SØ- OG HANDELSRETTEN
DOM

afsagt den 11. november 2025

Sag BS-32772/2021-SHR

Vestas-New Zealand Wind Technology Limited
(advokat Christian Dilling Benedictsen-Nislev)

og

If P&C Insurance Ltd (publ)
(advokat Christian Dilling Benedictsen-Nislev)

mod

DSV OCEAN TRANSPORT A/S
(advokat Niels Jørn Friborg)

Denne afgørelse er truffet af dommer Mette Skov Larsen og de sagkyndige medlemmer Søren Berg og Henrik Christensen.

Sagens baggrund og parternes påstande
Denne sag, der blev anlagt den 1. september 2021, omhandler spørgsmålet om, hvorvidt Vestas-New Zealand Wind Technology Limited og If P&C Insurance Ltd (publ) har et erstatningskrav mod DSV Ocean Transport A/S som følge af en brandskade på vindmøllekomponenter, der indtraf den 18. december 2020 under en losning i Napier Havn, New Zealand.

Sagsøgerne, If P&C Insurance Ltd (publ) og Vestas-New Zealand Wind Technology Limited, har nedlagt påstand om, at sagsøgte, DSV Ocean Transport A/S, skal betale modværdien i danske kroner (DKK) af newzealandske dollars

(NZD) 10.634.348,20, svarende til DKK 46.105.067,74 med tillæg af renter i henhold til renteloven fra sagens anlæg.

Sagsøgte, DSV Ocean Transport A/S, har nedlagt påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen

Sagens parter

Vestas-New Zealand Wind Technology Limited (herefter Vestas) er et selskab i Vestas-koncernen, der producerer, leverer og installerer vindmøller.

If P&C Insurance Ltd (publ) (herefter If) er et svensk skadesforsikringsselskab. IF sælger blandt andet skadesforsikringer til erhvervsdrivende inden for transportområdet. Det er oplyst, at Vestas havde tegnet en vareforsikring hos forsikringsselskabet HDI Global SE, som havde genforsikret risikoen hos If.

DSV Ocean Transport A/S (herefter DSV) er et dansk selskab, der indgår i DSV-koncernen. Selskabet driver spedition og andre services inden for bl.a. sø- og vejtransport på et globalt marked.

Aftalegrundlag

Den 17. juni 2012 indgik DSV og Vestas en servicekontrakt med tilhørende appendikser A til H, der regulerede transport, opbevaring, godshåndtering og logistikydelser af enhver art og karakter. Det er ubestridt, at servicekontrakten med tillæg og tilhørende appendikser fandt anvendelse, da branden opstod den 18. december 2020.

Appendiks C indeholder Vestas' generelle standardbetingelser for transport og logistik m.v. Af disse fremgår blandt andet følgende:

> "…
>
> 1. **Definitions**
>
> 1.1 "Vestas" means Vestas Wind Systems A/S, its subsidiaries, affiliated companies and entities and production and business units.
>
> 1.2 "Service Provider" means the party, with which Vestas has entered into a Contract.
>
> 1.3 "Contract" means the contract between Vestas and a Service Provider for the provision of Services by the Service Provider for Vestas.
>
> 1.4 "Services" means transport, storage, cargo handling and logistics services of any kind and nature.
>
> …

3. Performance

3.1 Standard of performance

3.1.1 The Service Provider shall perform the Services with utmost care and diligence using well-suited, high quality, sea-, air-, rail- and/or roadworthy and, if customary, certified means of transport, storage, cargo handling and logistics services and equipment and always in accordance with transport guidelines issued by Vestas.

…

3.2 Responsibility and use of subcontractors

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

3.2.2 The Service Provider is entitled to engage subcontractors to perform the Services in full or in part provided the subcontractors are of good repute and able to perform the Services in accordance with Clause 3.1.

…

3.4 Planning and execution of performance

…

3.4.9 Any assistance with performance of the Services rendered or any surveys performed by or on behalf of Vestas, including surveys of stowage and securing of the Cargo, shall not in any way relieve the Service Provider of its responsibilities or liabilities under the Contract.

…"

Appendiks D indeholder følgende forklarende bemærkninger til pkt. 3.2.1 og 3.2.2. i appendiks C:

"…

2.4 Performance – Responsibility and use of subcontractors

2.4.1 Re Clauses 3.2.1-3.2.2: These clauses provide that while the Service Provider is entitled to engage subcontractors, the Service Provider will remain personally responsible for performance of the Services and therefore for any act or omission of the subcontractors, for which reason Vestas does not need to hold anyone but the Service Provider liable in the event of damage to, loss of or delay in delivery of the Cargo. On the other hand, Vestas is not prevented from holding a subcontractor liable as well in the event of damage to, loss of or delay in delivery of the Cargo.

…"

Af appendiks C fremgår yderligere blandt andet:

"…

4 Liability of the Service Provider

4.1 Liability in general

4.1.1 The Service Provider shall be liable for

(i) damage to or loss of the Cargo, which is caused or occurs in the period from take-over of the Cargo by the Service Provider or a subcontractor of the Service Provider to delivery of the Cargo to Vestas, including but not limited to any period of transhipment and, if arranged by the Service Provider for whatsoever reason, any period of storage subsequent to transport services performed by the Service Provider;

(ii) damage to or loss of the Cargo, which is caused or occurs in any period when the Cargo is in the custody, control or possession of the Service Provider or a subcontractor of the Service Provider; and

(iii) delay in delivery of the Cargo.

…

4.1.3 Subject to Clause 3.4.9 and notwithstanding Clause 4.1.2, the Service Provider shall also be exempted from liability for damage, loss and delay occurring while the Cargo is being carried at sea if and only if and to the extent the Service Provider proves that the damage, loss or delay was caused by

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

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

(iii) saving or attempting to save life or property at sea; or

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

always provided that the Service Provider is unable to hold a subcontractor liable for such damage, loss or delay, that the Service Provider proves either that the loss, damage or delay was not caused by unseaworthiness or that the Service Provider exercised due diligence to make the ship sea-

worthy before and at the beginning of the voyage and that the damage, loss or delay was not caused by carriage of cargo on deck without consent of Vestas and, in the event of a deck carriage, would have happened regardless of such on deck carriage.

4.1.4 When the Service Provider is liable for damage to or loss of the Cargo, Vestas is entitled to compensation calculated by reference to the invoice value of the Cargo damaged or lost or, if the Service Provider proves that the invoice value is substantially higher than the market value of the Cargo at the time of and place for delivery, by reference to such market value of the Cargo damaged or lost and compensation for freight and other charges, export, import and customs duties and similar costs and expenses incurred by Vestas in respect of the Cargo.

…

4.1.6 The Service Provider's liability shall,

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

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

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

…

4.1.11 The Service Provider shall be liable for other damage or loss suffered by Vestas in accordance with the law applicable pursuant to Clause 6.1.

4.1.12 Subject to Clauses 4.1.4 and 4.1.5, the Service Provider shall not be liable for any indirect or subsequential losses, including but not limited to loss of profit or business of Vestas.

