af sikkerhedsmøderne ombord på skibene og foretog sikkerhedskontrol. En MSI kan også bestille udstyr, eksempelvis manglende redningskranse. Som MSI var han tillige ude på skibene.

En TSI håndterer drift og økonomi. En MSI har ikke et økonomisk ansvar grundet potentielle interessekonflikter i den forbindelse.

En DPA er en "Designated Person Ashore", som er et bindeled mellem marineafdelingen og skibene, en form for whistleblower.

En senior marine superintendent rejser rundt og træner besætningerne i sikkerhed og observerer, om tjeklister udfyldes korrekt, og om øvelser foretages korrekt.

Hver sjette måned foretager olieselskaber "vetting" med 500-600 spørgsmål, hvor et skib gennemgås.

Et DOC baseres på klasseselskabernes audit af rederierne i forhold til, om procedurer og regler overholdes. Herefter udstedes et DOC.

Beskrivelsen i SMS-systemet om kaptajnens overordnede myndighed er udtryk for, hvordan Uni-Tankers ser på ansvarsfordelingen. Kaptajnen har det sidste ord, og rederiet kan ikke tvinge en kaptajn til at gøre noget mod dennes vilje. Det er kaptajnen, der kan se, hvad der foregår på skibet.

Han blev bekendt med episoden ved Bornholm mandag den 28. februar 2022.

Hen ad formiddagen drøftede de, om skibet havde haft sit anker ude, og de hørte om strømsvigtet på Bornholm. Han kunne se, hvor M/T Samus Swan havde været, og de drøftede, om M/T Samus Swan kunne have været forbi kablet til Bornholm.

Efterfølgende satte Peter Stokbro et hold sammen, og de tog til Rotterdam for at sikre data. Senere blev advokaterne aktiveret, og politiet i Rotterdam blev involveret.

Han udarbejdede Uni-Tankers rapport om episoden. Han brugte en rapport fra Søfartsstyrelsen som skabelon, og det var første og eneste gang, han har undersøgt en hændelse på denne måde. Rapporten er baseret på data fra Voyage Data Recorder (VDR) og ECDIS samt fysiske beviser fra broen mv. Per Vestergaard indhentede alt fra maskinrummet, og han fik input fra denne. Derudover blev de forskellige søfolk indkaldt til afhøringer.

Med hensyn til VDR befinder der sig fem højtalere på broen. Der er ikke nogen i maskinrummet.

Han ved ikke, hvor referaterne af forklaringerne fra kaptajnen og chief engineer er henne, men de afhørte i hvert fald disse to personer.

Ved afhøringerne prøvede de at stille de samme spørgsmål til alle besætningsmedlemmerne. Der var advokater til stede under afhøringerne, herunder en hollandsk advokat som bisidder for besætningsmedlemmerne.

Kaptajnen blev afhørt af to betjente fra hollandsk politi med deltagelse af Codan Forsikring A/S' advokat og en hollandsk advokat som bisidder.

Han erindrer ikke, om advokat Marina Pappas var til stede ved kaptajnens forklaring til politiet, og han var ikke involveret i udarbejdelsen af oversættelsen af forklaringen til engelsk.

De tog en masse fotos af skibet, herunder ankeret, og de foretog en række tests. Der blev foretaget reparationer af skibet, så skibet kunne sejle igen.

Han var i Rotterdam i tre til fire dage.

Han og advokat Martin Karst for Codan Forsikring A/S tog den række af fotos, som fremgår af rapporten.

Fotoet på rapportens side 21 af "Anchor windlass system 2 March 2022 (Starboard anchor)" var sådan, det skulle have set ud. Når et anker banker op på gevindstangen, begynder denne at forsvinde. Herefter mister man denne barriere. Til sidst er der kun bremsen (winch break) tilbage, men denne bliver slidt, og dermed forsvinder den sidste sikkerhed. Bremserne var fem måneder gamle. Bremserne ses ved nr. 1 på fotoet.

Afsnittet benævnt "Analysis" i rapporten er hans analyse baseret på de data, de havde, og hans erfaring. Han står ved sin konklusion. Der var ikke tvivl om, at ankeret var surret, og de opståede skader var opstået under sejladsen.

Han ville have gjort det samme som kaptajnen på M/T Samus Swan. Det drejer sig om en kort periode, hvor der var en forhøjet temperatur, og der var ikke noget på daværende tidspunkt, der indikerede andet, end at der var noget galt med skibets motor. Det var dårligt vejr.

For at komme til "Monkey Island" skal man gå op på broen og videre derfra. Man skal ikke på dækket for at komme til "Monkey Island", og man kan gå derop, selv om det blæser, og man ikke kan komme på dækket. Hvis man rammes af det vand, der skyller ind over skibet, kan man komme til skade. Det er kun kaptajnen, der kan give tilladelse til færden på dækket.

Når man sejler fra havn, sikrer man udstyr, og man kan godt udfylde en tjekliste efterfølgende. Man går ikke rundt med tjeklisten på skibet, mens man udfører opgaverne.

Når et skib sejler, kommer der skruevand, men propellen på M/T Samus Swan er en propel, der drejer hele tiden, så uanset om skibet sejler frem eller tilbage, vil der være skruevand. Han er ikke enig med skønsmanden i, at man ville kunne se skruevandet i den pågældende situation.

Med hensyn til Per Vestergaard foretog denne en undersøgelse i løbet de to timer, hvorefter problemet løste sig. Herefter sejlede skibet videre, mens fejlsøgningen fortsatte igennem natten, og der blev bestilt en tekniker til at afhjælpe det problem, som de troede, der var. Der var ikke fare for skibet, besætningen eller lasten i den forbindelse, og derfor blev marineafdelingen ikke involveret.

Formålet med at skrive en rapport er at lære af sine egne og andres fejl, og der er indført en række tjeklister baseret på tidligere hændelser i branchen.

Han erindrer ikke, hvem der er kaptajn på M/T Samus Swan i dag.

Han ved ikke, hvem der har indsat den blå streg mellem e-mailen af den 25. februar 2022 kl. 14.45 fra Per Vestergaard og e-mailen af den 23. februar 2022 kl. 10.00 i det fremlagte bilag O. Han har hentet e-mailsene fra Uni-Tankers server.

Philip Max Cossen har forklaret blandt andet, at han kan vedstå sig de af ham afgivne skønserklæringer af henholdsvis den 14. marts 2025 og den 14. april 2025.

Han har i en årrække været styrmand på olietankskibe og kemikalieskibe tilsvarende M/T Samus Swan, dog lidt større skibe. Sådanne skibe udgør en større forureningsrisiko end andre skibe, ligesom der er eksplosionsfare, og man agerer derfor sikkerhedsmæssigt helt anderledes.

Mange tjeklister på et tankskib ville ikke være at finde på et containerskib. Man har en helt anden tankegang, fordi tankskibe konstant overvåges af inspektioner, og et tankskib som M/T Samus Swan udsættes tillige for "vetting"-inspektioner, der typisk foretages af kunder, som ønsker at foretage en faglig vurdering af skibets egnethed til at transportere kundens produkt. Denne proces er meget streng.

Han har læst klassepapirerne i sagen.

Et DOC udstedes af flagstaten eller klassifikationsselskabet på vegne af flagstaten og vedrører, hvorvidt skibene og rederierne drives i overensstemmelse med ISM-Code. DOC skal verificeres årligt, og dette udføres af klassifikationsselskabet. I forbindelse med verificeringen ses på auditrapporter udarbejdet af DPA'en m.fl. Det er en gennemgribende kontrol af skib og rederi og rederiets eget SMS-system. Det er meget administrativt, og det er derfor muligt at have dokumentation på plads, uden at forholdene faktisk foregår på den pågældende måde.

Med hensyn til inspektionsrapport fra DNV GL vedrørende skibet for en inspektion foretaget i perioden fra den 24. juli 2019 til den 26. juli 2019 er DNV et af de 11 mest anerkendte klassifikationsselskaber i verden, og det er en garanti til omverdenen om, at skibet overholder visse minimumskrav, et kvalitetsstempel.

"Main Class Renewal" er en grundig gennemgang af skibet hvert femte år, hvor man blandt andet gennemgår ankerkæde, tykkelse af skrog mv. "Main Class Annual" udføres tre gange over en 5-årig periode og er en stikprøvekontrol.

Det er derfor muligt, at alt ser korrekt ud, men dette testes ikke nødvendigvis. Baseret på udgaven af DNV GL's klasseregler fra juli 2019 vil man i forhold til ankerudstyr tjekke tykkelsen, hvilket er helt sædvanligt. Der er dog ikke nødvendigvis tale om en fysisk test. Det kan være en visuel inspektion.

Med hensyn til "Veri*STAR* Info Survey Status" fra BV af den 21. januar 2022 er "Condition of Class" udestående på skibet, der kan danne grundlag for en betinget godkendelse. Det er vigtigt for et tankskib ikke at have "Conditions of Class". "Non-conformities" er uoverensstemmelser mellem SMS-systemet, og det man faktisk har gjort. Et skib kan sagtens sejle, selv om der er anført forhold vedrørende "Conditions of Class" eller "Non-conformities".

Efter afgivelsen af skønserklæringerne har han foretaget en rekonstruktion af skibets bevægelser i en simulator ved brug af et tilsvarende skib, som dog er 12 meter kortere, med henholdsvis anker ude og uden anker ude. Den anvendte simulator er fra et anerkendt mærke.

Med ankeret ude i 35 knobs vind og bølger på op til tre meter ville det have været muligt at besigtige skibets anker, men ikke uden risiko for besætningen. Med bølger op til 3,5 meter ville det have været farligt for besætningen af besigtige ankeret, men det ville have været risikofrit at bevæge sig på agterdækket og besigtige skruevandet.

De voldsomme vibrationer i skibet var forårsaget af ankerets vibrationer mod skroget, og man ville kunne have set ankerkæden mod skroget i vandets overflade mellem kl. 14.00 og kl. 16.25.

Den 25. februar 2022 kl. 14.00 ville skibet have haft en drejning mod vind og sø, idet ankeret fungerede som omdrejningspunkt.

Ud fra faktorer og informationer, han har, var skibet sødygtigt ved rejsens begyndelse, men sødygtighed er mange ting. Skibet var i stand til at fuldføre rejsen.

Fra kl. 14.01 til kl. 16.25 var skibet ikke sødygtigt, fordi skibet ikke kunne overholde de internationale søvejsregler, idet skibet ikke kunne gå af vej for andre skibe.

At trække ankeret med en sten henad havbunden giver voldsom fartreduktion og vibrationer. At skibet fik fremdrift igen skyldtes nok, at stenen, der havde sat sig fast i ankeret, kom løs fra havbunden.

I simulationen ved nul omdrejninger gik der 18 minutter fra, at skibet pressede otte sjækler frem, før det gik otte sjækler tilbage, og dette gik forholdsvist roligt. Det havde derfor været muligt for skibet at falde tilbage på ankeret, men dette forudsætter, at man vidste, at ankeret var ude. Havde ankeret ikke været ude, ville skibet rulle.

Hvis skibet drejede 180 grader væk fra søen, ville man have opdaget, at ankeret var ude, fordi dette ikke ville kunne have ladet sig gøre med ankeret ude.

Han har drøftet skibets situation med andre eksperter, men der var kun få, der nævnte, at problemerne muligvis skyldtes ankeret.

Det er dog indlysende for ham, at det forhold, at skibet mistede fart, kunne skyldes ankeret, også efter at skibet begyndte at sejle igen, men med 7 knob i stedet for 10 knob.

Besætningens opfattelse kan måske skyldes, at maskinmesteren havde oplyst, at der var noget galt med maskinen, og de så derfor ikke andre muligheder. De var forblændet af, at der var noget galt med maskineriet.

Skibet sejlede med ankeret ude i ca. 31 timer. Det var et mirakel, at ankeret stadig holdt. Dette kan skyldes, at ankerkæden var ny.

En ankerkæde giver sig, selv om der er sikkerhedsmekanismer. Hvis ankeret ikke er helt oppe, vil ankeret blive skubbet op, og kæden vil spændes, hvilket kan forårsage, at mekanismen går i stykker. Det er dog nemt at tro, at ankeret er helt oppe, og man kan sætte mekanismer på, selv om ankeret ikke er helt oppe. Da det nye anker blev installeret på skibet, er det ikke sikkert, at man i den forbindelse tjekkede, at ankerkæderne havde samme størrelse som den tidligere kæde. Denne størrelse kan have betydning for sikkerhedsmekanismernes funktion.

Efter skibet sejlede fra Letland, tillod kaptajnen ikke, at besætningen var på dæk, og kaptajnen havde derfor i hvert fald mentalt sat skibet på ”heavy weather precautions”.

Med et så lille skib som Samus Swan er det sidste man har lyst til at sejle på søen på tværs, særligt når man tror, at der er noget galt med maskinen.

Hvis man observerer voldsomt skruevand, er der kun én ting, der kan holde skibet tilbage – nemlig ankeret.

Siden han afgav skønserklæringerne, er hans konklusion blevet mere forsigtig. Han mener i dag, at det ville have været forbundet med en vis fare at sende besætningen ud på dækket, men man ville kunne have set voldsomt skruevand fra dækket.

Hvis der er en afvigelse mellem skibets kurs og skibets bevægelse over havets bund, og skibet derfor drejer, ville man have kunnet se ankerkæden ned langs skibets side.

Når der sker noget, der er så usædvanligt som denne situation, gør man alt for at opklare, hvad der er galt.

Det er kritisabelt, at kaptajnen ikke undersøgte nærmere, hvad der kunne være galt. Kaptajnen foretog sig derimod andre ting, og baseret på VDR er kaptajnen magtesløs. Det er problematisk, at man ikke gør alt for at finde ud af, hvad der er galt. Man skal som kaptajn gøre noget, når et skib holder stille i to timer, selv om maskinen kører for fuld kraft.

At "Heavy Weather"-tjeklisten udfyldes midt i hårdt vejr kan skyldes, at man ved, at man skulle have udfyldt en sådan, fordi man vil blive spurgt ind til dette efterfølgende.

Opgaverne kunne have været udført tidligere på dagen, men en sådan "Heavy Weather" tjekliste skal udfyldes samtidig med eller straks efter, at arbejdet er udført. Ingen var ude at tjekke disse forhold kl. 01.00 om natten.

Dette må anses for at være en form for "cover my ass". Det er problematisk, at man midt om natten, hvor der kun er to mennesker på broen, krydser af, at besætningen er informeret om "heavy weather precautions", og at ankre er fastgjort mv. Det giver således ingen mening, at tjeklisten blev udfyldt midt om natten.