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

…

6 Law and dispute resolution

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

…"

Appendiks D indeholder følgende klarende bemærkninger til pkt. 4.1.3 og 4.1.11 i appendiks C:

"…

2.7. Liability of the Service Provider – Liability in general

…

2.7.3 Re Clause 4.1.3: This clause provides that the Service Provider is also exempt from liability for loss, damage or delay occurring while the Cargo is being carried at sea if and only if and to the extent that the Service Provider proves that the damage to, loss of or delay in the delivery of the cargo was the result of one of the causes mentioned in the clause and always provided that the Service Provider proves (i) *either* that the loss, damage or delay was not caused by unseaworthiness *or* that he exercised due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage and (ii) that the damage, loss or delay was not caused by on deck carriage without consent from Vestas and, in the event of on deck carriage, would have happened regardless of on deck carriage. As with Clause 4.1.2, the intention is that the Service Provider shall not be exempted of liability, unless the Service Provider would at least have been able to exempt itself of liability under Chapter 13 of the Danish Merchant Shipping Act, in particular Section 276. Seaworthiness is to be understood in a broad sense and for the Service Provider to prove that the ship was seaworthy accordingly entails *inter alia* showing that the ship was seaworthy and cargoworthy as well as properly manned, equipped and supplied. The fact that only Clause 4.1.3 as opposed to Clause 4.1.2 contains the proviso in respect of seaworthiness does not mean that the Service Provider can exempt itself from liability under Clause 4.1.2 irrespective of whether a ship is seaworthy or not. To the extent loss, damage or delay is caused by the unseaworthiness of a ship, the Service Provider will not be able to exempt itself of liability under Clause 4.1.2 since the loss, damage or delay in such event cannot have been the result of one of the causes mentioned in Clause 4.1.2.

…

2.7.3 Re Clause [4.1.11]: This clause provides that the Service Provider's liability for other damage or loss suffered by Vestas, ie other damage or loss than that suffered as a result of damage to, loss of and delay in delivery of the Cargo, is determined in accordance with Danish law.

…"

I kendelse af 13. juni 2023 fastslog Sø- og Handelsretten, at servicekontrakten med tillæg og tilhørende appendikser A til H finder anvendelse for den videre pådømmelse af sagen, og at Sø- og Handelsretten er rette værneting.

Omstændighederne ved branden ombord på Kota Bahagia

Vindmøllekomponenterne i nærværende sag blev produceret på Vestas Manufacturing A/S' fabrik i Tianjin, Kina, og videresolgt til Vestas-New Zealand Wind Technology Limited med det formål at indgå i Turitea II-vindmølleparken. DSV skulle varetage transporten fra fabrikken i Tianjin til Napier Havn i New Zealand, hvorpå en anden transportør efter losningen skulle fragte delene videre til slutdestinationen.

Fra havnen i Tianjin til Napier Havn blev godset transporteret ombord på skibet Kota Bahagia. DSV havde indgået et rejsecerteparti for skibet med selskabet HongFa Shipping (Hong Kong) Co., Ltd, der selv havde indgået et tidscerteparti med rederen Pacific International Lines.

I forbindelsen med lastningen af skibet i Kina blev der påsvejset beslag på lastrummenes dæk for at sikre vindmølledelene under fragten. Godset blev yderligere støttet af stykker af tømmer, der blev savet til på stedet. Ved ankomsten til Napier Havn skulle beslagene skæres af, så vindmølledelene kunne blive løftet af skibet.

Arbejdet med at skære vindmølledelene fri blev udført af et lokalt smedefirma, K R Tong Engineering, som blev engageret af en lokal agent i Napier Havn, Peter Boshier. Han fungerede som mellemmand mellem blandt andet stevedorerne ISO Limited og Ferguson Marine Vessel Agents Limited, der var hovedagenten i forbindelse med losningen.

Den 17. december 2020 om aftenen blev arbejdet påbegyndt i lastrum 4. Arbejdet foregik ved, at to hold bestående af en svejser og en brandvagt på skift skar beslagene fri med en skærebrænder og en vinkelsliber. Den 18. december 2020 kl. 7.30 fortsatte arbejdet i lastrum 2. Branden i lastrum 2 blev opdaget cirka kl. 10.30, og skibet blev evakueret. Ved branden blev 12 naceller og 11 hubs beskadiget.

Der blev efterfølgende udarbejdet to rapporter, der afdækkede brandårsagen. Den ene rapport blev afgivet den 24. juni 2021 af Corporate Risks Limited (CR-rapporten) på foranledning af If. CR-rapporten blev skrevet af Russell Joseph på baggrund af undersøgelser foretaget af Grant Weavers, som forestod den brandtekniske efterforskning, og Keith Falloon, som foretog generelle undersøgelser af de faktiske forhold. Den anden rapport blev skrevet og offentliggjort i august 2022 af de newzealandske myndigheders Transport Accident Investigation Commission (TAIC-rapporten). Sigtet med TAIC-rapporten var at under-

søge omstændighederne ved branden med henblik på at forhindre lignende tilfælde fremover, hvorfor det på side (i) blandt andet fremgår:

> "…
> Our investigations are for the purpose of avoiding similar accidents in the future. We determine and analyse contributing factors, explain circumstances and causes, identify safety issues, and make recommendations to improve safety. Our findings cannot be used to pursue criminal, civil or regulatory action.
> …"

Begge rapporter fremlagde konklusioner om årsagen til brandens opståen. CR-rapporten fastslog blandt andet:

> "…
> 7.14 The examination of the point of origin identified the ignition source was molten metal and slag from the cutting of the lugs coming into contact with the wooden dunnage that was located under the nacelle and igniting it (first fuel). The second fuel ignited was the fiberglass body of the nacelle, which extended out over the top of the area, in close proximity to where the dunnage was located. The fuel load created by the fibreglass body of the nacelle and the other five nacelles located in very close proximity would have created an intense fire. Had wetting of the floor area underneath the front of the nacelles been undertaken, this may have cooled down the hot cutting slag that landed on it, reducing its ability to ignite any combustibles that it may have come into contact with.
>
> 7.15 There is evidence of fire migration along the section of the Hold 2 aft bulkhead in the area of N6. At this location there is a 75mm gap that provides a path for fire debris to travel from the tween deck to the bottom deck.
>
> …
>
> 7.23 A contributing factor to the continued spread of fire was the inability to remove the spreader from Hold 2 as this prevented the Hold 2 forward and aft lids from closing and the subsequent activation of the ship's in-built CO2 fire suppression system.
>
> …
>
> 7.25 The fire originated on the tween deck at the location of N6 and subsequently spread to the bottom deck. The fire on the bottom deck did not progress due to a lack of available oxygen and the damage observed by the Investigators is consistent with a secondary fire spreading across the top sections of the nacelles at that location.

7.26 The cause of the fire is the result of the hot surface ignition associated with the sparks and molten metal (slag) which is the by-product of the oxyacetylene cutting of the metal lashing lugs associated with the starboard aft corner of N6 coming into contact with the dunnage at that location (dunnage being the first combustible material). The subsequent fire ignited the fibreglass body of N6, spreading into the nacelle and along the bottom portion.

7.27 The fire, in its incipient stage, would have gone unnoticed as the early stages of the fire involved cellulose material (timber dunnage) that would have dissipated into a fine smoke. This section of the tween deck is not easily observed from the gangplank or from the location of the two K R Tong Engineering Engineers. However, the spotter should have continued to monitor each individual area (all four corners of the nacelles) where the lugs had been cut off by doubling back around them on a regular basis and for a minimum of 30 minutes to ensure there were no hidden or obscured smouldering fires. It appeared that the spotter moved on with the Engineer to each new area to be cut, assisting with setting up the plywood spark defectors and providing fire watch duties without doubling back to check on the areas that had been cut. Also, as a precaution, they could have sprayed the area with water before and after the cutting to reduce the possibility of ignition. The most practicable and safest method of removing the hazard of combustible materials that are situated in close location to hot work operations and cannot be moved (in this case, wooden dunnage) is to cover them with fire blankets. There was no evidence identified of any fire blankets having been used during this hot work operation. Furthermore, if the fire watch spotter had been more vigilant as required under **NZS 4781: 1973 Code of Practice for Safety in Welding and Cutting and NFPA 51B Standard for Fire Prevention During Welding, Cutting and Other Hot Work**, this fire may have been discovered at an earlier stage of development and could have been extinguished using the handheld firefighting equipment that was available.

…"

TAIC-rapporten konkluderede blandt andet følgende:

"…

What happened

1.1 During the morning of 18 December 2020, cargo discharge operations were underway on board the *Kota Bahagia* at Wharf 4, Napier Port. Four people working in number 2 cargo hold discovered a rapidly evolving fire in the cargo hold and evacuated immediately. With the local fire service in attendance, the fire was suppressed using the on-board carbon dioxide

fire-suppression system. The fire was officially declared as extinguished on 24 December 2020. There were no fatalities or injuries, but there was extensive damage to number 2 cargo hold and high-value project cargo in the hold.

1.2 Molten material, ejected during gas-cutting activities, very likely ignited dry sawdust nearby, which created a smouldering fire that ignited the polyvinyl-chloride tarpaulins and other combustible components of the fi-bre-glass project cargo.

1.3 Hot-work precautions were not fully implemented by the ship's crew.

1.4 The tight stowage of the project cargo hampered the view and access of the person assisting with the gas-cutting operations. Consequently, in some locations there was no way to control effectively the dispersal of molten material ejected during the gascutting.

1.5 Fire and Emergency New Zealand responders did not initially give due regard to the master's command status and knowledge of the ship and its systems. Valuable time was lost as the master attempted to convey their intended tactics to the officer in charge of the unified command team.

1.6 The hatch cover could not be closed until a crane wire and container spreader had been hoisted out of the cargo hold. As a consequence there was a delay in the activation of the vessel's fixed carbon dioxide fire-ex-tinguishing system and the release of carbon dioxide into the cargo hold.

…"

Vestas har fremlagt en tabsopgørelse, hvoraf fremgår:

Item	Summary costs descriptions	Amount in NZD
1	Additional Scope	124.354,83
2	CMS 3MW BKV DDAU3 GEAR COMP	85.591,79
3	CMS BKV 3MW NAC COMP ONSHORE	16.705,08
4	COOLER TOP ONSHORE	140.402,64
5	Entry Fee	103,44
6	E-TRAFO 3.45GS 33.0 D 50 A1	662.246,16
7	Fire Incident cost reclass	1.496.827,05
8	FSS CONV/CONTR/TRAFO CE 3,45MW ASM	110.433,00
9	Hastings to Keith Street Hub Transport	32.670,00
10	Hastings to Keith Street Nacelle Transpo	76.848,00
11	HUB 3.45MW V105-112 AS1210	1.666.548,62
12	Import Customs Clearance Charges (extra costs)	2.125,72
13	Inv 101870 Demolition works at the above	247.500,00

14	Inv 590465 Fire Damaged components carti	385,00
15	Inv 60026 Fire damaged components carti	13.200,00
16	Invoice Electricity costs – Tumu Way, Ha	3.305,06
17	Mob 200 220t mobile Crane, transport equipment	70.000
18	Monthly Rental for yard area, 1229 Marae	291.666,60
19	NAC 3.45 50 FR	6.011.320,08
20	NAC. COVER EX. LOGO LEFT & RIGHT	19.095,60
21	Nacelle Transport – Port Napier to Hasti	30.960,00
22	Overheads	15.749,00
23	Port Napier to Hastings Hub Transport	14.520,00
24	SO#3193349 SP53704 21/770 POL Various	34.491,45
25	SPINNER SHELL ASM ONSH R7035	43.177,31
26	Spliethoff settlement agreement	27.606,04
27	Storage & Transport supervision	34.071,87
28	Storage Equipment Hire	101.984,70
29	Transport Variation I632987843	75.055,84
30	*Cables*	47.809,62
31	Income from rotor hub salvage after disposal costs	-130.865,00
32	*Total claim*	**11.365.889,50**

Vestas har samtidig fremlagt underbilag til tabsopgørelsen i form af fakturaer for de forskellige erstatningsposter.

Vestas har efterfølgende frafaldet posterne 3, 4, 9, 10, 14, 26 og 30, hvorefter kravet er opgjort til NZD 10.634.348,20 svarende til påstanden i sagen.

Forklaringer
Der er afgivet forklaring af Dean Wallace, Peter Boshier, Keith Falloon, Mark Sutton, Peter Greve Jensen, Aidan Fitzgerald, Grant Weavers, Andrew Wang, Louise B. Schmidt Nielsen og Marco Salvatore.

Dean Wallace har forklaret blandt andet, at han frem til 2021 var ansat hos Vestas som transportspecialist med ansvar for Australien og New Zealand. I relation til transporten af vindmølledelene fra fabrikken i Tianjin til Turitea i december 2020 var han bindeleddet mellem Vestas New Zealand og Vestas' projektteam, hvor han hjalp med at koordinere alle trin under transporten. Han var baseret i Melbourne og ville normalt være til stede ved losningen, men grundet COVID-19 kunne han ikke rejse på det tidspunkt.

Han er bekendt med Vestas' animerede video om brandsikkerhed, som han havde set første gang omkring 2019. Det var en del af Vestas' sikkerhedsforskrifter, at videoen skulle afspilles af den tilsynsførende i forbindelse med skibstransport for at sikre, at skibets mandskab forstod sikkerhedskravene. Videoen var uden dialog, og den vedrørte kun forebyggelse af brandrisici ved

svejsearbejde. Han vidste, at der tidligere havde været tilfælde med brand i forbindelse med Vestas' transporter, og siden 2002 havde han derfor oplevet en øget opmærksomhed omkring brandsikkerhed. Han kender også til Vestas' grafiske sikkerhedsmanual og "Vessel Hot Work Risk Assessment", som også blev gennemgået af den tilsynsførende med svejserne. Han husker dog ikke at have set denne tjekliste udfyldt for Kota Bahagia.