Det ville have givet mening at udfylde tjeklisten efter afgang fra Letland og surring af udstyr. Man kunne have tilføjet som kommentarer på tjeklisten, hvis man ikke havde mulighed for at verificere forholdene.

At 3rd officer har forklaret, at denne blot underskrev tjeklisten uden videre, underbygger, at der var en uhensigtsmæssig sikkerhedskultur på skibet, men grundet "vetting"-inspektionerne er dette ikke usædvanligt. Det sker dagligt, at besætningsmedlemmer blot krydser opgaverne af.

Man kan ikke udfylde en "Pre Heavy Weather"-tjekliste og en "Post Heavy Weather"-tjekliste samtidig. Man kan først udfylde en "Post Heavy Weather"-tjekliste, når der igen er adgang til dækket, hvilket kaptajnen gav tilladelse til kl. 6/7 om morgenen den 26. februar 2022.

Allerede kl. 14.45 kunne man have foretaget en inspektion af skibet. Der ville fortsat have været bølger, som kunne være ubehagelige, men det ville have været muligt for besætningen af komme ud på skibet. Dette ville have taget en halv time med to mand på dækket. Ifølge hans simulation ville der fortsat komme vand på dækket, men det havde været muligt at gå på dæk, når skibet lå lige i søen.

Besætningen kunne derfor udfylde en "Post Heavy Weather"-tjekliste fra ca. kl. 14.30 den 25. februar 2022, fordi vinden fortsatte med at aftage resten af dagen og indtil næste morgen. Idet der var dagslys, havde det været muligt at gå på "catwalken".

Ca. kl. 16.00 den 25. februar 2022 havde vinden lagt sig.

Dækket angivet som 1. dæk på fotoet af skibet i hans erklæring af den 14. marts 2025 er agterdækket. Man ville kunne se skruevandet fra dækket over dette.

Han er bekendt med skibets skrue. Der er mest skruevand på en fast propel og mindre skruevand ved den propel, som skibet havde, men med den kraft, som skibet sejlede med, ville der have været betydeligt skruevand. Når skibet bevæger sig op og ned, kan man se skruen under vandet.

Det er kaptajnen, der træffer de afgørende beslutninger ombord, og det var således mangelfuldt, at kaptajnen ikke tjekkede, at skruen roterede, som den skulle.

Fribord er afstanden målt fra vandlinjen og op til det første dæk på fotoet af skibet i hans erklæring af den 14. marts 2025, kaldet vejrdækket. Afstanden er normal for et tankskib, og det korrekte for skibet, men det betyder også, at skibet er mere udsat i hårdt vejr. Skibet skal ikke rulle meget, før dækket oversvømmes af vand.

Det er hans vurdering, at besætningen stirrede sig blindt på maskinproblemet. De var under kommercielt pres og risikerede søgsmål fra kunden. De ville hellere halte frem med 5,5 knob end med de sædvanlige 9-10 knob. Besætningen var nok stresset for at komme frem, og han mener ikke, at det var kritisabelt at fortsætte rejsen. Han forstår godt, hvorfor kaptajnen ønskede at sejle videre, også idet vejret blev bedre, og fordi de øjnede muligheden for, at MAN kunne komme og undersøge motoren.

Under den forudsætning, at de ikke vidste, at ankeret var ude, traf kaptajnen umiddelbart den rigtige beslutning ved at fortsætte rejsen.

Baseret på historikken kan han godt forstå, at der var fokus på maskinen, og at besætningen havde tunnelsyn. Hans vurdering er retrospektiv, men det er hans klare vurdering, at kaptajnen skulle have handlet anderledes i situationen.

Kaptajnen er den, der har det sidste ord ombord. Der blev talt om at kaste anker, og kaptajnen har det sidste ord ved uenigheder. Kaptajnen kan mærke skibet, dets rulning og har kendskab til alle faktorer. Det kan man umuligt have som teknisk direktør eller andre, og derfor kan og skal kaptajnen træffe beslutningerne.

Han har ikke konstateret, at der skulle have været uenigheder mellem kaptajnen og Per Vestergaard, men de var begge lige meget i tvivl. Kaptajnen traf dog ikke sine beslutninger ved at bruge sin overordnede myndighed.

At skibets SMS-system om kaptajnens ansvar fremgår blandt andet, at kvalitetssikring ombord ikke kun handler om samarbejde ombord, men også om samarbejde mellem kaptajnen og rederiet. Dette er dog ikke en modifikation af kaptajnens overordnede myndighed. Det er altid rederen, der bærer ansvaret, og dernæst kaptajnen, og der er derfor en dialog mellem parterne.

Det kan have stor betydning, om ISM og SMS-systemet tages seriøst, og det ses ofte, at ISM ikke tages særligt alvorligt grundet manglende tid, motivation eller forståelse.

Han har arbejdet som "Company Security Officer" (CSO) og DPA. Man ville kontakte CSO'en ved sikringsbrud, f.eks. skyderi. Ved en alvorlig hændelse, eksempelvis dødsfald, forurening, skibet er ved at synke mv., ville man kontakte DPA'en.

Skibet befandt sig ikke i en nødsituation, og situationen var derfor en situation for en TSI.

Det var mærkeligt og uforklarligt, at skibet standsede op, men der var ikke fare for menneskeliv, og det ville således ikke afføde en "Mayday".

De personer, der er angivet som kontaktpersoner i nødstilfælde i skibets SMS-system, er baseret på et valg, der er truffet af rederiet.

Et skib, som ikke er under kommando, har ikke som udgangspunkt en nødsituation. Havde skibet ligget en halv sømil fra klipperne på Bornholm uden at

kunne sejle, havde dette været alvorligt, og man havde ringet til den tekniske direktør eller DPA'en.

I den konkrete situation var der ingen andre skibe i nærheden.

TSI'en skulle ikke i første instans ringe til den tekniske direktør. I situationen var man overbevist om, at der er tale om et maskinproblem, og man skulle derfor ikke eskalere dette ved at ringe til den tekniske direktør.

Måske efter 1 time, hvor skibet ikke har fremdrift, kunne man have rådført sig hos kollegaer, eksempelvis den tekniske direktør, for at sparre, fordi maskinchefen havde stirret sig blindt på maskinproblemerne.

Per Vestergaard leverede det, som han kunne fra sin position og ud fra de informationer, som han fik.

TSI'en er typisk maskinchefens landbaserede støtte og har ikke noget at skulle have sagt. TSI'en har heller ikke de nødvendige forudsætninger. En TSI vil ikke foreslå at aktivere "Not Under Command", eller foreslå, om skibet skal ankre op eller ej.

Mailkorrespondancen fra den 22. og 23. februar 2022 handler om maskineriet, og om hvorvidt skibet faktisk kan stoppe.

Man ønsker ikke, at et så stort skib skal ligge på tværs i søen, fordi dette ville skabe risiko for, at alt på skibet væltede med skade på skib og besætning til følge.

I kaptajnens e-mail af 25. februar 2022 kl. 18.35 fremgår det, at kaptajnen ikke kan bringe skibet til standsning så hurtigt, som han plejede at kunne. På dette tidspunkt talte Per Vestergaard med MAN. Der var uoverensstemmelse mellem stigningen på skruen og skibets belastning, som tidligere havde været et problem med skibet. Dette var nok årsagen til, at maskinmesteren fokuserede på dette. Skibet kunne på dette tidspunkt gå frem og tilbage, men dette gik langsommere end normalt. Skibet var ikke i nød på dette tidspunkt.

E-mailen tegner et billede af kaptajnens topstyring, fordi det var kaptajnen, der skrev e-mailen i stedet for maskinchefen, men dette kan også skyldes, at maskinchefen ikke var god til engelsk.

På det tidspunkt, hvor skibet ikke kunne gå frem, lå det jo for anker.

Det var en god og naturlig løsning, at TSI'en etablerede kontakt mellem skibet og MAN.

Var der tale om, at skibet havde en indisk eller filippinsk kaptajn, havde der måske været mere dialog mellem rederiet og kaptajnen i forhold til beslutninger, men med den pågældende kaptajn har der muligvis været tale om en kultur, der er meget stejl hierarkisk.

Når en kaptajn fra et østland har truffet en beslutning, er det sådan, man gør. Af stolthed og af frygt for at tabe ansigt vil en sådan kaptajn måske ikke spørge om råd.

Der er ingen årsagssammenhæng mellem, at skibet var "lazy acting astern", og at skibet sejlede med 80 % belastning og ikke bevægede sig frem.

Der er lidt mere kritisk infrastruktur omkring Bornholm end andre steder, og dette ville navigatøren kunne have set. Det ville ikke være særligt farligt for en kemikalietanker at sejle her, selv om skibet havde et udefinerbart problem. Hvis kaptajnen ønskede at kaste anker, ville denne tjekke søkort mv. for at se, hvor dette kunne lade sig gøre. I denne sag havde der været en udførlig sejladsplanlægning, som han ikke kan kritisere.

Når der opstår noget uventet, kan der være anledning til at ændre planen. Information herom kan man finde i SMS-systemet.

I skibets SMS-system var der ikke en plan for "emergency anchoring", hvilket undrer ham, fordi dette vil indebære en vis risiko for eksempelvis at ødelægge kabler.

Det er ikke dikteret, hvad et rederi skal have af procedurer i nødsituationer. Dette er op til rederiet. Han vil dog mene, at en plan for "emergency anchoring" skulle have været en del af SMS-systemet henset til Uni-Tankers skibstyper og de laster, som skibene sejler med.

Skibet havde tekniske vanskeligheder, men dette var ikke en nødsituation. Der var ikke fare for menneskeliv i denne situation. Det var kritisk og uforklarligt, men det var ikke en krise.

Hvis skruen drejer, men skibet ikke sejler, er det noget, der holder skibet fast. Det skulle og burde man have undersøgt.

Med hensyn til rapporten udarbejdet af Uni-Tankers er denne mangelfuld, hvis kaptajnen ikke er blevet interviewet.

I sit svar på spørgsmål 1(ii) fremhævede han Uni-Tankers konklusion om, at ankresikringsanordningerne var i overensstemmelse med industristandard,

fordi et besætningsmedlem havde nævnt, at der var problemer med ankeret, mens en anden havde udtalt, at dette ikke var tilfældet.

Hvis der havde været fejl på udstyret, ville det efterfølgende have været svært at konkludere, at ankeret var i overensstemmelse med industristandard. Dette ville ikke nødvendigvis blive opdaget i forbindelse med klassifikationsinspektion, som er en visuel inspektion.

Parternes synspunkter
For Uni-Tankers og Gard er der i det væsentligste procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 9. maj 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

"…

2 Indledning

4. Denne sag handler om Uni-Tankers' ret til ansvarsbegrænsning i forbindelse med skader og tab forårsaget af ankeret fra Uni-Tankers skib Samus Swan (IMO nr. 9401312) ("**Skibet**") på Energinets kabel mellem Bornholm og Sverige den 26. februar 2022.

5. Det skal fremhæves, at Uni-Tankers ikke bestrider, at der foreligger et ansvarsgrundlag efter sølovens § 151, eller at Skibets anker forårsagede skaden på kablet. Delhovedforhandlingen angår alene Uni-Tankers' helt fundamentale ret til ansvarsbegrænsning efter sølovens kap. 9, som baseres på London-konventionen af 1976, og som suppleres af et krav for rederen om at etablere forsikringsdækning. Det er en ansvarsbegrænsningsret, som aldrig er blevet brudt i dansk og nordisk retspraksis, og som FN's maritime organisation, International Maritime Organization ("**IMO**"), ved en resolution fra 2022 rammende har beskrevet som "*virtually unbreakable*".

6. Der foreligger - med al respekt – åbenlyst heller intet grundlag for at bryde ansvarsbegrænsningsretten i denne sag.

7. Det er bevist, at Uni-Tankers og Skibet besad alle de fornødne sikkerhedssystemer og certifikater, og skønsmanden har erklæret, at Skibet var sødygtigt ved Skibets afrejse. Ingen forhold indikerer fejl på ledelsesniveau eller i øvrigt væsentlige fejl begået hos besætningen. Uagtet om besætningen eller andre underordnede dog måtte have begået fejl, er dette helt utilstrækkeligt for at bryde ansvarsbegrænsningen i henhold til sølovens § 174. Der skal foreligge "*forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget*" hos den ansvarlige, dvs. ledelsen for rederiet, før begrænsningsretten kan brydes. Det er ubestrideligt, at hverken besætningen – og selvsagt heller ikke landbaserede ansatte eller rederiets ledelse - havde nogen som helst viden om, at ankeret var tabt, og derved heller ikke kendte til risikoen for skade på kablet. Dette fremgår tydeligt af sa-

gens beviser, Uni-Tankers' undersøgelsesrapport og skønsmandens erklæringer.

8. Delforhandlingen er derved alene et resultat af Energinets helt ubegrundede indsigelse mod UniTankers' ansvarsbegrænsningsret. Det er en indsigelse, som ingen af de øvrige fordringshavere har støttet, selvom de har samme interesser. Energinets indsigelse – der baseres på grove og krænkende beskyldninger om, at Uni-Tankers prioriterede *kommercielle interesser over sikkerhed* – savner grundlag i bestemmelsens ordlyd, dens forarbejder og al litteratur og retspraksis.

9. Det er afslutningsvis vigtigt, at Sø- og Handelsretten anerkender ansvarsbegrænsningsrettens betydning for hele shippingerhvervet. Det er afgørende, at rederen – og dets forsikringsselskab – har vished for, at der en tydelig grænse for rederens erstatningsansvar for skader opstået til søs. Det gør det muligt at få tegnet søforsikringer. Hvis Sø- og Handelsretten afviger fra loven og den eksisterende praksis herom, vil det således kunne få væsentlig negativ betydning for en hel industri.

10. Påstandsdokumentet består primært af en sammenfattende sagsfremstilling (afsnit 3) og Uni-Tankers' anbringender (afsnit 4). Herudover indeholder påstandsdokumentet sædvanlige afsnit om opfordringer (afsnit 5), bevisførelsen (afsnit 6), sagsomkostninger (afsnit 7), Gards forhold (afsnit 8) og momsregistrering (afsnit 9).