Forud for transporten havde han deltaget i møder med bl.a. Marco Salvatore fra DSV og hans overordnede, Kenneth Bruhn Christensen. Han husker ikke, hvad de præcist havde talt om, men de havde berørt spørgsmål om sikring af godset, herunder brandsikkerhed. Hans generelle indtryk var, at DSV ikke tillagde det meget opmærksomhed, men han mener, at det kan skyldes, at han talte med ledelseslaget i DSV. I samtaler med ansatte under Marco Salvatore var der fokus på, at det korrekte udstyr blev brugt og på, at godset blev sikret.

Taiwu Liu og Lucia Ya Li var en del af Vestas' transportteam, som arbejdede fra Kina. De havde med lastning af skibet at gøre. Alex Honggang Wu var fra Vestas' projektteam og ville normalt ikke være involveret i transporten. Han opdaterede dem med statusrapporter for arbejdet, men de ville normalt kun lejlighedsvis dukke op til inspektion. DSV Tianjin arrangerede transporten af vindmølledelene fra fabrikken til lagret og videre til skibet, men han havde ikke noget specielt med dem at gøre. I DSVs Chartering desk and operation team var Marco Salvatore leder, og han var baseret i Australien. Han arbejdede meget sammen med Marco Salvatore. Philip Coombe var DSVs kontakt i New Zealand, og han arbejdede under Marco Salvatore på dette projekt. Philip Coombes rolle under losningen var – i koordination med ham – at stå for kontakten mellem skibet og den transportagent, som skulle transportere godset fra havnen og videre til Turitea. Denne sidste del blev forestået af en lokal transportagent, ikke af DSV. Som tilsyn brugte Vestas normalt Marine Warranty Surveyor, men grundet COVID-19 kunne de ikke komme ind i New Zealand, hvorfor Russell Wotton fra Christy & Griffin i dette tilfælde førte tilsyn. Russel Wotton var baseret syd for Sydney og var formentlig ikke personligt til stede i Napier Havn, så sandsynligvis var én af deres underleverandører blevet antaget i stedet.

Han havde haft med Philip Coombe at gøre siden februar 2020, hvor et andet skib ankom til Napier med vindmølledele. Ved den transport var godset fastgjort på samme måde på skibet, men han mener, at skibets mandskab havde fjernet beslagene, da lokale agenter havde afvist at påtage sig opgaven. Ved transporten i februar 2020 mener han, at brandsikkerheden blev drøftet med skibets mandskab, ligesom de havde gennemgået Vestas' tjeklister inden losning. Han kom som regel til New Zealand 2-3 dage inden losningen for at sikre, at stevedorerne var tilfredse med udstyret og arbejdsgangen, og han var også selv til stede ved losningen. Han var sammen med Philip Coombe flere dage i forbindelse med losningen i februar 2020.

I december 2020 blev der brugt den samme agent og de samme stevedorer som ved losningen i februar 2020. Marc Sutton, som var antaget af Vestas, var på stedet for at overvære losningen.

Han havde meget lidt at gøre med, at vindmølledelene skulle skæres fri inden losning. Det var skibet, som havde arrangeret, at et lokalt firma blev antaget til at udføre opgaven.

Skibets last var beskrevet i fakturaerne og pakkelisterne dateret den 23. november 2020, og den omfattede 13 "Generators", 13 "Gear&Main SH", samt 13 "Rotor Hubs". "Generators" er nacellerne og udgør vindmøllens egentlige krop, og "Rotor Hubs" er centret i møllens vinger og turbinens drivlinje. Delene ville ofte blive lastet forskellige steder på skibet grundet vægten.

Peter Boshier har forklaret blandt andet, at han var en underagent antaget af Ferguson Marine Vessel Agents Ltd. som et bindeled mellem stevedorerne, hovedagenten, havnemyndighederne og de statslige myndigheder. Ferguson Marine havde bedt ham om at hyre svejsere i forbindelse med losningen af vindmølledelene. Det kom bag på ham, idet svejsningen sædvanligvis varetages af skibets mandskab, men grundet COVID-19 måtte de ikke være i kontakt med stevedorerne. Da anmodningen var kommet sent, skulle det gå hurtigt med at finde nogle svejsere til at løse opgaven. Normalt ville han have brugt ét af de lokale smedefirmaer, som han havde samarbejdet med tidligere, men de kunne ikke stille med det påkrævede mandskab så tæt på juleferien. Derfor endte han med at engagere K R Tong Engineering. Han havde kendt dem i adskillige år, men havde ikke tidligere samarbejdet med dem. K R Tong Engineering fremstod lige så kvalificeret som ethvert andet smedefirma, og han var bekendt med, at Napier Havn havde benyttet K R Tong Engineering mange gange før, og at K R Tong Engineering havde udført "hot works" tidligere.

Han ansøgte på vegne af Ferguson Marine om en hot works-tilladelse. Ansøgningen foregik ved at skrive en e-mail med en specifikation over det påkrævede arbejde. Det var ikke nødvendigt at indsende en risikovurdering. Havnefogeden udstedte tilladelsen én eller to dage inden skibets ankomst, og tilladelsen blev e-mailet til skibet. Umiddelbart efter holdt han et møde med Mark Sutton og Kerry Tong fra K R Tong Engineering. De gennemgik, hvad der skulle gøres, og talte bl.a. om, at der skulle være brandtæpper og krydsfinerplader til stede. Han kan ikke huske, om Kerry Tong inddrog nogle af sine ansatte i denne sikkerhedsbriefing ved mødet. Han havde ikke set Vestas' "Vessel Hot Work Risk Assessment", og han modtog først den grafiske sikkerhedsmanual i januar 2021.

Han har aldrig før oplevet, at stevedorerne har efterladt en krankrog nedsænket i lastrummet.

Keith Falloon har forklaret blandt andet, at han har arbejdet i Corporate Risks Ltd. i 25 år, hvor hans opgave var at foretage generelle undersøgelser i forsikringsforhold. Han skrev Corporate Risk's Fire Investigation Report sammen med sin kollega Grant Weavers. Rapporten var bestilt af det newzealandske advokatfirma McElroys. Han var ansvarlig for at undersøge de faktiske forhold, og Grant Weavers forestod de brandtekniske undersøgelser. Rapporten baserer sig på interviews gennemført i løbet af december 2020. Interviewene blev skrevet ned, men ikke lydoptaget.

Han interviewede Kerry Tong på hans værksted efter branden. Stemningen var kaotisk, og Kerry Tong modtog talrige telefonopkald undervejs, som han alle besvarede. Kerry Tong fortalte, at han ikke havde påtaget sig den type arbejde før, idet det normalt var skibets mandskab, der stod for at fjerne beslagene. Han opfattede Kerry Tongs forklaring gengivet i rapportens pkt. 6.1.22, som en generel kommentar om, at det var normal procedure, at man gjorde dækkene våde, inden man begyndte at bruge en skærebrænder. Det var ikke hans indtryk, at dækkene rent faktisk var blevet gjort våde, idet fotografierne ikke viste tegn på vand, og der lå en del affald rundt omkring. Den håndskrevne rapport under "Safety in Seconds", der angav, at området var blevet gjort vådt med en brandslange, ændrer ikke herpå. Desuden havde svejseren Mathew Courtney i sit vidneudsagn på side 35 i CR-rapporten forklaret, at dækket allerede var fugtigt efter nattens dug, hvorfor der ikke var blevet gjort meget ud af det. Overordnet var det derfor hans opfattelse, at arbejdet ikke var i overensstemmelse med hot works-tilladelsens krav. Han kan dog ikke udelukke, at svejserne kun havde gjort området under nacellerne vådt, da de ellers ville skulle ligge på et vådt dæk, når de skar nacellerne fri.

Han mener ikke, at svejserne havde været ombord på skibet for at inspicere forholdene, inden de påbegyndte arbejdet. De var alene blevet vist nogle fotografier af forholdene i lastrummet. Der var ingen brandvagt, mens svejseholdet holdt deres formiddagspause.

Han modtog nogle overvågningsvideoer fra Napier Havn, men de videoer, der viste brandens opståen og udvikling, blev aldrig leveret, selv om han specifikt havde efterspurgt dem. De øvrige billeder fra overvågningskameraerne var ikke blevet brugt i rapporten, da han ikke anså dem for relevante.

Mark Sutton har forklaret blandt andet, at han i 24 år har beskæftiget sig med specialtransport og håndtering af tungt gods. Han var blevet hyret af Vestas til at overvære losningen af Kota Bahagia, herunder vejlede stevedorerne om, hvordan de løftede godset korrekt, og føre tilsyn med arbejdet.

Han har to gange tidligere hjulpet Vestas med losningen af skibe i Napier Havn, hvor besætningen dog selv havde stået for at skære vindmølledelene fri. ISO Limited havde fungeret som stevedorer, og DSV havde været projektleder. Han havde i den forbindelse mødt Peter Boshier, og han havde talt i telefon med Ferguson Marine i forhold til losningen.

Der blev holdt møder to uger før, én uge før og et par dage før Kota Bahagias ankomst med blandt andre DSVs repræsentant i Napier, Philip Coombe, med Andrew Morton fra Napier Havn, og med Lance Evans fra ISO Limited. De havde blandt andet talt om hot works-tilladelsen, om status for skibet, om vejret og om tidevandet for at sikre, at alle var på linje med hinanden. Spørgsmålet om hot works-tilladelsen blev dog overladt til havnefogeden.

Inden losningen havde han holdt møde med Kerry Tong på dennes kontor. Her havde de drøftet operationen, og han havde redegjort for sine forventninger til sikkerhedsforanstaltninger, herunder brugen af brandtæpper og U-formet tømmer for at skærme området under nacellerne for gnister fra skærebrænderen. Han havde suppleret med en tegning over, hvordan han forventede arbejdet udført. Han har aldrig set Vestas' "Vessel Hot Work Risk Assessment" før. Vestas havde ikke instrueret ham særligt i, hvordan arbejdet skulle udføres, men han havde modtaget noget materiale fra Duncan Wallbank fra Vestas med nogle specifikke procedurer for håndteringen af vindmøllekomponenterne, som han havde vist til stevedorerne. Dette materiale vedrørte hverken brandsikkerhed eller svejsning. Den type materiale ville blive givet til DSV. Han mener også, at Vestas havde en tilsynsførende, men han husker ikke navnet på denne, eller hvilket selskab vedkommende kom fra. Han var umiddelbart meget tilfreds med K R Tong Engineering og deres tilgang til arbejdet, og han noterede sig, at firmaet lod til at have både erfaringen og det rette udstyr til opgaven, inklusive brandtæpper og brandslukkere.

Den 17. december omkring kl. 16.30 gik fire personer fra K R Tong Engineering ombord på Kota Bahagia for at få et overblik over, hvad der skulle gøres. Han havde tilfældigt passeret deres køretøj imens og havde bemærket, at de havde medbragt både brandslukkere og brandtæpper. Han gik selv ombord cirka kl. 17.15, hvor han inspicerede lastrum 4. Mens han var ombord på skibet, bad kan kaptajnen om at slukke for alle affugtere, så ingen fik stød. Der var placeret affugtere, som var eksternt drevet, inde i nacellerne. Planen var, at han skulle undersøge lastrum 2 dagen efter, men han nåede aldrig at se det før branden. Han kan derfor ikke sige, om dækket var blevet gjort vådt, eller om mellemrummene mellem pontonerne var dækket med brandsikringstape, inden arbejdet begyndte.

Arbejdet gik i gang den 17. december i lastrum 4, og den 18. december om morgenen fortsatte arbejdet til lastrum 2. Han havde været til stede hele natten, mens der blev arbejdet i lastrum 4, og hans opgave var at sikre, at intet gik galt. Han så det svejsearbejde, der var blevet udført i løbet af natten, og syntes, det så fint ud. Han havde dog bedt svejserne om at være forsigtige, for der lå meget savsmuld rundt omkring. De havde brandslukkere med, og skibsmandskabet havde gjort dækket vådt på forhånd. Han mener, at han måske har taget en video eller nogle fotografier af det. Han så ikke Kerry Tongs svejsere bruge brandtæpperne, men hans opgave var heller ikke at føre tilsyn med dette, så han kan ikke afvise, at de har gjort brug af dem. Foreholdt fotografierne af forholdene i lastrum 2 på s. 53, s. 56 og s. 58 i CR-rapporten forklarede han, at han ville have påpeget den manglende brandsikringstape over sprækkerne mellem pontonerne i lastrummet, hvis han havde set det. Han ved ikke, om dækket i lastrum 2 blev gjort vådt, inden Kerry Thongs svejsere gik i gang. Han var ikke i dette lastrum, mens svejserne var i gang.

Da han så røg, fandt han en vandslange, som han forsøgte at slukke ilden med, men der var meget lavt vandtryk i slangen. Han så ingen flammer, men en masse røg.

Han kan bekræfte, at han har udstedt fakturaer til Vestas for august til oktober 2021 på i alt 130.066,45 AUD. Disse vedrører arbejde med transport og opbevaring af erstatningskomponenterne efter branden.

Peter Greve Jensen har forklaret blandt andet, at han har arbejdet hos DSV siden 2003 og fra 2013 med Vestas som kunde. Han oplevede, at Vestas havde stort fokus på sikkerhed, og at de sendte vejledninger ud herom. Han var bekendt med, at der tidligere havde været sager med brande, men ikke i denne størrelsesorden. Han havde fået tilsendt Vestas' "Vessel Hot Work Risk Assessment" per mail, men han havde ikke modtaget yderligere materiale i form af videoer eller lignende, og han havde heller ikke deltaget i Vestas' kurser vedrørende sikkerhed. Han er ikke bekendt med, om nogle af de involverede parter i transporten – DSV Tianjin, DSV Chartering desk and operation team eller Russell Wotton – havde fået tilsendt Vestas' vejledning til hot works. Han har ikke specifikt drøftet disse vejledninger med nogle af de involverede parter.

DSV havde kun kontraheret med HongFa. Det hørte til HongFas opgaver at hyre stevedorerne og det hold, der skulle stå for losningen af skibet i Napier, herunder svejseholdet.