11. *Henvisninger til ekstrakten og Uni-Tankers' materialesamling i dette påstandsdokument er foretaget som E.[side] og MS.[side].*

…

4 Anbringender

43. Uni-Tankers fastholder sin ret til at begrænse sit ansvar efter sølovens § 171, jf. § 172, stk. 1, og at der ikke er grundlag for at bryde ansvarsbegrænsningen efter sølovens § 174 (MS.7):

> "*Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at denne selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget*" [Min understregning]

44. Det følger af bestemmelsen, at følgende tre, kumulative betingelser skal være opfyldt:

(1) Skaden skal være forårsaget ved grov uagtsomhed (afsnit 4.2);

(2) Skaden skal være forårsaget med (faktisk) forståelse af, at en sådan skade sandsynligvis ville ske, dvs. ved bevidst uagtsomhed (afsnit 4.3); og

(3) Denne bevidste uagtsomhed skal kunne henføres til den "*ansvarlige*" selv, dvs. Uni-Tankers' ledelse i udførelsen af en ledelsesmæssig opgave (egenfejl) (afsnit 4.4).

45. Det er Energinet, som skal løfte bevisbyrden i forhold til alle tre betingelser, jf. bestemmelsens ordlyd; "*hvis det bevises*". Denne bevisbyrde er på ingen måde løftet. Det er tværtimod åbenlyst ud fra sagens beviser, at ingen af de tre betingelser er opfyldt. Dette uddybes nedenfor.

46. De tre betingelser stiller dermed helt åbenbart meget høje krav for at retten til ansvarsbegrænsning fortabes. Der er således ingen eksempler i dansk eller nordisk retspraksis, hvor en reder ikke har kunnet støtte ret på ansvarsbegrænsningsretten efter sølovens kap. 9, der er baseret på Londonkonventionen af 1976. Der er heller ingen dansk retspraksis for gennembrud efter den tidligere retstilstand (fra før London-konventionen), der tillige tillod rederen at ansvarsbegrænse ved nautiske fejl (modsat i denne sag). Det skyldes hensynet til, at rederen – og dets forsikringsselskab – skal kunne indrette sig i tillid til ansvarsbegrænsningsretten og derved på forhånd kende risikoen ved skibets rejse. Som det fremgår af konventionens forarbejder, og som gentaget i en IMO-resolution fra januar 2022, skal konventionens ansvarsbegrænsning anses som "*virtually unbreakable*" (MS.251).

47. Uni-Tankers gør som støtteanbringende gældende, at hændelsen kan henføres til rent nautiske forhold, som alene er skibsførerens ansvar. Dette vil blive gennemgået indledningsvis i afsnit 4.1.

4.1 Hændelsen kan henføres til nautiske forhold

48. Uni-Tankers gør gældende, at skaden på Energinets kabel skal anses som en ren nautisk hændelse uden betydning for rederiets ansvar, og at det derfor er relevant at belyse ansvaret for nautiske forhold vedr. Skibet og dets drift.

4.1.1 Skibsføreren har ansvaret for nautiske forhold på Skibet

49. Der findes i dansk ret flere forskrifter, der fastsætter ansvarsfordelingen for den operative drift af et skib, herunder særligt for skibsføreren. Det følger af sølovens kap. 6, at det er skibsføreren der har det primære ansvar for nautiske forhold ombord på skibe. Skibsføreren skal bl.a. sørge for følgende:

- At skibet er sødygtigt forud for afrejse, jf. sølovens § 131, stk. 1 (MS.77).

- At træffe de nødvendige foranstaltninger under sørejsen for at sikre, at skibet forbliver sødygtigt ud fra, hvad der "*står i den pågældendes magt*", jf. sølovens § 131, stk. 2.
- At navigere og behandle skibet i overensstemmelse med godt sømandskab, jf. søloven § 132, stk. 1.

50. Skibsføreren er ifølge sømandsloven § 51 (MS.144) og søsikkerhedsloven § 10 (MS.84) øverste myndighed på skibet og har det fulde ansvar for at sikre sikkerhedsmæssig forsvarlig stand af skibet og udførelsen af arbejdet ombord, mens skibet er i drift. Dette fremgår tillige af Uni-Tankers' SMS-manual. Følgende fremgår af manualens kap. 5 (bilag AÆ/E.377):

> *"On board, the Master is the Company's representative. The Master is ultimately responsible for the safe operation of the vessel and for preventing pollution from the vessel in accordance with national and international rules and regulations and with Company policies and procedures. The Master is empowered in all situations with overriding authority to act decisively and according to the best judgement and may request assistance from an appropriate person in the Company at any time in order to fulfil these responsibilities."* [Min understregning]

51. Når der i sagen er spørgsmål om de nautiske beslutninger under sørejsen, f.eks. om ikke at foretage standsning, jf. nedenfor, handler det altså grundlæggende om skibsførerens beslutninger.

4.1.2 De landbaserede inspektører har alene en støttende funktion

52. Per Vestergaard, TSI i Uni-Tankers, agerede på tidspunktet for hændelsen som kontaktperson for Skibet alene med det formål at yde en støttende funktion, der kunne tilbyde sparring til Skibet på baggrund af de oplysninger, som TSI'en fik fra besætningen.

53. Det ville have været helt udelukket, at TSI'en traf operative beslutninger uden at involvere skibsføreren i en situation som hændelsen eller i øvrigt. Det skyldes, at TSI'en ikke er ombord på Skibet, når dette sejler, og dermed ikke har adgang til oplysninger in real-time omkring situationen og de nødvendige data om og udviklingen i omstændighederne for sørejsen, herunder f.eks. vejret, situationen i motorrummet, den øvrige skibstrafik mv. Den eneste person med den nødvendige viden og overblik til at operere Skibet sikkert under hændelsen var Skibets skibsfører.

54. Dette er understøttet af skønsmanden, som i skønserklæring 1 udtaler (spm. 4/E.128), at:

> *"Ved nedbrud på kritisk udstyr om bord eller krævende reparationer, vil skibets tekniske superintendent oftest kontaktes. Han kan betragtes som skibets landbaserede ekspert hos rederiet, blandt andet fordi han er i besiddelse af alle skibets tekniske tegninger og manualer, netop for at kunne yde støtte til skibets besætning."*
> [Min understregning]

55. Skønsmanden bekræfter hermed, at TSI'en ikke har en instruktionspligt (eller ret) over for skibsføreren eller den øvrige besætning, men at han alene agerer som kontaktperson, der kan supportere og sparre med besætningen, herunder særligt skibsføreren (skønserklæring 2, spm. 5/E.138):

> "*Rederiets TSI har altså kun en støttefunktion til skibsføreren og maskinchefen og har således ikke beføjelser eller beslutningskompetencer til at gøre andet end at sparre med og rådgive dem. Han kan ikke udstede ordrer eller tilsidesætte skibsførerens kvalificerede beslutninger. Han kan ikke forlange, men han kan komme med anbefalinger*." [Min understregning]

56. Energinets antagelse i processkrift 3 (E.264) om, at TSI'en havde eller burde have kontrollen med Skibet under sørejsen, må blankt afvises. Det ville både stride mod lovgivningen og SMS-manualen, ligesom det ville være sikkerhedsmæssigt uforsvarligt at fratage skibsføreren kontrollen med skibet. Det er og forbliver skibsføreren, der har ansvaret for at sikre en forsvarlig sejlads.

4.1.3 Uni-Tankers har opfyldt alle dets almene pligter som rederi

57. Rederiets almene forpligtelser om søsikkerhedsmæssige forhold har en anden karakter end skibsførerens. Som det fremgår af søsikkerhedslovens § 10, skal rederiet sørge for, at regler vedrørende skibet og dets drift overholdes, og at skibet besidder alle lovpligtige certifikater. Det indbefatter bl.a. ISM-kodens krav om etablering af et SMS.

58. Rederiet skal desuden "*sørge for, at skibsføreren har mulighed for at opfylde de forpligtelser, der påhviler denne*", jf. søsikkerhedslovens § 10 (MS.85). Det fremgår af forarbejderne, at der herved henvises til alle skibsførerens pligter efter søsikkerhedsloven, men også sømandsloven samt sølovens kap. 6 (MS.114). Rederiet opfylder i vid udstrækning dette krav ved at anvende et SMS.

59. Der er ingen beviser for, at Uni-Tankers ikke opfyldte sine forpligtelser som reder i forhold til Skibet, tværtimod. Skibet havde netop gennemgået en lang række inspektioner, og det er ubestridt, at Skibet havde de lovpligtige certifikater forud for afrejsen den 24. februar 2022. Rederiets SMS var tillige godkendt af klassifikationsselskabet, jf. Rederiets DoC (bilag AB/E.341):

> "*The safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code)*"

60. Det er derved i strid med al dokumentation i sagen, når Energinet indikerer i processkrift 3 (E.265), at Uni-Tankers skulle have et utilstrækkelig SMS. Det er dokumenteret ved en inspektion forud for hændelsen, at SMS-kulturen på Skibet var tilfredsstillende, jf. afsnit 4.2.2 nedenfor.

4.2 Uni-Tankers har ikke udvist grov uagtsomhed

4.2.1 Der skal foreligge forsæt eller grov uagtsomhed

61. Energinet skal for at kunne bryde ansvarsbegrænsningen efter sølovens § 174 (MS.7) for det første påvise, at Uni-Tankers forvoldte skaden på Energinets kabel "*forsætligt eller groft uagtsomt*". Energinet har gjort gældende, at den af Uni-Tankers udviste adfærd udgør grov uagtsomhed.

62. Det er derfor relevant, hvilken adfærd, der kan karakteriseres som grov uagtsom. Den norske højesteret har beskrevet grov uagtsomhed som "*en optræden, som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig me å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet*", jf. ND1995-238 (*Nordland*) (MS.287). I Danmark har Højesteret fastslået, at grov uagtsomhed kræver, at skadevolder har handlet på en måde, som indebærer "*en så indlysende fare for den indtrådte skade*", jf. U 1995.737 H (*Midtkraft*) (MS.278). I sagen blev en skadevolder frikendt for brandskader forårsaget ved svejsearbejder, uanset at han havde "*været i betydelig grad uagtsom*", da hans handlinger ikke havde indebåret en "*indlysende fare*" for, at skaden ville indtræde.

4.2.2 Uni-Tankers har ikke handlet i strid med almene normer

63. Uni-Tankers fastholder, at der ikke blev udvist grov uagtsomhed i forbindelse med hændelsen, og at Uni-Tankers derfor har ret til ansvarsbegrænsning efter sølovens § 171, jf. § 172 (MS.6).

64. Det er Uni-Tankers' opfattelse, at Uni-Tankers på ingen måde handlede groft uagtsomt. Det er særligt klart, når man anlægger en helhedsbedømmelse og fokuserer på den viden, som besætningen og særligt den landbaserede inspektør, TSI'en Per Vestergaard, havde på tidspunktet for hændelsen. Der er mange omstændigheder, der viser, at rederiet faktisk agerede i overensstemmelse med normer og faglige standarder. De understøtter, at der på ingen måde var en kendt eller indlysende fare for, at Energinets kabel ville blive beskadiget om morgenen den 26. februar 2022.

65. Uni-Tankers skal – forud for nedenstående gennemgang - understrege, at vurderingen af besætningens ageren og forholdene under sejladsen skal anses som irrelevante for Uni-Tankers' begrænsningsret. Det er et nautisk tema, som behandles, alene fordi det er gjort gældende af Energinet. UniTankers fastholder, at det alene er grove, systematisk fejl mv. og negligering fra ledelsens side af en kendt skadesrisiko, der kan føre til bortfald af ansvarsbegrænsningsretten, jf. afsnit 4.4.

4.2.2.1 Uni-Tankers foretog en række korrekte dispositioner under sejladsen

66. Uni-Tankers vil fremhæve følgende holdepunkter til støtte for, at Skibets besætning (og rederiet i øvrigt) handlede i overensstemmelse med godt sømandskab under sørejsen:

a) Skibet havde før sørejsen gennemgået flere inspektioner og havde alle lovpligtige certifikater i orden. Ingen af de pågældende certifikater indeholdt anmærkninger eller fremhævede problemer med ankeret. Flagstaten Malta havde eksplicit noteret ankerspillet som "*in good condition*" i september 2021 (bilag AD/E.388), og klassifikationsselskabet Bureau Veritas godkendte Skibet den 5. januar 2022 kort før hændelsen (bilag AF/E.395). Der er ingen beviser for, at Skibet ikke skulle have været vedligeholdt tilstrækkeligt.

b) Besætningen havde fået træning i håndtering og arbejde med ankeret, jf. erklæringen fra matros *Jay R Bacayo Orsos*, (bilag AZ/E.690). Der er ikke grundlag for at antage, at dette ikke skulle gælde for de øvrige besætningsmedlemmer. Det støttes af flagstatens rapport fra september 2019 om træning til besætningsmedlemmerne (bilag AD/E.383).

c) Besætningen surrede planmæssigt ankeret umiddelbart efter afgang fra Ventspils den 24. februar 2022. Det fremgår af erklæringerne afgivet af besætningsmedlemmerne, herunder af 1. styrmand Andrej Luibarec (bilag AZ/E.682), 2. styrmand Arda Birgul Halit (Bilag AZ/E.684), matrosen Renato Panizales Fernandez (bilag AZ/E.688), og matrosen Kristoffer Ronald Andaleon (bilag AZ/E.694). Efter surringen af ankeret blev det dobbelttjekket af en matros, Rejohn Alabado Dormido, der udtalte følgende: "*I checked that anchors were tight and in good condition*" (bilag AZ/E.692).

d) Skibet var ubestridt sødygtigt ved afgang fra Ventspils den 24. februar 2022. Selvom skønsmanden har oplistet en lang række forhold, som ville kunne danne grundlag for, at Skibet var usødygtigt, konkluderer skønsmanden, at Skibet var

sødygtigt ved afrejse (skønserklæring 2 (spm. 7 (i)/E.143)). Skibsføreren havde dermed opfyldt sin pligt efter sølovens § 131 om at sikre Skibets sødygtighed ved afrejsen (MS.77).

e) Skibets besætning havde en generelt forsvarlig sikkerhedsmæssig kultur. Der udfyldes – og blev korrekt udfyldt - en meget stor mængde tjeklister, dokumenter mv. både forud for og under sejladsen. Flagstatens inspektør betegnede kort før hændelsen sikkerhedskulturen som "*satisfactory*" (bilag AD, s. 8/E.384-385, 390). En enkelt muligt forkert udfyldt checkliste (se pkt. 68.c) nedenfor) er ikke bevis for, at Skibets besætning generelt havde en uhensigtsmæssig eller usund sikkerhedsmæssig kultur (som hævdet af Energinet).

f) Skibsføreren iværksatte korrekt proceduren for '*Heavy Weather Precautions'*, da vejret blev forværret den 24. og 25. februar 2022. Førstestyrmanden (Chief Officer) beordrede, at besætningen ikke måtte gå på dækket eller i øvrigt udføre arbejde (bilag AZ/E.649 og E.728). Dette var naturligvis besluttet af hensyn til besætningens sikkerhed. Uni-Tankers mener ikke, at der er grundlag for – retrospektivt – at kritisere dette skøn baseret på den viden, der var til stede på tidspunktet for hændelsen, jf. nedenfor.

g) Da besætningen oplevede motorproblemer, som for alvor tog til den 25. februar 2022, ca. kl. 14.01, agerede besætningen meget hurtigt og søgte omgående fejlfinding hos motorproducenten, MAN, jf. e-mail om problemerne sendt kl. 15:23:36 (bilag P/E.469). Skibets besætning arbejdede ihærdigt på at få løst udfordringen med justering af 'pitchen'.

h) Skibsførerens beslutning om at fortsætte sejladsen trods problemerne med fremdriften var forsvarlig, da en standsning kunne medføre yderligere fare for den omkringliggende trafik, jf. skønserklæring 1 (spm. IA/E.128-9). Dette gælder, uanset at det i et hypotetisk (retrospektivt) scenario kunne have været muligt at foretage andre foranstaltninger. Under alle omstændigheder er dette ene og alene skibsførerens beslutning, da han er og var den nærmeste til at foretage dette skøn, jf. skønserklæring 1 (spm. 2 (iv)/E.126).

i) Det var ikke nødvendigt for Skibet at kommunikere, at det "*ikke [var] under kommando*" den 25. februar 2022 mellem kl. 13.59 og kl. 16.25. Det skyldes – som oplyst af skønsmanden i skønserklæring 2 (spm. 7(i)/E.143) – at der ikke var trafiktæthed i det omkringliggende farvand. Der var alene ét andet skib, der overhalede Samus Swan i perioden. Det bestrides derfor også, at vigepligt eller andre relevante procedurer

ikke blev overholdt, ligesom det ikke var nødvendigt at tage skridt til signalering mv. (bilag T/E.457).

Disse forhold skal erindres, når de mulige kritisable forhold overvejes, jf. nedenfor.

4.2.2.2 Besætningens muligt kritisable handlinger udgør ikke grov uagtsomhed

67. Det er generelt afgørende for bedømmelsen af skibsførerens beslutninger, at de afhænger af konkrete skøn, der var baseret på den viden, som skibsføreren og besætningen havde på tidspunktet for hændelsen. Det gælder f.eks. skibsførerens vurdering af vejret, dækpersonalets sikkerhed og behovet for at gå på dækket (som f.eks. påpeget i skønserklæring 2, spm. 6/E.139ff.).

68. Skønsmanden har i skønserklæringerne fremhævet visse forhold under hændelsen, som ifølge skønsmanden kan kritiseres (i hvert fald på et retrospektivt grundlag). Energinet har dertil lagt vægt på flere fejl, som dog savner støtte i dokumentationen. Det er værd at fremhæve følgende:

a) Mulige fejl på ankerspillet ("*chain blocker*") (skønserklæring 1, spm. 1 (ii)/E.121ff.): Udtalelsen, som skønsmanden henviser til, er dog modbevist af de øvrige besætningsmedlemmer, der har oplyst, at der ikke var synlige fejl ved ankerspillet forud for ulykken, jf. pkt. 66.a) ovenfor.

b) Ingen intern procedure for udskiftning af anker (Energinet i processkrift 3 (E.258)): UniTankers bestrider, at det som anført af Energinet skal tillægges vægt i ansvarsvurderingen, at der ikke var indført en procedure for udskiftning af ankeret. Der foreligger almene klassekrav til ankeret, som påses af klassifikationsselskabet, og der er derfor ikke en særskilt procedure for udskiftning eller vedligehold af ankeret fra rederiets side. Klassifikationsselskabet havde konkret godkendt både ankerspillet og Uni-Tankers' procedurer (SMS).

c) Mulig forkert udfyldelse af "*Heavy Weather Checklist*" (skønserklæring 1, spm. 1 (ii)/E.122, og skønserklæring 2, spm. 6/E.139ff.): Dette er ikke et væsentligt forhold henset til antallet af tjeklister og til, at SMS-kulturen generelt var god, jf. pkt. (e) ovenfor (bilag AD/E.390).

d) Muligt fejlagtigt skøn fra skibsførerens side af, hvorvidt det var sikkert for besætningen at gå på dækket i løbet af den 25. februar 2022 efter kl. 13.00 (skønserklæring 1, spm. 1 (ii) /E.123): Energinet bestrider, at vejrforholdene kan være forklaringen på, at besætningen ikke opdagede, at ankeret var

ude før den 26. februar 2022 om morgenen. Dette er forkert, idet det klart fremgår af Uni-Tankers' undersøgelsesrapport (bilag AZ/E.649) og besætningens erklæringer, at de ikke måtte gå på dækket den 25. februar 2022 grundet vejret. Det er væsentligt ved denne retrospektive (re)vurdering at anerkende, at skibsførerens skøn alene kunne baseres på den viden, som skibsføreren havde til rådighed, og hans afvejning af bl.a. hensynet til besætningens sikkerhed. Efter Uni-Tankers' opfattelse er det ikke tilstrækkeligt grundlag til at tilsidesætte skibsførerens skøn.

e) Skibets manglende sødygtighed: Skønsmanden anfører, at Skibet i perioden fra kl. 14.01 til kl. 16.25 den 25. februar 2022 som følge af fremdriftsproblemerne kan have været usødygtigt, jf. skønserklæring 2 (spm. 7 (i)/E143) med henvisning til den fysiske tilstand på Skibet – dvs. muligheden for fremdrift og ikke i øvrigt i forhold til sikkerheden ombord på Skibet. Uni-Tankers bestrider, at dette har relevans, da Skibet blev igen manøvredygtigt og var således sødygtigt på tidspunktet for skadens indtræden den 26. februar 2022.

f) Muligt tunnelsyn fra skibsføreren ved kun at fokusere på motoren som mulig årsag til fremdriftsproblemer (uden samtidigt at afsøge andre muligheder), jf. skønserklæring 1, spm. 2(i)/E.124: Dette kan efter Uni-Tankers' opfattelse ikke anses som en betydelig og slet ikke en grov fejl, hvis kaptajnen og besætningen foretog en effektiv og grundig fejlfinding i de få timer, hvor Skibet oplevede fremdriftsproblemer. Det er helt sædvanligt, at en skibsfører og dennes besætning fokuserer fejlfindingen på det primære og allerede identificerede

g) problem med motoren og ikke udvider indsatsen med fejlfinding, før det var endeligt afklaret, at den manglende fremdrift ikke skyldtes problemer med f.eks. motoren. Det var særligt nærliggende at fokusere fejlfindingen sådan henset til de tidligere udfordringer med 'pitchen', jf. pkt. 30 ovenfor. MAN undersøgte motoren, men kunne heller ikke i løbet af eftermiddagen den 25. februar 2022 afvise, at motoren var årsagen. Det skete først efter ankomst til Rotterdam (bilag AZ/E.735).

h) Ingen særlige krav som følge af kritisk infrastruktur: Energinet har hævdet, at besætningen skulle udvise særlig agtpågivenhed i farvandet omkring Bornholm. Skønsmanden har dog klart afvist, at der skulle være særlige forhold vedr. kritisk infrastruktur ved Bornholm, eller at der var særlig

grund til at udvise agtpågivenhed i forhold til Energinets kabel (skønserklæring 1, spm. IC og ID/E.130).

69. Det fastholdes afslutningsvist, at uanset at visse af ovenstående forhold måtte anses som uagtsomme, kan Uni-Tankers' ageren efter en samlet vurdering på ingen måde anses som "*groft*" uagtsomt. Dette gælder særligt henset til, at rederiet opfyldte sine forpligtelser efter søsikkerhedsloven § 10, og at skibsføreren og besætningen under sejladsen tillige foretog en række fornuftige og forsvarlige dispositioner baseret på den viden, som de havde til rådighed, jf. afsnit 4.2.2.1. Kritikpunkterne fra Energinet – og til dels skønsmanden - angår i al væsentlighed skibsførerens *skøn*, som bliver kritiseret baseret på den viden, som blev afdækket i de efterfølgende undersøgelser af hændelsen. Kritikken tager ikke hensyn til, hvad man faktisk vidste på tidspunktet for hændelsen, og Uni-Tankers mener på ingen måde, at det er godtgjort, at disse *mulige* fejlskøn var grove.

4.2.2.3 Technical superintendent Per Vestergaard handlede ikke uagtsomt

70. Det bestrides, at TSI'en var ansvarlig for fejlfindingen af Skibets fremdriftsproblemer, idet TSI'en befandt sig på land i rederiets tekniske afdeling. Han havde derfor ikke tilstrækkeligt med oplysninger (in 'real-time') til på nogen måde at kunne foretage en effektiv og målrettet fejlfinding. Per Vestergaard var – som led i hans stilling – blot tilgængelig til skibsførerne til sparring og støtte ved fremdriftsproblemer. Skønsmanden bekræfter også dette:

> *"Den 25. februar 2022 havde TSI ydet sin support og rådgivning ud fra de informationer og symptomer, som maskinchefen og skibsføreren gav ham og derfor var parternes fulde opmærksomhed og fokus udelukkende på at udbedre skibets fremdrivningsproblemer. Det er en svær opgave at udføre nyttig fejlfinding og problemløsning over telefonen hvis de informationer man handler udefra, er mangelfulde eller utilstrækkelige."* (skønserklæring 2, spm. 5/E.138)

71. Hvorvidt yderligere sparring med skibsføreren eller øvrige kollegaer ville have medført en anden vurdering af problemet er uvist. Dette er dog usandsynligt, da TSI'en hverken havde eller kunne få det fulde billede af situationen grundet hans manglende tilstedeværelse ombord på Skibet, og idet han ikke havde autoritet til at kræve, at skibsføreren foretog sig yderligere handlinger. Der ses ikke eksempler på, at skibsføreren anmodede om bistand fra TSI'en, som ikke blev imødekommet.

72. Selv hvis TSI'en kunne have ageret anderledes under hændelsen den 25. februar 2022 – f.eks. ved at sparre med kollegaer – kan undladelsen heraf på ingen måde anses som groft uagtsom.

4.2.3 Der var ingen indlysende fare for skade på Energinets kabel

73. Hverken omstændighederne omkring hændelsen eller besætningens ageren medførte en "*indlysende fare*" for, at kablet ville blive beskadiget, da Skibet oplevede problemer med fremdriften under sørejsen den 25. februar 2022. På intet tidspunkt var det indlysende, at ankeret var tabt, og at ankeret ville påføre kablet mere end 12 timer senere.

74. Som skønsmanden anfører, var det som udgangspunkt ganske forståeligt, at besætningen mistænkte motoren som årsagen til fremdriftsproblemerne (skønserklæring 1, spm 2(i)/E.124):

> "*Den usædvanlige lyd, stigende belastning på skrueakslen efterfulgt af en overbelastningsalarm på hovedmotoren med efterfølgende stigning i udstødningstemperaturen. Alle symptomer peger på, at skibets hovedmaskine var overbelastet*". [min understregning]

75. Dette fokus på Skibets hovedmaskine var forståeligt også henset til problemerne med 'pitchen', som besætningen havde korresponderet med TSI'en og motorproducenten MAN om, få dage forinden, og som det allerede var planlagt at undersøge, jf. afsnit. 3.3 ovenfor. Det var helt naturligt at fokusere fejlfindingen på det mest nærliggende problem, jf. pkt. 68.f). En bredere fejlfinding på det tidspunkt, hvor den mest nærliggende årsag (motoren) ikke var udelukket, ville risikere at forstyrre og forsinke fejlfindingen.

76. Skønsmanden har samtidigt udtalt, at det som udgangspunkt var "*ganske forståeligt*" for skibsføreren ikke at anse ankeret som mulig årsag (skønserklæring 1, spm. 2(ii)/E.124-25):

> *"Sø-klargøring blev forestået af dækbesætningen, som meldte tilbage at ankrene var sikret og at fortøjning var fjernet eller surret på fordækket. Skibsføreren havde derfor ganske forståeligt, udelukket ankrene som mulig årsag til skibets driftsforstyrrelser.* [min understregning]

77. Skønsmanden kritiserer godt nok i skønserklæring 2 (spm. 7(ii)/E.145) skibsførerens beslutning om ikke at ankre op, idet det ifølge skønsmanden var muligt "*kortvarigt at kaste ankeret*", da vejret ifølge skønsmanden var tilstrækkeligt godt om eftermiddagen den 25. februar 2022. Skønsmanden tilsidesætter derved skibsførerens konkrete skøn om farligheden i at gå på dækket i dårligt vejr. Skønsmanden gør dette, selvom skønsmanden i skønserklæring 1 (spm. 2(ii)/E.125) anerkender hensynet til besætningen:

> *"I hårdt vejr er det dog ikke udelukket at ankresurringsanordninger kan beskadiges af skibets voldsomme bevægelser i søen og derved svigte. Dette er tidligere set, hvorfor det anses som godt sømandskab at foretage kontrol og opstramning af ankresurringsanordningerne mindst én gang i døgnet når skibet er i søen og vejret tillader det. Det er dog vigtigt at pointere at dette kun sker når kontrol kan udføres uden nogen risiko for besætningen når de færdes på dækket. Er der den mindste risiko for besætningen, udsættes dette arbejde.* [min understregning]

78. Det er dog centralt, at overvejelserne fra f.eks. maskinchefen om at kaste anker den 25. februar 2022 (som skønsmanden omtaler) netop er udtryk for, at besætningen *ikke* troede, at ankeret *i forvejen* var tabt. Det var altså ikke indlysende for nogen - ud af en ca. 15-mand stor besætning, som havde alle de fornødne uddannelsescertifikater og kompetencer – at ankeret måtte være ude. Det synes klart at tale for, at der ikke var en "*indlysende fare*" for skaden på Energinets kabel.

79. Det støttes af, at Skibet genoptog sin fremdrift efter ca. 2 timer, så det kunne fortsætte sejladsen. Der gik mere end 12 timer, før Skibet passerede kablet den 26. februar 2022. Genoptagelsen af fremdriften understøtter, at besætningen netop på dette tidspunkt havde en rimelig grund til ikke at mistænke ankeret – "*skibets eneste bremse*" (skønserklæring 2, spm. 7(ii)/E.144-45) - som årsag, men snarere en diffus fejl ved motoren, som MAN stadig var ved at undersøge.