Aidan Fitzgerald har forklaret blandt andet, at han er ingeniør og har arbejdet med olie og gas og tillige har erfaring som marineingeniør. Vestas' forsikringsselskab havde antaget ham som surveyor. Han ankom til skibet kort efter branden og lavede en omfattende skades- og vurderingsrapport, som han sendte til

forsikringsselskabet. Alle fakturaer blev gennemgået og valideret, de involverede parter blev interviewet, og det blev sikret, at udgifterne var rimelige. Det udmundede efter flere års arbejde i en forligsaftale, hvor forsikringsselskabet i overensstemmelse med hans anbefaling skulle dække 6,5 mio. NZD.

Hvad angår det generelle omfang af skaderne forklarede han, at alle rotor hubs havde taget skade af branden i forskellig grad. Nogle af delene blev vurderet egnet til at blive repareret, og Vestas indvilligede i at fragte alle rotor hubs tilbage til Danmark til deres værksted. Alle naceller var blevet totalskadet. Containerne blev alle inspiceret, og selv om containerne selv havde lidt skade, var indholdet blevet forskånet for høj varme. Indholdet i containerne var pakket ind i plastik, som ikke viste tegn på varmepåvirkning, hvilket gav en formodning om, at indholdet ikke var blevet berørt af branden. De eneste skader på containernes indhold var skader på nogle kabelruller, men disse var forårsaget af gaffeltrucks.

Han har set Vestas' tabsopgørelse (bilag 21) og de underliggende fakturaer med et samlet beløb på 11.365.889,50 NZD, som efterfølgende er blevet nedsat med cirka 500.000 NZD. Post 1 "Additional Scope" vedrørte transporten for erstatningsnacellerne fra Napier Havn til vindmølleparken i Turitea, som anført på fakturaen af 14. marts 2022 fra Smith, Crane & Construction Ltd. Udgiften var delvist inkluderet i den endelige opgørelse, men nogle af transportudgifterne for containerne blev udeladt, da disse under alle omstændigheder skulle være afholdt. Post 2 "CMS 3MW BKV DDAU3 GEAR COMP" vedrørte en del af nacellen, der skulle erstattes, og som var faktureret separat. Den blev produceret i Kina og skulle transporteres fra Tianjin til New Zealand. Udgiften var inkluderet i den endelige opgørelse. Post 3 og 4 "CMS KBV 3MW NAC COMP ONSHORE" og "COOLER TOP ONSHORE" var begge en del af et kølesystem, som blev transporteret i containerne på Kota Bahagia. Der blev ikke identificeret skader på disse, hvorfor de ikke var omfattet af den endelige opgørelse. Post 5 "Entry Fee" husker han ikke umiddelbart, hvad vedrørte, men han havde inkluderet beløbet, eftersom han havde set fakturaen for det. Post 6 "E-TRAFO 3.34GS 33.0 D 50 A1" var en transformer, som var en integreret del af nacellen. Post 7 "Fire Incident cost reclass" vedrørte de nye udgifter til fragt efter branden. Beløbet blev reduceret, da nogle af fakturaerne var mangelfulde. Fakturaen fra Spliethoff på 1.000.000 USD udgjorde hovedparten af udgiften, og fakturaerne fra Christy and Griffy Tax Invoice vedrørte tilsynet med lastningen og losningen. Post 8 "FSS CONV/CONTR/TRAFO CE 3.45MW ASM" vedrørte en del af regulatoren og transformeren på nacellen. Post 9 og 10 "Hastings to Keith Street Hub Transport" og "Hastings to Keith Street Nacelle Transpo" vedrørte prisen for at fragte rotor hubs og naceller fra depotet i Hastings til vindmølleparken. Disse udgifter blev ikke inkluderet, da de ville blive afholdt under alle omstændigheder. Hastings var et depot i nærheden af havnen, hvor vindmølledelene blev placeret umiddelbart efter losningen inden de blev transporteret vi-

dere til Turitea. Post 11 "HUB 3.45MW V105-112 AS1210" vedrørte de 11 erstatningsnav. Post 12 "Import Customs Clearance Charges (extra costs)" vedrørte de yderligere omkostninger forbundet med at rydde op efter branden. Post 13 "Inv 101870 Demolition works at the above" omfattede arbejdet med at fjerne og skrotte nacellerne. Nikau Contractors Ltd. havde påtaget sig denne opgave. Det var et stort arbejde, idet hver nacelle havde en størrelse svarende til en lille lejlighed, og det skulle sikres, at disse blev behørigt destrueret, og at ingen dele ville blive videresolgt på det sorte marked. Post 14 og 15 "Inv 590465 Fire Damaged components carti" og "Inv 60026 Fire damaged components carti" vedrørte transporten af de udbrændte naceller fra skibet til Hastings. Post 16 "Invoice Electricity costs – Tumu Way, Ha" vedrørte udgifter til elektricitet i forbindelse med opbevaringen af godset umiddelbart efter losningen i Hastings. Henset til, at det beskadigede gods optog 8,6 % af det samlede lejede areal, udgjorde denne faktura således 8,6 % af de samlede elektricitetsudgifter. Post 17 "Mob 200 220t mobile Crane, transport equipment" vedrørte transporten af erstatningsnaceller og rotor hubs fra opbevaringen i Hastings til vindmølleparken i Turitea. Post 18 "Monthly Rental for yard area, 1229 Marae" vedrørte opbevaringen i Hastings, og udgjorde ligeledes 8,6 % af de samlede lejeudgifter. Post 19 "NAC 3.45 50 FR" var nacellekroppen, og post 20 "NAC. COVER EX. LOGO LEFT & RIGHT" var plasticdækslet på siderne af nacellerne med Vestas' logo. Post 21 "Nacelle Transport – Port Napier to Hasti" vedrørte transporten fra skibet til opbevaringen i Hastings. Post 22 "Overheads" vedrørte specialtransporten af vindmølledelene frem til Turitea, inklusive følgebil til eskorten. Post 23 "Port Napier to Hastings Hub Transport" vedrørte transporten af navene til den midlertidige opbevaring. Post 24 "SO#3193349 SP53704 21/770 POL Various" vedrørte transporten af erstatningsdelene i Kina. Post 25 "SPINNER SHELL ASM ONSH R7035" var nogle komponenter i rotor hubs. Post 26 er udgået af den endelige opgørelse. Post 27 "Storage & Transport supervision" vedrørte udgifter til arbejdet med at sikre nacellerne og fragte dem. Der var et hold af arbejdere, som arbejdede i adskillige dage med at sikre dem og pakke dem ind og bistå ved losningen. Mark Sutton var involveret i dette arbejde og fungerede som Vestas' inspektør. Det var ikke det fulde beløb, som blev inkluderet, idet hans fakturaer ikke var tilstrækkeligt udspecificeret, hvorfor cirka 35.000 NZD blev fratrukket. Post 28 "Storage Equip Hire" vedrørte arbejdet med at få lys og ventilation ind i nacellerne, så der kunne arbejdes sikkert inde i dem. Post 29 "Transport Variation 1632987843" vedrørte yderligere udgifter, som blev gjort gældende af Vestas. En del af dem blev dog frafaldet, idet de ikke blev anset at være en del af brandskaderne. Post 30 "Cables" blev frafaldet, idet kablerne ikke blev ødelagt som følge af branden. Post 31 "Income from rotor hub salvage after disposal costs" vedrørte indtægt fra salget af de beskadigede nav.