80. Der findes derfor samlet set ikke støtte i sagens dokumenter for, at besætningen – eller Uni-Tankers i øvrigt – skulle have overset en "*indlysende fare*" eller på anden måde handlet groft uagtsomt.

4.3 Der var ikke forståelse af, at skaden på kablet sandsynligvis ville ske

4.3.1 Der stilles krav om bevidst uagtsomhed

81. Betingelsen i sølovens § 174 om, at skaden skal være sket "*med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget*" er ubestrideligt en kvalificeret ansvarsnorm, som overstiger grov uagtsomhed. Denne betegnes normalt som sandsynlighedsforsæt eller bevidst uagtsomhed. Dette særlige krav gælder altså i tillæg til kravet om at påvise grov uagtsomhed, jf. ovenfor.

82. Bestemmelsens ordlyd skal forstås i overensstemmelse med London-konventionens engelske og autentiske version af reglen, dvs. "*recklessly and with knowledge that such loss would probably result*", jf. London-konventionens artikel 4 (MS.212). Der kræves således faktisk kendskab til den mulige skade.

83. Ordlyden i § 174 om en "*sådan skade*" er således udtryk for en meget skærpet adækvansvurdering, jf. de specielle bemærkninger til den tidligere § 237 i søloven (MS.68). Den ansvarlige skal ikke blot være kendt med et muligt uagtsomt forhold, men med at dette forhold sandsynligvis vil føre til den konkrete skade (her kabelskaden).

84. Dette samme er fastslået klart i både dansk, nordisk og international retspraksis om sølovens § 174/London-konventionens art. 4, jf. f.eks. ND-2020-11 (*Nordland*) (MS.356 (pkt. 66)/359 (pkt. 94)) og *The Realice* (*Lloyds Law Reports, [2014] 315*) (MS.327).

85. IMO har ved deklaration i januar 2022 erklæret, at ansvarsbegrænsningen efter London-konventionens art. 4 netop skal anses som "*virtually unbreakable in nature*", og at testen er "*higher than the concept of gross negligence*" (MS.251). Dette afspejler, at det ved London-konferencen i 1976 blev afvist, at grov uagtsomhed var tilstrækkeligt til at bryde ansvarsbegrænsningen (MS.248).

86. Det er hermed ubestrideligt ikke tilstrækkeligt, at handlingen er simpel eller groft uagtsom, som hævdet af Energinet. Skaden skal være forvoldt med fortsæt eller grov uagtsomhed og med den faktiske forståelse af, at den konkrete skade med sandsynlighed ville indtræde som følge heraf.

4.3.2 Der var beviseligt ingen forståelse af, at der kunne ske skade på Energinets kabel

87. Det er ubestrideligt ud fra sagsforløbet, at Skibets besætning ombord *ikke* var klar over, at ankeret var ude. Besætningen havde til gengæld den klare forståelse, at Skibet led af motorproblemer. Dette var problemer, som åbenbart *ikke* ville føre til beskadigelsen af kablet, jf. afsnit 4.2.3.

88. I modsætning til vurderingen om grov uagtsomhed efter afsnit 4.2 ovenfor, som er en 'burde'-vurdering (om "*indlysende fare*"), kræves der efter denne betingelse ("*med forståelse af…*") faktisk viden om, at der sandsynligvis ville indtræde en skade på Energinets kabel, jf. umiddelbart ovenfor.

89. Der var helt beviseligt ingen hos Uni-Tankers, der havde "*forståelse for, at [skaden på kablet] sandsynligvis ville ske*", jf. sølovens § 174. Allerede derfor skal Energinets indsigelse afvises.

4.3.3 Uni-Tankers kan støtte ret på kravet om bevidst uagtsomhed

90. Energinet erkender tilsyneladende i processkrift 3, pkt. 2.4, at besætningen var "*i uvidenhed*" om risikoen for skaden (E.269-271). Energinet mener alligevel – uden at kunne henvise til noget retsgrundlag –

at Uni-Tankers ikke skal kunne støtte ret på kravet om bevidst uagtsomhed ("*med forståelse af*") i sølovens § 174, selvom Energinet ellers anerkender betingelsen (E.269ff.).

91. Energinet søger for det første at begrunde sit synspunkt i, at rederiet i "*afklaringen af årsagen*" ikke har medvirket til en "*objektiv bevisoptagelse*". Dette må afvises som helt udokumenteret, jf. afsnit 5 nedenfor. Det er Energinet, der skal godtgøre, at den "*ansvarlige*" (Uni-Tankers' ledelse) faktisk havde denne "*forståelse*" af, at skaden ville indtræde. Dette kan Energinet ikke, på trods af at sagen er fuldt ud oplyst.

92. Energinet anfører for det andet, at Uni-Tankers' beslutning om ikke at standse Skibet under sørejsen, skal føre til bortfald af retten til ansvarsbegrænsning. Energinet sammenblander herved igen vurderingen af (grov) uagtsomhed med kravet om faktisk "*forståelse*". Energinet kan dog ikke henvise til nogen retskilder, og synspunktet savner da også ethvert grundlag i dansk ret.

93. Energinet afgiver i stedet følgende afsluttende beskyldninger (E.270):

> *"Energinet gør gældende, at rederiets groft ansvarspådragende undladelser repræsenterer en bevidst og positiv beslutning hos rederiets ledelsesrepræsentant (TSI) om at prioritere den kommercielle interesse i skibets videre rejse på bekostning af enhver form for sandsynlig skade, som et ikke sødygtigt skib kan forårsage på sine omgivelser.*
> *[…] Den indtrufne skade var derved sandsynlig, indset og accepteret."*

94. Det er usædvanligt grove og krænkende udtalelser over for såvel rederiet som TSI'en (Per Vestergaard) personligt, og savner ethvert rimeligt grundlag i sagens beviser. Der var ingen "*bevidst og positiv beslutning*" baseret på kommercielle hensyn. Det er tillige beviseligt forkert, at skaden var "*indset og accepteret*" – og det er i strid med Energinets egne udtalelser i samme processkrift om, at besætningen var i "*uvidenhed*" om, at ankeret var tabt, jf. ovenfor. Retten kan og skal helt åbenlyst lægge til grund, at betingelsen om bevidst uagtsomhed ("*forståelse*") ikke er opfyldt.

4.4 Skaden kan ikke tilregnes ledelsen

4.4.1 Handlingen skal kunne tilregnes ledelsen ("egenfejl")

95. For at miste retten til ansvarsbegrænsning efter sølovens § 174 skal skaden være forvoldt af en person, der har så overordnet en stilling hos skibets reder, at vedkommende kan identificeres direkte hermed, dvs. et medlem af topledelsen. Dette fremgår eksplicit af forar-

bejderne, jf. Sølovsudvalgets betænkning nr. 924 af 1981, s. 36 (de specielle bemærkninger til § 237, i dag § 174) (MS.68):

> *"Med kravet om, at den skadevoldende handling skal være forårsaget af den ansvarlige selv, jfr. 1976-konventionens formulering »personal act or omission«, er der ikke taget stilling til identifikationsspørgsmålet, det vil sige spørgsmålet om, hvorvidt en ansvarspådragende handling foretaget af en ansat kan betragtes som udført af rederen personligt. […].*
>
> *Som nævnt i betænkning nr. 642/1972, side 22 og side 49, må man med rederen selv sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation, da dennes adgang til at tegne rederiet normalt vil være begrænset til de i sølovens 4. kapitel [i dag kapitel 6] specificerede områder.*
>
> *Såfremt ansatte, med hvem rederen efter det ovenfor anførte ikke skal identificeres, har forårsaget skaden på den i bestemmelsen nævnte måde, får dette ikke betydning for rederens begrænsningsret, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar."* [min understregning].

96. Det er altså ikke tilstrækkeligt til at bryde ansvarsbegrænsningen, at rederiet ville kunne være blevet pålagt erstatningsansvar efter sølovens § 151. Mens rederiet hæfter for sine ansatte i forhold til spørgsmålet om ansvar (sølovens § 151), er det modsatte tilfældet i forhold til ansvarsbegrænsningsretten (sølovens§ 174). Det er en hel fundamental sondring, som er ubestridt i dansk ret og som også gjaldt forud for indførelsen af London-konventionen (og kravet om bevidst uagtsomhed i sølovens § 174).

97. Der er mange eksempler fra ældre retspraksis, hvor ansvarsbegrænsningen opretholdes ved skader, der kan henføres til navigationsfejl mv. begået af skibets fører og besætning, jf. den dagældende sølovs § 254 (MS.41). Dette er f.eks. U1961.221V/U1963.765/2H (*Kaja Munck*) (MS.253ff.), U1964.809/2H (*Pilsner*-dommen) (MS.257) og U1965.166V (MS.261). Dette gjaldt (og gælder), uanset om skaden måtte være sket som følge af besætningens grove uagtsomhed, jf. f.eks. ND 1984129 (*Tønsnes*) (MS.264, 268) (afsagt efter reglerne før London-konventionen) (MS.268).

98. Disse krav til at bryde ansvarsbegrænsningen er dog alene blevet skærpet ved indførelsen af London-konventionens art. 4 i sølovens § 174, som følge af kravet om bevidst uagtsomhed, jf. ovenfor. Det skal således påvises for at bryde ansvarsbegrænsningen, at det er *ledelsen* (og ikke bare en underordnet), der ved udøvelsen af en ledel-

sesmæssig funktion har (i) udvist den grove uagtsomhed og (ii) handlet med "*forståelse af at skade formentligt vil indtræde*", jf. ovenfor.

99. Dette indebærer, at de eneste relevante fejl, som kan føre til bortfald af ansvarsbegrænsningen, består i ledelsens grove forsømmelse af dets ledelsesmæssige opgaver, f.eks. grove overtrædelser af forpligtelsen til at sørge for de nødvendige sikkerhedssystemer), og ikke fejl af ren nautisk og driftsmæssig karakter, jf. f.eks. ND 2020-11 (*Norrland*) (MS.358, pkt. 78/83-84). Det skal desuden påvises, at ledelsen faktisk havde den subjektive viden (forståelsen) af risikoen for skadens indtræden, jf. f.eks. ND-2012-32 (*Traden*) (MS.309/325-326), hvor retten afviste, at denne viden forelå. I ND 2020-11 (*Norrland*) var det ikke nødvendigt at efterprøve spørgsmålet, fordi der slet ikke var påvist grove fejl af systematisk karakter, kun fejl af underordnede ansatte (MS.359/pkt. 93-94).

100. Selv hvis den *underordnede* (f.eks. skibsføreren) skulle miste retten til at påberåbe sig ansvarsbegrænsningsretten i et direkte søgsmål mod vedkommende (pga. skadeforvoldelse med bevidst uagtsomhed), vil dette *ikke* medføre, at *rederen* (Uni-Tankers) mistede sin ret til ansvarsbegrænsning efter sølovens § 174, jf. *Falkanger, Bull og Overby*, Søret, 5. udg. 2019, s. 195 (MS.413).

4.4.2 Der kan ikke ske identifikation mellem technical superintendent og selskabets ledelse

101. Der kan som anført ovenfor efter de danske lovmotiver alene ske identifikation mellem rederen og "*hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen.*", jf. ovenfor.

102. En TSI som f.eks. Per Vestergaard har og udøver ingen ledelsesmæssige funktioner. Han er en ud af flere underordnede ansatte med samme titel i den tekniske afdeling, som i februar 2022 havde ca. 25 ansatte, hvoraf fem var ansat som TSI'er. TSI'en var og er organisatorisk placeret under afdelingens Fleet Manager (bilag BA/E.379). En TSI tildeles et fast antal skibe ud af den samlede flåde og bistår disse med assistance i forbindelse med skibets drift – både under sejladser og i forbindelse med værftsophold om tekniske forhold. TSI har hverken ansvar for ansættelsen af søfarende eller nogen instruktionsbeføjelse over for skibsføreren, resten af besætningen eller øvrige ansatte i rederiet, jf. afsnit 4.1.2 ovenfor.

103. Energinets gentagne påstande om, at Per Vestergaard, en underordnet, var en "*de facto ledelsesrepræsentant*", og at han optrådte i "*en funktion der var ham overladt af rederiets ledelse*" (E.258), er misvisende og uforenelige med skønserklæringerne og de faktiske forhold. Energinet søger reelt at opløse hele formålet med begrænsningsreglen – som er at afskærme rederiet for underordnedes fejl - når Ener-

ginet vidtløftigt reelt identificerer alle underordnede med den øverste ledelse.

104. Selv hvis TSI'en faktisk havde forårsaget skaden groft uagtsomt og med forståelse af, at skaden formentligt ville indtræde (hvilket ikke var tilfældet), ville TSI'en altså aldrig kunne identificeres med rederen, allerede fordi han ikke er en ledende medarbejder og ikke havde ledelsesansvar.

4.4.3 Uni-Tankers' ledelse har ikke begået fejl og havde ingen involvering i hændelsen

105. Uni-Tankers' ledelse udgøres i forhold til tekniske forhold af den administrerende direktør (CEO) (Per Ekmann) og den tekniske direktør (Peter Stokbro), som har fået uddelegeret opgaver af CEO'en, men ikke andre. Dette fremgår eksplicit af SMS-manualen, kap. 1.4.2 (bilag AÆ/E.345).

106. Det er ledelsens opgave at organisere den tekniske afdeling og sætte de overordnede rammer, herunder ved at sikre godkendelsen af et sikkerhedssystem (SMS) og afholde de påkrævede møder, som er foreskrevet i SMS-manualen (bilag AØ/E.370). Det er derimod på ingen måde en ledelsesopgave f.eks. at overvåge de enkelte skibe, gennemføre inspektioner i forbindelse med værftsophold eller bistå i relation til f.eks. motor- eller andre driftsproblemer ombord på et skib. Dette er netop en opgave for skibets TSI, jf. nedenfor. Det er heller ikke ledelsens opgave at gennemgå klassepapirer for de enkelte skibe, men derimod at reagere, hvis en underordnet måtte rapportere om alvorlige mangler eller forsømmelser.

107. Skaden blev forårsaget af Skibets anker og angik åbenlyst sørejsen og forhold på Skibet, jf. afsnit 3.3 ovenfor. Der er absolut ingen holdepunkter for, at der er begået fejl på et organisatorisk eller systematiske niveau, som Uni-Tankers' ledelse vil kunne holdes ansvarlig for. Det er f.eks. dokumenteret, at Uni-Tankers havde et godkendt SMS, og at Skibet havde alle fornødne klassepapirer.