Grant Weavers har forklaret blandt andet, at han er brandteknisk efterforsker. Hans opgave var at undersøge årsagen til brandens opståen. Han har arbejdet for Corporate Risks de seneste 17 år.

Han kan bekræfte oplysningerne i Corporate Risks' Fire Investigation Report. Rapporten er skrevet af Russell Joseph på baggrund af hans og Keith Falloons kladder. Deres undersøgelser startede den 23. december 2020, men på grund af julen var alt nærmest lukket ned. Efter den første dag blev han kontaktet af to andre efterforskere, Gary Luff og Ken Legat, som efterforskede branden på vegne af et andet forsikringsselskab.

Den 29. december 2020 blev der holdt et møde på Teams, hvor TAIC og Luff også deltog, og det blev aftalt, at de skulle besigtige skibet.

Den 8. januar 2021 var hans første mulighed for at få adgang til skibet alene. Indtil da havde TAIC haft kontrol med brandstedet.

Dem 15. januar 2021 identificerede han arnestedet for branden og årsagen til branden. De var færdige med deres undersøgelser den 30. januar 2021, hvorefter de begyndte at skrive deres indlæg til rapporten.

På tegningen over skibet, som er gengivet på side 12 i CR-rapporten, har Kerry Tong tegnet den rute, som svejseholdet tog i lastrum 2 den 18. december 2020. De påbegyndte skærearbejdet ved punkt A og fortsatte til B, C, D, E og F. Afstanden mellem nacellen og skottet ved punkt A var så kort, at man kun kunne kante sig sidelæns ind, og den trange plads gjorde, at en brandvagt ville skulle krybe. På dækket var der dog plads nok til, at man kunne kravle. Mellem punkt B og de tre på tegningen horisontalt placerede naceller var der en rimelig afstand. Hver nacelle var støttet med otte stykker tømmer. Han konstaterede, at der manglede brandsikringstape over sprækkerne mellem pontonerne, selv om det var blevet oplyst, at sprækkerne var tapet til fra begyndelsen. Nogle af fotografierne i CR-rapporten viser noget, der kan minde om sammenkrøllet tape. Teorien var, at tapen kunne være skrællet af under fragten bl.a. i kraft af, at pontonerne havde rykket sig undervejs.

Dronefotografiet på side 14 i rapporten blev taget af det newzealandske brandvæsen. De gule stiplede linjer er indsat af hans hold og viser, hvordan ilden bredte sig fra nacelle N6 til nacellerne N1-N5. De hvide afmærkninger på skottet bag nacelle N6 er et tegn på oxidation, som opstår som følge af meget høj varme. Nacellerne var lavet af glasfiber, som bliver beskidt og sort, når det brænder.

Hans undersøgelser konkluderede, at branden opstod som følge af slagger efter brug af en skærebrænder. Svejserne skar horisontalt, hvorpå flydende metal fløj

bagud og kom i kontakt med tørt træ, som begyndte at ulme og udgjorde kilden til branden. Branden ulmede formentlig i omkring tre timer, inden den blev opdaget. Den ulmende brand afgav ikke meget mere end en svag røg, som han beskrev som "hviskende". Sådan en brand kan være særdeles vanskelig at opdage. Idet der manglede brandsikringstape til at dække sprækkerne mellem pontonerne, antændte brændende fragmenter også en sekundær brand i det nedre lastrum, hvor varme og røg akkumulerede under dækket og blev presset ud gennem åbningen, hvor de fem containere på styrbordssiden havde stået. Området er markeret med en cirkel på side 12 i CR-rapporten. Han mener, at containerne befandt sig i lastrummet på tidspunktet for branden. Han vurderer, at branden kunne gå fra ulmende til opflammende på mellem 10 og 20 sekunder.

Foreholdt National Fire Protection Association's standard 51B, "Fire Prevention During Welding, Cutting, and Other Hot Work", anser han denne standard for særdeles relevant og anvendelig i det konkrete tilfælde. Under standardens punkt 4.4 stilles en række krav til brandvagten, herunder uddannelseskrav, som han ikke så, var blevet overholdt af svejseholdet. Han så heller ikke, at området var blevet ryddet for brandbart materiale, og han så heller ikke indikationer på, at dækket var blevet gjort vådt, selv om dette var anført med håndskrift på side 2 af den fremlagte "Injury Incident Form". Han kan dog ikke udelukke, at dækket under nacellerne var blevet fugtet, men antager, at vandet i så fald ville være fordampet grundet temperaturen. Han bemærker også, at det fremgår af billederne på side 32 i CR-rapporten, at svejserne brugte krydsfinerplader til at forhindre slaggerne i at ramme nacellerne. Krydsfiner er også brandbart. Han kan ikke udelukke, at der blev anvendt brandtæpper, men dette synes vanskeligt grundet de trange forhold i lastrum 2.

Andrew Wang har forklaret blandt andet, at han inden 2020 havde været projektleder hos DSV Tianjin med ansvar for fragten fra Vestas' fabrik til havnen i Tianjin. DSV havde også før 2020 stået for transporten fra fabrik til havn. Han beskæftigede sig kun med lastning, ikke med losning.

Hans opfattelse er, at Vestas generelt stillede høje krav til sine samarbejdspartnere vedrørende brandsikkerhed. Han havde hørt om et enkelt tilfælde af brand under transport af Vestas' gods sidste år, men ellers ikke. I 2020 var han ikke særlig opmærksom på, at Vestas' vindmøllekomponenter kunne være brandfarlige, men han antog, at al slags gods – med undtagelse af metal – indebærer en vis brandfare. Han mener at have set Vestas' "Hot Work Risk Assessment", men husker ikke hvornår. Han formoder, at dokumentet var blevet sendt, idet godset nåede frem til fragtskibet, hvor der skulle udføres hot works, men han havde ikke så meget med den del at gøre. Hans arbejde berørte ikke rigtigt brandsikkerhedsspørgsmål, så han havde ikke fokuseret særligt på dette. Hans chef, Charles Wang, havde ansvaret for alt arbejde og sikkerhed i Tianjin.

Louise B. Schmidt Nielsen har forklaret blandt andet, at hun har arbejdet for Vestas i 22 år, hvor hun i dag sidder i afdelingen for global supply chain og har med health and safety at gøre. Hun har altid beskæftiget sig med aspekter inden for transport, herunder at chartre skibe og skrive kontrakter, og hun har derfor også siddet med denne sag.