108. Alle interne procedurer i SMS-manualen og klassereglerne blev efterlevet af besætningen. Selv hvis skibsføreren, besætningen eller andre underordnede dog ikke skulle have opfyldt f.eks. SMS-manualen under sørejsen, ville dette klart ikke være fejl, der kan tilskrives ledelsen. Det kan derfor afvises, at ledelsen handlede uagtsomt (hverken simpel eller grov), jf. sølovens § 174.

109. Det er ikke bestridt af Energinet, at ledelsen selvfølgelig ikke var bekendt med risikoen for skaden på kablet, idet selv Skibets besætning ikke vidste, at ankeret var tabt før, efter at kablet blev brudt, jf. ovenfor (ledelsen var end ikke bekendt med fremdriftsudfordringerne under sørejsen, fordi det ikke er en ledelsesopgave at føre til-

syn med de enkelte skibe). Betingelsen om bevidst uagtsomhed ("*forståelse*") er derfor heller ikke opfyldt for ledelsen, jf. sølovens § 174.

5 Sagens oplysning og opfordringer

110. Uni-Tankers skal understrege, at Uni-Tankers har opfyldt alle opfordringer og i øvrigt foretaget alle nødvendige handlinger for at sikre beviser og oplyse sagen. Uni-Tankers kan derfor blankt afvise Energinets anklager om det modsatte, jf. processkrift 3 (E.255), som henstår helt udokumenterede.

111. Energinet har således på intet tidspunkt forud for sagens anlæg fremlagt en anmodning om at besigtige eller undersøge Skibet eller iværksat formelle bevisskridt som f.eks. anmodninger om isoleret bevisoptagelse. Det er således uforståeligt, hvilket bevissikring og/eller -optagelse, som UniTankers skulle have forhindret.

112. Energinet havde heller ingen ret til eller rimelig forventning om at modtage alt materiale forud for sagens anlæg, og mens Uni-Tankers' egne undersøgelser pågik, men modtog alligevel omfattende materiale fra Uni-Tankers udenretligt.

113. Det blev desuden muligt at gennemføre syn og skøn om de nautiske forhold som følge af, at UniTankers på eget initiativ grundigt undersøgte hændelsen, sikrede VDR/ECDIS-data og gennemførte interviews. Uni-Tankers har udarbejdet en udførlig undersøgelsesrapport, som, skønsmanden har konstateret, i al væsentlighed er korrekt og fyldestgørende (skønserklæring 1, spm. 1/E.121).

114. Energinet har dermed ikke påvist ét eneste forhold, hvor Uni-Tankers har forhindret, at sagen er blevet oplyst.

115. Uni-Tankers er derfor, som anført i processkrift C (E.288), nødsaget til at afvise Energinets gentagne og uberettigede påstande om, at der skal tillægges processuel skadevirkning med henvisning til, (1) at Uni-Tankers' har afvist "*enhver form for sikring af et objektivt grundlag for afgørelsen af retlige konsekvenser for skadeforvoldelsen*" (processkrift 3/E.255) og (2) Uni-Tankers' "*retsstridige*" nægtelse af en objektiv bevisoptagelse efter påsejlingen af Energinets kabel (processkrift 3/E.269). Der er ikke grundlag for disse udsagn hverken i retsplejelovens regler eller sagens konkrete omstændigheder.

116. Uni-Tankers har opfyldt alle Energinets opfordringer ved processkrift A, afsnit 6 (E.230-233), processkrift B, afsnit 3 (E.245-246), og processkrift C, afsnit 6 (E.288). Energinet har udover opfordring nr. 12 (som er besvaret igen i processkrift C) tilsyneladende aldrig bestridt, at opfordringerne ikke er blevet opfyldt. Retten kan derfor allerede som følge af den fyldestgørende opfyldelse af opfordringer

ikke tillægge nogen processuel skadevirkning, jf. retsplejelovens § 344, stk. 2.

117. Der er desuden ikke i dansk ret grundlag for processuel skadevirkning baseret på parternes handlinger forud for sagens anlæg, som Energinets synspunkt synes at være (uagtet Energinet ikke kan påpege nogen oplysninger, der ikke er fremkommet som følge af Uni-Tankers' undladelser i hele sagsforløbet).

…

7 Sagsomkostninger

122. Indsigelser mod retten til ansvarsbegrænsning skal bedømmes efter retsplejelovens almindelige regler, jf. sølovens § 242. Sagsomkostningerne vil af samme grund ikke belaste fondsbeløbet, jf. betænkning nr. 924 af 1981, s. 57 (de specielle bemærkninger til § 361 (i dag § 242)). Sagsomkostningerne skal derfor fordeles mellem parterne til proceduren om ansvarsbegrænsningsretten.

123. Denne delhovedforhandling er alene foranlediget af Energinets ubegrundede indsigelse mod ansvarsbegrænsningen. Hvis retten opretholder ansvarsbegrænsningen, bør Energinet i udgangspunktet bære alle sagsomkostningerne. Som Uni-Tankers har oplyst, bør de øvrige Fordringshavere ikke dække sagsomkostningerne, forudsat at de har taget bekræftende til genmæle.

124. Sagens genstand i forbindelse med begrænsningssagen må skulle fastsættes i forhold til begrænsningsbeløbet på DKK 25.359.953,69 (ekskl. renter) og det samlede krav på DKK 53.068.354,71 (ekskl. renter), dvs. med en sagsgenstand på samlet DKK 27.708.401,02 (ekskl. renter).

125. Uni-Tankers mener i øvrigt, at der ved fastsættelsen af sagsomkostninger skal tages hensyn til, at væsentlige dele af Energinets bevisførelse om hændelsesforløbet, herunder syn og skøn og afhøring af besætningsmedlemmerne, må anses for at være unyttig bevisførelse, jf. retsplejelovens § 318. Det gælder generelt for alle de beviser, som alene kan belyse nautiske forhold og ikke forhold, som kan tilregnes ledelsen i forhold til ansvarsbegrænsningsretten, jf. afsnit 4 ovenfor. For så vidt angår Per Ekmann er hans bevisførelse uden betydning, fordi han ikke var involveret i hændelsen.

126. Uagtet at Gard også indgår som rekvirent for begrænsningsfonden, afholdes sagsomkostningerne vedr. ansvarsbegrænsningssagen i udgangspunktet af Uni-Tankers. Alle sagsomkostninger, som måtte tildeles rekvirenterne, skal derfor som udgangspunkt tildeles Uni-Tankers.

8 Gard

127. Energinet har under sagen nedlagt påstand om frifindelse, idet Uni-Tankers og Gard skal anerkende at være afskåret fra retten til ansvarsbegrænsning. Det er ubestridt, at Gard ikke har forvoldt tabet eller skaden, og der er ikke fremsat anbringender fra Energinet til støtte for et ansvarsgennembrud som følge af Gards handlinger eller undladelser. Der ses heller ikke at være fremsat direkte krav i sagen mod Gard. Energinets påstand må således rettelig forstås således, at rekvirenterne skal anerkende, at Uni-Tankers ansvar ikke kan begrænses. For det tilfælde, at Energinet ikke er enig heri, gør Gard de samme anbringender gældende som Uni-Tankers, og gør i tillæg hertil gældende, at Gard ikke har forårsaget kabelbruddet endsige ikke ved forsæt eller ved grov uagtsomhed med forståelse af, at sådan skade ville blive forårsaget.

…"

For Energinet er der i det væsentligste procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 9. maj 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

"…

1. ANBRINGENDER

1.1 **Skadens indtræden**

Uni-Tankers har med svarskrift af 24. november 2022 og processkrift af 6. november 2023 anerkendt, at det var skibet SAMUS SWAN, der med sit bagbordsanker forårsagede skade på Energinets eltransmissionskabel 26. februar 2022. Retten kan derfor ubestridt lægge til grund, at SAMUS SWAN faktisk forårsagede og er ansvarlig for skadeforvoldelsen på Energinets eltransmissionskabel 26. februar 2022.

Retten kan lægge til grund, at Energinet i umiddelbar forlængelse af skaden på kablet gentagne gange anmodede rederiet om oplysninger og dokumentation samt om deltagelse i relevante undersøgelser til klarlæggelse af begivenhedsforløb mv. Rekvirenterne afviste enhver form for sikring af et objektivt grundlag for afgørelsen af retlige konsekvenser af skadeforvoldelsen. Energinet gør gældende, at retten generelt og i enhver konkret relevant henseende, herunder vedrørende skibets og installationers tilstand, må tillægge denne adfærd processuel skadevirkning for Rekvirenterne i forhold til sagens faktiske oplysning.

1.2 **Ansvarsbegrænsning**

Det gøres samlet gældende, at rederiet i forbindelse med den forsømmelige og forgæves afklaring af årsagen til skibets fremdriftsproblemer og tab af

sødygtighed har handlet groft uagtsomt og forårsaget skadeforvoldelsen på Energinets eltransmissionskabel i en sådan grad, at Rekvirenterne ikke kan begrænse sit ansvar i henhold til sølovens § 174.

Til støtte herfor gøres det gældende at:

1.2.1 *Identifikation*

- Besætningen på SAMUS SWAN søgte under havariet 25. februar 2022 vejledning og instruktion hos Uni-Tankers' Technical Superintendent (TSI) Per Vestergaard. På baggrund af det samlede hændelsesforløb gøres det gældende, at TSI Per Vestergaard i henhold til sølovens § 174 skal identificeres med rederiet selv. Det gøres således gældende, at skibet – faktisk fra det kritiske tidspunkt, hvor årsagen til skaden opstod – effektivt og funktionelt var under rederiets instruktion.

- TSI Per Vestergaard skal identificeres med rederiet, fordi han optrådte i en funktion, der var ham overladt af rederiets ledelse. TSI Per Vestergaards undladelse af på vegne den ansvarlige ledelse at træffe beslutninger, som skulle og ville have medført, at SAMUS SWANs videre sejlads kunne ske i sødygtig tilstand og uden risiko for andre interesser, var afgørende.

- TSI'ens myndighed dokumenteres af, at skibets besætning netop ved inddragelse af rederiet vedrørende skibets kritisk manglende fremdrift og uforklarlige situation – som ifølge skønsmanden gjorde skibet usødygtigt – de facto overlod til rederiets ledelsesrepræsentant (Per Vestergaard) at (1) undersøge og afklare årsager til situationen og (2) at træffe beslutninger om skibets videre fart.

- Det gøres gældende, at TSI Per Vestergaard i forhold til sin undladelse af at træffe forsvarlige og korrekte beslutninger herom, der kunne have afværget skadeforvoldelse fra skibet i fortsat drift, skal identificeres med rederiet.

- Det gøres gældende, at ansvaret i forbindelse med (i) den konstaterede uhensigtsmæssige kultur i forhold til udfyldning af de lovpligtige checklister, der har til formål at fremme sikkerhedsbevidstheden og øge sikkerheden ombord, (ii) manglende uddannelse og instruktion af besætning til at kunne reagere korrekt og adækvat på det havari, der opstod, da SAMUS SWAN tabte sit anker under sejladsen, og (iii) manglende indførelse af procedure, herunder i forhold til udskiftning af nyt anker, påhviler UniTankers' øverste ledelse, der herefter skal anses for direkte ansvarlige for skadeforvoldelsen af Energinets eltransmissionskabel. Det gøres gældende, at der i denne sammenhæng skal ske identifikation mellem Uni-Tankers' øverste ledelse og rederiet i henhold til sølovens § 174.

- Det gøres gældende, at ansvarsbegrænsningen i sølovens kapitel 9 skal vurderes og anvendes i forhold til de nutidige teknologiske faciliteter, som rederierne på en hvilken som helst anden måde benytter sig af i sammenhæng med optimering af deres kommercielle virksomhed. Energinet gør gældende, at afstanden mellem skibets besætning og rederiet – som historisk var selve begrundelsen for ansvarsbegrænsning – er blevet væsentlig reduceret i takt med den teknologiske udvikling og i dag effektivt set er ikkeeksisterende.

- Det er helt ubetænkeligt – inden for rammerne af ordlyd af og formål med sølovens § 174, herunder dennes konventionsbestemte baggrund – at statuere identifikation og ansvar for rederiet i tilfælde, hvor rederiet de facto instruerer og/eller samvirker med besætningen på skibet om at træffe de afgørende beslutninger for skibet og dets risiko for fareforvoldelse på omgivelserne, herunder at foretage en grundlæggende bestemmelse om et skibs sødygtighed.

1.2.2 *Grov uagtsomhed*

- Det gøres gældende, at rederiets tekniske ledelse ved henvendelse fra broen på SAMUS SWAN 25. februar 2022 skulle have reageret over for besætningen og igangsat en procedure for at få konstateret, hvorfor skibet oplevede problemer med fremdriften senest klokken 14.25, hvor det var sikkert at færdes på dækket. Energinet fastholder i den forbindelse – herunder med henvisning til skønsmandens skønserklæringer – at vejr-/vindforholdene ikke er forklaringen på, at besætningen ikke tidligere end 26. februar 2022, klokken 8.25, kunne være blevet opmærksom på, at ankeret var rullet ud. Energinet fastholder også, at SAMUS SWANs placering i TSS (Traffic Separation Scheme) syd for Norra Midsjöbanken heller ikke begrænsede SAMUS SWANs kaptajn og TSI Per Vestergaard i at forsøge sig med alle tænkelige løsninger, herunder de af skønsmandens anførte alternative løsningsmuligheder, jf. den supplerende skønserklæring af 14. april 2025. Ved brug af radar og/eller AIS (Automatic Identification System) havde de nemt kunnet se, i hvor lang tid skibet kunne drive, inden der kom et andet skib, der udgjorde/ville udgøre en fare for sejladssikkerheden. Besætningens og TSI Per Vestergaards tunnelsyn er ikke en undskyldelig omstændighed. På baggrund af skønsmandens erklæringer kan det lægges til grund, at årsagen til fremdriftsproblemerne var så åbenlyse, at Uni-Tankers ikke kan påberåbe sig uvidenhed i denne situation.

- Det gøres gældende, at besætningen ved besigtigelse af dækket 25. februar 2022 ville have opdaget, at ankeret blev slæbt hen ad havbunden i et område med offentlig kritisk infrastruktur og samfundsfunktioner, hvorved skadeforvoldelsen på Energinets eltransmissionskabel kunne have været afværget. Det gøres gældende, at

rederiet har undladt at benytte sin viden om forholdene til en fagligt forsvarlig og kompetent rettidig konstatering af, at skibets fremdriftsproblem skyldtes et tabt, slæbende anker, hvilket i situationen var en indlysende mulighed.

- Det gøres gældende, at i det omfang, at TSI Per Vestergaard ikke besad de relevante nautiske- eller navigatoriske kompetencer til at instruere herom, skulle TSI Per Vestergaard henset situationens alvor – et skib, han skulle have bedømt som usødygtigt – have rådført sig hos kolleger med andre kompetencer, fx en Marine Superintendent.

- Det kan konstateres, at rederiet repræsenteret af TSI Per Vestergaard ikke formåede at vejlede og rådgive besætningen på SAMUS SWAN om mulige alternative løsninger på skibets fremdriftsproblemer. Det gøres gældende, at rederiet ved TSI Per Vestergaard har handlet ansvarspådragende i sin vejledning og instruktion af SAMUS SWAN i forbindelse med konstatering og udredning af skibets fremdriftsproblemer. TSI Per Vestergaard skulle rettelig have igangsat undersøgelse af alle tænkelige årsager – og ikke kun have set informationerne givet af besætningen om skibets maskineri som den eneste mulige årsag til problemerne. Dertil kommer, at den årsag, som faktisk fandtes, var så nærliggende at undersøge, at undladelsen kun kan tilregnes rederiet som groft uagtsom.

- Det gøres gældende, at rederiet Uni-Tankers ikke med den nødvendige ledelse og instruktion har sikret en hensigtsmæssig SMS-kultur ombord på SAMUS SWAN, herunder sikret de tilstrækkelige ressourcer til brug for kontrolleringen af SMS, hvilket er ansvarspådragende. Dette synes Uni-Tankers også at anerkende, idet Uni-Tankers efter hændelsen indførte nye forbyggende tiltag, der blandt andet indebærer revision af checklister for "heavy weather" og gennemgang af besætningsuddannelse vedrørende ankerprocedurer.

- Denne konstaterede uhensigtsmæssige kultur og manglende ledelse fra rederiet medførte konkret, at besætningen på Uni-Tankers 25. februar klokken 01.00 udfyldte "Heavy Weather Checklist" og i den forbindelse krydsede af, at ankeret var korrekt fastgjort – helt uden at have kontrolleret dette. Det kan således konstateres, at besætningen og TSI Per Vestergaard som følge heraf har ageret ud fra mangelfulde oplysninger i forbindelse med udredning af skibets fremdriftsproblemer. Det gøres gældende, at denne uhensigtsmæssige og culpøse kultur, hvor besætningen udfylder de lovbestemte checklister, procedurer, rapportering osv., der har til formål at fremme sikkerhedsbevidstheden og øge sikkerheden ombord, uden at have kontrolleret de relevante forhold, har bidraget til skadeforvoldelsen på Energinets eltransmissionskabel.

- Skønsmanden har vurderet, at SAMUS SWAN var usødygtigt, da skibet ikke selv kunne bestemme dets kurs og fart 25. februar 2022 imellem kl. 14:01 til 16:25. Skønsmanden har specificeret, at et skib, der ikke er i stand til at overholde sin vigepligt over for andre skibe grundet fx maskinstop, fejl på roret eller styremaskinen, kategoriseres som "Ikke under kommando", jf. § 27a i de internationale søvejsregler. Da et sådant skib kan udgøre en fare for den omkringliggende trafik, skal det kommunikeres ud ved at føre reglementerede signaler og lanterner, at skibet ikke er under kommando. Det fremgår ikke af Uni-Tankers' undersøgelsesrapport (bilag F), at der blev iværksat sådanne reglementerede signaler og lanterner. Idet denne fremgangsmåde ikke er beskrevet i undersøgelsesrapporten, lægger Energinet til grund, at denne sikkerhedsprocedure ikke blev efterfulgt, da SAMUS SWAN oplevede, at skibet var usødygtigt. Dette understøtter Energinets synspunkt om, at der herskede en uhensigtsmæssig kultur på SAMUS SWAN for så vidt angår håndhævelse af rederiets SMS'er, hvilket Uni-Tankers har forsømt at korrigere.

- Energinet gør på baggrund af skønsmandens supplerende skønserklæring af 14. april 2025 gældende, at rederiets TSI Per Vestergaard kunne have vejledt SAMUS SWAN, der var usødygtigt, om at kaste anker, hvorved årsagen til fremdriftsproblemerne paradoksalt nok med sikkerhed ville være blevet identificeret, inden der blev forårsaget skade på Energinets eltransmissionskabel ca. 16 timer senere.

- Som følge af hændelsen, hvor SAMUS SWAN forårsagede skade på Energinets eltransmissionskabel, igangsatte Uni-Tankers en intern undersøgelse, der medførte, at UniTankers fandt det nødvendigt at introducere visse nye tiltag for at undgå, at lignende situationer ville opstå.

- Energinet gør gældende, at behovet for nye tiltag er et klart udtryk for, at rederiets ledelse ikke på tidspunktet for skadeforvoldelsen på Energinets eltransmissionskabel effektivt havde indført og implementeret tilstrækkelige tests og procedurer for

    i. at sikre, at besætningen ombord på SAMUS SWAN havde den nødvendige uddannelse og de nødvendige instruktioner til at kunne reagere korrekt og adækvat i den situation, der opstod, da SAMUS SWAN tabte sit anker under sejladsen

    ii. at sikre kontrol af kritiske indretningers funktionalitet på SAMUS SWAN, idet det konstateres, at ankeret ikke burde kunne tabes under de pågældende forhold – og slet ikke på den måde, det tilsyneladende er sket.

1.2.3 *Forståelse af, at skaden sandsynligvis ville blive forårsaget*

- I forsøget på at undgå at påtage sig det fulde ansvar for skadeforvoldelsen og det medfølgende erstatningsansvar for de påførte skader har Uni-Tankers henvist til, at ingen ombord på SAMUS SWAN eller hos rederiet var bekendt med, at fremdriftsproblemerne skyldtes, at ankeret var tabt. Besætningen og rederiet fokuserede – erkendt "tunnelsyn" – i stedet på skibets motor. Rederiets postulat kan ikke umiddelbart lægges til grund, hvorved der må lægges vægt på blandt andet historiske problemer med skibets anker og den processuelle skadevirkning, Rekvirenterne skal belastes med for så vidt angår blandt andet skibets tilstand som følge af deres retsstridige nægtelse af en objektiv bevisoptagelse efter kollisionen med Energinets eltransmissionskabel. Men således som Rekvirenterne har valgt at oplyse, hviler rederiets egen groft ansvarspådragende adfærd i denne sag på den indiskutable undladelse af

  i. at sikre en udredning af årsagen til SAMUS SWANs fremdriftsproblemer 25. februar 2022 (episode 1 og 2), der var forsvarlig og opfyldende et mindstemål af faglig kompetence *og/eller*

  ii. i fraværet af en konstateret årsag, da at træffe en forsvarlig og opfyldelse af et mindstemål af faglig kompetence og beslutning om at anse skibet for at være usødygtigt og bringe det til standsning på en maritimt adækvat måde.

- Energinet gør gældende, at rederiets groft ansvarspådragende undladelser repræsenterer en bevidst og positiv beslutning hos rederiets ledelsesrepræsentant (TSI) om at prioritere den kommercielle interesse i skibets videre rejse på bekostning af enhver form for sandsynlig skade, som et ikke sødygtigt skib kan forårsage på sine omgivelser.

- Det gøres gældende, at rederiet ikke har påstået og heller ikke kan påstå at være ubekendt med tilstedeværelsen af væsentlig offentlig kritisk infrastruktur på havbunden langs den planlagte rute, der tydeligt er angivet i de elektroniske søkort (ECDIS). Den indtrufne skade var derved sandsynlig, indset og accepteret. At det var Energinets eltransmissionskabel, der blev ødelagt, var muligvis en tilfældighed. Men det er irrelevant for opfyldelsen af betingelsen i sølovens § 174. Det gøres derfor gældende, at rederiet i forbindelse med skadeforvoldelsen på Energinets eltransmissionskabel og afklaringen af årsagen til skibets fremdriftsproblemer handlede med en forståelse af, at skaden sandsynligvis ville blive forårsaget.

- Samlet gøres det gældende, at betingelserne for tilsidesættelse af ansvarsbegrænsning i sølovens § 174 er opfyldt, hvorfor Rekviren-

terne ikke er berettiget til at begrænse ansvaret for skadeforvoldelsen på Energinets eltransmissionskabel 26. februar 2022.

2. OMKOSTNINGER OG MOMS

Energinet påstår sig tillagt omkostninger for sagens førelse fordelt og udmålt efter almindeligt gældende principper.

Energinet har intet retsforhold, herunder men ikke begrænset til sagsomkostninger, til andre kravsøgende virksomheder, som af Rekvirenterne er blevet gjort til parter i denne sag, der alene er anlagt af Energinet.

Energinet er momsregistreret.

…"

Rettens begrundelse og resultat

Alle dommerne udtaler:
Sø- og Handelsretten skal i nærværende afgørelse tage stilling til, hvorvidt Uni-Tankers i medfør af sølovens kap. 9. kan begrænse sit ansvar for skibet M/T Samus Swans påsejling af Energinet Eltransmission A/S' eltransmissionskabel til Bornholm den 26. februar 2022, som medførte strømsvigt på Bornholm,

Retsgrundlaget
Det følger af sølovens § 151, stk. 1, i afsnit 3 om ansvar og kapitel 7 om almindelige bestemmelser, at rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Ved lov nr. 625 af den 8. december 1982 blev Londonkonventionen af 1976 om ansvarsbegrænsning indarbejdet i sølovens daværende kap. 10, der omfattede § 151 (daværende § 233) og §§ 171 til 182 (daværende §§ 234-243 a). Bestemmelserne om ansvarsbegrænsning efter reglerne i Londonkonventionen fremgår i dag af sølovens kap. 9 og er en undtagelse til udgangspunktet i sølovens § 151 om rederens ansvar.

Det følger af sølovens § 171, stk. 1, 1. pkt., at rederen kan begrænse sit ansvar efter reglerne i kapitel 9. Af sølovens § 172, stk. 1, følger, at retten til ansvarsbegrænsning foreligger uanset ansvarsgrundlaget, jf. dog § 174.

Af sølovens § 174 fremgår, at den ansvarlige ikke kan begrænse sit ansvar, hvis det bevises, at denne selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

En fravigelse af sølovens regler om ansvarsbegrænsning kræver således, at den, der har forvoldt tab eller skade, som minimum skal have gjort dette ved grov uagtsomhed og med forståelse af, at den pågældende skade sandsynligvis ville indtræffe

Af forarbejderne til lov nr. 625 af den 8. december 1982 vedrørende forslagets § 237, (som er enslydende med nugældende § 174) (Folketingstidende 1982-83, tillæg A, lovforslag nr. L 19, side 283 f.) fremgår blandt andet:

> "…
>
> 1976-konventionens artikel 4 samt forslagets § 237 adskiller sig dog fra de netop nævnte bestemmelser ved at opstille en formelt lidt strengere adækvansbestemmelse; således anvendes her udtrykket »sådan skade«.
>
> Med kravet om, at den skadevoldende handling skal være forårsaget af den ansvarlige selv, jfr. 1976-konventionens formulering »personal act or omission«, er der ikke taget stilling til identifikationsspørgsmålet, det vil sige spørgsmålet om, hvorvidt en ansvarspådragende handling foretaget af en ansat kan betragtes som udført af rederen personligt. Udtrykket må forstås i overensstemmelse med Visby-protokollens artikel 4, stk. 5 (e), og 1974-konventionens artikel 13, selv om disse konventioner ikke medtager ordet »personal«. Som nævnt i betænkning nr. 642/1972, side 22 og side 49, må man med rederen selv sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation, da dennes adgang til at tegne rederiet normalt vil være begrænset til de i sølovens 4. kapitel specificerede områder.
>
> Såfremt- ansatte, med hvem rederen efter det ovenfor anførte ikke skal identificeres, har forårsaget skaden på den i bestemmelsen nævnte måde, får dette ikke betydning for rederens begrænsningsret, men den pågældende skadevolder vil i så fald ikke selv kunne begrænse sit ansvar.
>
> …"

Londonkonventionen af 1976 blev i 1996 ændret ved protokol hertil.

Af 1996-protokollen fremgår blandt andet:

> "…
>
> **Article 4**
> **Conduct barring limitation**
>
> A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the in-

tent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

…"

Af forarbejderne hertil (The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996) fremgår på side 126 f. blandt andet:

"…

The Chairman . . . . . .
[263] Turning to proposals related to Article 4, the Swedish and United Kingdom delegations, in LEG/CONF.5/4, had proposed that the phrase in square brackets "or from his own gross negligence" should be deleted, and the same proposal was made by Spain in LEG/CONF.5/C.1/WP.10.

Japan had proposed (LEG/CONF.5/C.1/WP.14) that the wording should be retained and France (LEG/CONF.5/C.1/WP.18) that the phrase "or from the act or omission of his servants acting in the exercise of their duties" should be added after the word "omission". There was also a proposal by Australia for the rewording of the Article (LEG/CONF.5/C.1/WP.20) and one by Canada (LEG/CONF.5/C.1/ WP24) which would reintroduce the concept of actual fault or privity.

Lord Diplock (United Kingdom) . . . . . .
[264] With regard to breakability, his delegation believed that the limits should be made as unbreakable as possible on the principle that breakability should begin where insurability ended. It was firmly opposed to inclusion of the phrase "or from his own gross negligence" in Article 4, on the grounds that it had no meaning in English law and its interpretation would therefore vary from country to country. Similarly, it could not accept the use of the phrase "actual fault or privity" as recommended by Canada because of the uncertainties to which it had been shown to give rise in application. He favoured the retention of the original text of Article 4 (LEG/CONF.5/WP.1).

…

Mr. Philip (Denmark) . . . . . .
His delegation favoured the retention of Article 4 in its present form. The highly important principle of unbreakability should be maintained and the words in square brackets deleted. His delegation, that was to say, found the French proposal unacceptable.

…"

Af "IMO Resolution on Interpretation of Article 4 of the LLMC 1976" fremgår på side 3 blandt andet:

> "…
>
> 1 AFFIRM that the test for breaking the right to limit liability as contained in article 4 of
> the 1976 LLMC Convention is to be interpreted:
>
> (a) as virtually unbreakable in nature, i.e. breakable only in very limited circumstances and based on the principle of unbreakability;
>
> (b) to mean a level of culpability analogous to wilful misconduct, namely:
>
> (i) a level higher than the concept of gross negligence, since that concept was rejected by the 1976 International Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims;
>
> (ii) a level that would deprive the shipowner of the right to be indemnified under their marine insurance policy; and
>
> (iii) a level that provides that the loss of entitlement to limit liability should begin where the level of culpability is such that insurability ends;
>
> (c) that the term "recklessly" is to be accompanied by "knowledge" that such pollution damage, damage or loss would probably result, and that the two terms establish a level of culpability that must be met in their combined totality and should not be considered in isolation of each other; and
>
> (d) that the conduct of parties other than the shipowner, for example the master, crew or servants of the shipowner, is irrelevant and should not be taken into
> account when seeking to establish whether the test has been met;
>
> …"

Det følger af artikel 31 og artikel 32 i "Vienna Convention on the Law of Treaties (1969)", at:

> "*Article 31*
> *General rule of interpretation*

1. A treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose.

2. The context for the purpose of the interpretation of a treaty shall comprise, in addition to the text, including its preamble and annexes:

(a) any agreement relating to the treaty which was made between all the parties in connection with the conclusion of the treaty;

(b) any instrument which was made by one or more parties in connection with the conclusion of the treaty and accepted by the other parties as an instrument related to the treaty.

3. There shall be taken into account, together with the context:

(a) any subsequent agreement between the parties regarding the interpretation of the treaty or the application of its provisions;

(b) any subsequent practice in the application of the treaty which establishes the agreement of the parties regarding its interpretation;

(c) any relevant rules of international law applicable in the relations between the parties.

4. A special meaning shall be given to a term if it is established that the parties so intended.

Article 32
Supplementary means of interpretation

Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion, in order to confirm the meaning resulting from the application of article 31, or to determine the meaning when the interpretation according to article 31:

(a) leaves the meaning ambiguous or obscure; or

(b) leads to a result which is manifestly absurd or unreasonable.

…"

Retten bemærker, at man på baggrund af ovenstående bestemmelser således ikke er frit stillet med hensyn til fortolkning af konventioner, idet sådanne som udgangspunkt skal fortolkes i overensstemmelse med ordlyden og formålet med konventionen.

Som supplement skal aftaler eller instrumenter, som er relateret til eller vedrører konventionen, indgå i fortolkningen heraf, ligesom relevante internationale bestemmelser og eventuelle intentioner i forhold til forståelsen af termer skal indgå. Hvis disse forhold fører til en tvetydig eller uklar fortolkning eller et åbenlyst absurd eller urimeligt resultat, kan forarbejder til konventionen og omstændighederne ved dennes tilblivelse indgå i fortolkningen

Det faktiske hændelsesforløb
Retten lægger på baggrund af Per Vestergaards forklaring til grund, at skibet havde udfordringer med en termostat, ligesom MAN havde ændret motorens indstillinger med hensyn til mulig belastning,

Retten finder dog uanset ovenstående bl.a. på baggrund af skønsmandens forklaring herom, at skibet var sødygtigt ved sørejsens begyndelse i Ventspils i Letland om eftermiddagen den 24. februar 2022.

Retten lægger herunder til grund, at skibets ankerkæde var ny og certificeret. Det forhold, at to besætningsmedlemmer i Uni-Tankers rapport om episoden har forklaret, at de tidligere havde oplevet udfordringer med ankeret, kan ikke føre til en anden vurdering.

Det er ubestridt, at lodsen fra Ventspils forlod skibet tidligt grundet dårligt vejr, hvorefter skibets besætning surrede ankeret og fik besked på at gøre skibet søklart.

Retten lægger til grund, at der var hårdt vejr den 24. og 25. februar 2022.

Det fremgår af Uni-Tankers rapport af 1. april 2022, at vinden kl. 14.05 den 24. februar 2022 var fra syd/sydvest med 35 knob svarende til kuling. Det hårde vejr fortsatte om natten den 25. februar 2022. Skibets hastighed faldt fra 6,6 knob til 2,8 knob mellem kl. 04.00 og kl. 05.00 om morgenen den 25. februar 2022. Rejsen fortsatte med lavere hastighed. Hastigheden faldt kl. 14.01 den 25. februar 2022 til 0 knob.

Skibets besætning var ikke på skibets dæk på noget tidspunkt i løbet af den 25. februar 2022.

Skønsmanden har forklaret, at besætningen den 25. februar 2022 kl. 14.45 ville kunne have foretaget en inspektion af skibet. Ifølge skønsmandens simulation ville der fortsat komme vand på dækket, men det havde været muligt at gå på dæk, når skibet lå lige i søen. Besætningen kunne derfor have udfyldt en "Post Heavy Weather"-tjekliste fra ca. kl. 14.30 den 25. februar 2022, fordi vinden fortsatte med at aftage resten af dagen og indtil næste morgen. Da det var dagslys,

havde det været muligt at gå på catwalken. Vinden lagde sig ca. kl. 16.00 den 25. februar 2022.

På baggrund af oplysningerne om hændelsesforløbet finder retten, at det må formodes, at skibets anker på et tidspunkt kom ud grundet det hårde vejr, selv om det må lægges til grund, at ankeret var blevet surret korrekt ved afgang fra Ventspils.

Skibets hastighed steg til 6 knob kl. 16.35. Skønsmanden har forklaret, at det forhold, at skibet fik fremdrift igen, nok skyldtes, at den sten, der havde sat sig fast i ankeret, kom løs fra havbunden.

I perioden fra den 25. februar 2022 om eftermiddagen og frem til den 26. februar 2022 kl. 08.25, hvor det blev konstateret, at skibets anker var ude, var skibet i kontakt med TSI Per Vestergaard fra Uni-Tankers og MAN vedrørende skibets motor.

Retten finder efter bevisførelsen at kunne lægge til grund, at kaptajnen og skibets besætning – grundet skibets historik med motoren – var styret af, at der skulle være noget galt med maskineriet, og at de derfor udviklede en form for tunnelsyn, således at andre årsager til skibets manglende fremdrift ikke blev undersøgt nærmere.

Susanne Thilqvist og Thomas Martinussen udtaler herefter:
Skønsmanden har forklaret blandt andet, at denne baseret på historikken med motorproblemer godt kan forstå, at der var fokus på maskinen, og at besætningen havde tunnelsyn, idet besætningen ikke vidste, at skibets anker var ude. Uanset at kaptajnen og besætningen udviklede tunnelsyn, således at andre årsager til skibets manglende fremdrift ikke blev undersøgt nærmere, har skønsmanden vurderet, at kaptajnen traf den rigtige beslutning ved at fortsætte rejsen.

Vi er enige i denne del af skønsmandens vurdering.

Skønsmanden har dog tillige forklaret, at det er dennes vurdering, at kaptajnen skulle have gjort mere for at undersøge årsagen til skibets manglende fremdrift.

Vi bemærker, at dette er en retrospektiv vurdering.

Det må således lægges til grund, at kaptajnen og besætningen ikke var bekendt med, at ankeret var ude.

Vi bemærker herunder, at ankeret var surret korrekt ved afgang fra Ventspils.

Vi finder, at kaptajnens adfærd i betydelig grad var uagtsom, men at den ikke indebar en så indlysende fare for, at et søkabel ville blive revet over, at kaptajnen kan anses for at have forvoldt skaden på Energinets eltransmissionskabel til Bornholm ved grov uagtsomhed i den forstand, som dette begreb må forstås i sølovens § 174.

Allerede af denne grund finder vi, at Uni-Tankers og Gards påstande om ansvarsbegrænsning må tages til følge.

Peter Juul Agergaard udtaler:
Da skibet kl. 16.19 den 25. februar 2022 igen fik fremdrift, vurderede kaptajnen og besætningen, at problemet havde løst sig selv. De fortsatte med at fokusere på eventuelle maskinproblemer ombord på skibet.

På intet tidspunkt - heller ikke da vejret den 25. februar 2022 blev bedre - udvidede kaptajnen eller besætningen deres fejlsøgning.

Skønsmanden har vurderet, at besætningen kunne have været gået på dæk den 25. februar 2022 kl. 14.30, og at de på dette tidspunkt kunne have udfyldt "Post Heavy Weather"-tjeklisten. Såfremt dette var sket, ville besætningen have opdaget, at skibets anker var ude.

Det er tillige skønsmandens vurdering, at besætningen kunne have observeret propellens skruevand fra dækket, og at det var kritisabelt, at kaptajnen ikke undersøgte nærmere, hvad der kunne være galt, når skibet ikke havde fremdrift i to timer, selv om maskinen kørte for fuld kraft.

Skønsmanden har forklaret, at når et skib trækker anker med en sten, vil dette give en voldsom fartreduktion og vibrationer, og at det på baggrund heraf er indlysende for ham, at det forhold, at skibet mistede fart, kunne skyldes ankeret, også efter at skibet begyndte at sejle igen.

Jeg bemærker, at kaptajnen fejlagtigt alene fokuserede på skibets motor som årsag til de foreliggende problemer. Han iværksatte ikke som overordnet myndighed på skibet yderligere undersøgelser vedrørende andre mulige årsager til problemerne, selv om dette kunne være sket uden fare for besætningen.

Jeg finder, at kaptajnens ageren ved ikke at have sørget for at have iværksat de relevante undersøgelser under de givne forhold må anses for at have været yderst kritisabel og i strid med godt sømandskab.

Jeg finder videre, at kaptajnens kritisable ageren som overordnet myndighed på skibet under de foreliggende forhold indebar en så indlysende fare for, at en

skade i form af et overrevet søkabel ville indtræde, at kaptajnen har handlet groft uagtsomt.

Kaptajnens udviste grove uagtsomhed kan dog ikke i sig selv henføres til Uni-Tankers med den følge, at der ikke kan foretages ansvarsbegrænsning. Dette kræver i henhold til sølovens § 174, at Uni-Tankers ledelse selv har handlet groft uagtsomt og med forståelse af, at sådan skade som et overrevet søkabel sandsynligvis ville blive forårsaget.

Kaptajnen havde under episoden kontakt til TSI hos Uni-Tankers, Per Vestergaard.

Energinet har gjort gældende, at TSI hos Uni-Tankers, Per Vestergaard, ved sin ageren har udvist grov uagtsomhed, og at Per Vestergaards grove uagtsomhed kan henføres til ledelsen i Uni-Tankers.

Per Vestergaard var som TSI ansvarlig for skibets maskine. For at kunne have identificeret at skibets anker var ude, skulle han have haft indsigt i de konkrete nautiske forhold, hvilket falder uden for Per Vestergaards ansvarsområde.

Jeg finder derfor, at Per Vestergaard ikke kan anses for at have handlet groft uagtsomt.

Jeg lægger til grund, at kaptajnen ikke rettede henvendelse til andre hos Uni-Tankers, herunder ikke en MSI.

Jeg finder, at det ikke i øvrigt er godtgjort, at Uni-Tankers ledelse begik fejl på et organisatorisk eller systematisk niveau, som de kan holdes ansvarlige for.

På denne baggrund finder jeg, at det ikke er bevist, at Uni-Tankers selv har forvoldt skaden groft uagtsomt og med forståelse af, at en sådan skade sandsynligvis ville indtræffe.

Kaptajnens individuelle grove uagtsomhed kan således ikke henføres til Uni-Tankers, jf. sølovens § 174.

Med denne begrundelse stemmer jeg tillige for at tage Uni-Tankers og Gards påstande om ansvarsbegrænsning til følge.

Alle dommerne udtaler:
Sagsomkostninger
Efter sagens udfald skal Energinet betale sagsomkostninger til Uni-Tankers og Gard, herunder endeligt afholde udgifterne til syn og skøn. Uni-Tankers og Gard er momsregistrerede.

Uni-Tankers har foreløbigt afholdt 30.575 kr. inklusive moms i forbindelse med syn og skøn.

Idet FP Lux REIO PV Denmark ApS, Alm Brand Forsikring A/S og Gadeby Vindkraft v/ Peter Allan Nielsen har taget bekræftende til genmæle overfor Uni-Tankers påstande, og idet Jesper Jørgensen ikke har svaret i sagen, skal disse ikke betale sagsomkostninger til Uni-Tankers og Gard.

Sagsomkostningerne, som Energinet skal betale til Uni-Tankers og Gard, fastsættes efter sagens værdi, forløb og udfald til dækning af udgiften til advokatbistand med 1 mio. kr., og til syn og skøn med 24.460 kr. eksklusive moms, jf. retsplejelovens § 316, jf. § 312, stk. 1, i alt 1.024.460 kr., som fordeles med 974.460 kr. til Uni-Tankers og 50.000 kr. til Gard.

THI BESTEMMES:

Energinet Eltransmission A/S, FP Lux REIO PV Denmark ApS, Alm. Brand Forsikring A/S, Jesper Jørgensen, Gadeby Vindkraft /v Peter Allan Nielsen skal over for UniTankers M/T "Samus Swan" ApS og Gard Marine & Energy Insurance (Europe), filial af Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, Norge, anerkende, at Uni-Tankers M/T "Samus Swan" ApS' erstatningsansvar i anledning af kabelskade ved Bornholm den 26. februar 2022 er begrænset til beløbet fastsat i Sø og Handelsrettens afgørelse af 10. februar 2023 i sag BS-53565/2022-SHR.

Uni-Tankers M/T "SAMUS SWAN" ApS og Gard Marine & Energy Insurance (Europe), filial af Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, Norge, frifindes for Energinet Eltransmission A/S' påstande.

Energinet Eltransmission A/S skal inden 14 dage betale sagsomkostninger med 974.460 kr. til Uni-Tankers M/T "SAMUS SWAN" ApS.

Energinet Eltransmission A/S skal inden 14 dage betale sagsomkostninger med 50.000 kr. til Gard Marine & Energy Insurance (Europe), filial af Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, Norge.

Sagsomkostningsbeløbene forrentes efter rentelovens § 8 a.

Vejledning

Retten har truffet en afgørelse i sagen.

Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du kære (klage over) eller søge tilladelse til at kære afgørelsen til landsretten. Fristen for at kære/søge tilladelse er **2 uger** fra afgørelsens dato.

Det er meget få afgørelser, der kan kæres uden tilladelse. Det kræver tilladelse, hvis afgørelsen er truffet under forberedelsen af din sag eller under hovedforhandlingen. Det samme gælder, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til 50.000 kr. eller mindre.

Du kan få oplysning om, hvordan du søger tilladelse hos Procesbevillingsnævnet på domstol.dk. Du kan ikke indlevere ansøgningen på minretssag.dk.

Hvis du kan kære eller har fået tilladelse til at kære, skal du benytte minretssag.dk, trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Kære" og følge vejledningen. Du skal betale en retsafgift på 750 kr. for at kære afgørelsen.

Du kan læse mere på domstol.dk.