I Vestas har man inden for de seneste 10-12 år set brandskader af forskellig art. Nogle har haft samme omfang som branden på Kota Bahagia. I særdeleshed er glasfiberstrukturen i nacellerne meget brandfarlig. Vestas har derfor udarbejdet en række instruktioner til deres leverandører, som indeholder bl.a. tjeklister og videoer, der viser alt, hvad der skal gøres sikkerhedsmæssigt i forbindelse med transporten og håndteringen af vindmølledele. Ét af disse dokumenter var Vestas' "Vessel Hot Work Risk Assessment", som hun selv har udformet. Instruktionerne udstedes af Vestas' globale health and safety-afdeling, sendes ud til deres organisationer og distribueres videre til alle samarbejdspartnerne. Informationerne gemmes internt på en T-doc, som er en form for dokumentportal, som alle Vestas' medarbejdere kan tilgå. Vestas har i 2016 udviklet en doc-app til eksterne, hvor de kan slå samtlige informationer op omkring de møller, de transporterer, inklusive alle Vestas' sikkerhedskrav. Vestas registrerer alle, der har været inviteret til at bruge deres doc-app, og hun kan oplyse, at blandt andet Peter Greve Jensen har været inde i app'en, at Marco Salvatore fik adgang den 27. februar 2020, samt at Andrew Wang fik adgang den 14. maj 2020. Philip Coombe fremgik dog ikke af listen, så hun formoder, at han ikke havde fået adgang.

Derudover har Vestas gennem de seneste 10-12 år afholdt konferencer og træning, både for interne og eksterne, hvoraf træningsdelen for cirka 7 år siden blev gjort til e-learning. I 2020 blev der afholdt to typer af konferencer: QSE- (Quality, Safety and Environment) og shipping-konferencer. DSV har altid været med på QSE-konferencerne. Det var typisk samarbejdspartnernes key account managers, der deltog, med ansvar for at videreformidle den tilegnede viden til egne organisationer. I det konkrete tilfælde vurderer hun, at alle de personer, der er nævnt i Vestas' interne oversigt over involverede parter i sagen, formentlig har deltaget i en QSE-konference. QSE-konferencerne blev gradvist udfaset, og i dag afholdes kun shipping-konferencer. DSV deltager dog ikke længere, da de ikke længere er "preferred" samarbejdspartner.

Intentionen med Vestas' "Vessel Hot Work Risk Assessment" er, at Vestas skal være på forkant med sikkerhedsforholdene i forbindelse med svejsning. Man kan ikke altid vide, hvem mandskabet består af, og hvem der vil svejse. Tjeklisten skal derfor udfyldes af en inspektør, og hot works-videoen skal vises på et toolbox-møde for alle, både dem på landjorden og på skibet. Alle skal dernæst underskrive, at de har set og forstået videoen. Formålet med materialet er at påvirke alle de involverede umiddelbart inden, skibet lastes eller losses. Materia-

let – både videoen og den grafiske sikkerhedsmanual – er udformet så kort og enkelt som muligt, da det ikke kan forventes, at arbejderne læser mange siders sikkerhedsmanualer. Hun bemærker, at man desværre nogle gange oplever, at der bliver sparet på brandvagterne.

Det blev gjort tydeligt, at de health and safety-krav, der underskrives, skal videreformidles til underleverandører. Dermed har transportørerne generelt også et ansvar for underleverandørerne. De udfyldte dokumenter ender i et iAudit-system, hvilket er et krav i henhold til Vestas' forsikring. Hun er ret sikker på, at den udfyldte inspektørrapport fra Kota Bahagia ligger i dette system.

Marco Salvatore har forklaret blandt andet, at han har arbejdet for DSV i 20 år. I dag er han projektleder med ansvar for Australien og New Zealand. I 2020 havde han samme stilling, dog med en anden stillingsbetegnelse.

I relation til transporten af vindmølledelene til Napier havde han været mellemmand mellem Vestas og DSVs Aarhus-baserede chartering desk, hvor også Peter Greve Jensen var. Han husker ikke, om Peter Greve Jensen havde været direkte involveret, men der havde været nogle danskere inde over. Han havde heller ikke selv været personligt involveret – det havde været Philip Coombe's opgave. Philip Coombe var på det tidspunkt ansat af DSV som key account manager i New Zealand, og han blev brugt af det newzealandske projektteam, når de havde behov for det. Det havde været Philip Coombe's ansvar at koordinere losningen og sikre, at godset ikke blev beskadiget. Han ved ikke, om Philip Coombe i den forbindelse deltog i toolbox-møder, og han kan derfor heller ikke sige, om Philip Coombe havde set Vestas' hot works-video.

Han er ikke bekendt med, om den fornyede service contract indgået primo 2020 mellem Vestas og DSV afstedkom nogle ændringer. Han erindrer dog, at Vestas havde fokus på brandsikkerhed, og han husker at have set hot works-videoen ved en losning i det sydlige Australien, men han husker ikke, om det var før eller efter losningen af Kota Bahagia. Han bemærker, at instruktionerne var temmelig udførlige. Han kan dog ikke med sikkerhed sige, om han har set Vestas' "Vessel Hot Work Risk Assessment", men det er hans klare formodning, idet han har forestået talrige losninger for Vestas. Han kender også til Vestas' doc-app, og husker, at den indeholdt dokumenter i stil med "Vessel Hot Work Risk Assessment"-tjeklisten og andre relevante dokumenter vedrørende håndtering af godset mv., men han husker ikke præcis, hvordan app'en så ud. Han ved ikke, om Philip Coombe også havde adgang til app'en. Han husker projektet som det eneste projekt, de havde haft på New Zealand.

Parternes synspunkter
Vestas og If har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 11. august 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

"…

3 ANBRINGENDER

34. Sagsøgernes anbringender til støtte for påstanden behandles i det følgende, idet der henvises til det anførte i processkrifternes i sagen, som fastholdes i dets helhed.

35. Anbringenderne er opdelt i; i) DSV's ansvar for branden og skaden på godset, ii) DSV's ansvar for underleverandører, iii) ansvarsbegrænsning under servicekontrakten, og iv) tabsopgørelsen.

i) DSV's ansvar for branden og skaden på godset

36. Godset blev beskadiget mens det stadig befandt sig ombord på "Kota Bahagia", som følge af en brand i skibets lasterum, der opstod i forbindelse med losningen af godset. Det er ubestridt mellem parterne, at godset således blev beskadiget under søtransporten til Port of Napier i New Zealand.

37. Det er desuden ubestridt mellem parterne, at dansk ret finder anvendelse for kravet i henhold til servicekontrakten mellem parterne.

38. If og Vestas gør gældende, at DSV er fuldt erstatningsansvarlig for branden og skaden på godset under servicekontrakten, idet det bemærkes, at bestemmelserne i søloven, herunder bestemmelserne i §§ 276 og 280, er fraveget ved servicekontrakten.

39. DSV er fuldt erstatningsansvarlig over for Vestas under servicekontrakten appendix C, pkt. 4.1.1 (i) (se 476), da DSV er ansvarlig for skade på godset (lasten), uanset om skaden er forvoldt af DSV selv eller af en underleverandør (subcontractor).

40. På baggrund af de fremlagte rapporter og sagens øvrige omstændigheder kan det lægges til grund, at brandens opståen og udbredelse skyldes groft uagtsomme handlinger og undladelser udvist af DSV's underleverandører, herunder skibets besætning, de involverede stevedorer og svejsefirmaet, samt forholdene på skibet i øvrigt.

ii) DSVs ansvar for underleverandørerne

41. Det gøres gældende, at alle udførte arbejder i forbindelse med transport og losningen af de beskadiget vindmøllekomponenter skal anses for leveret af DSV.

42. Det gøres i denne forbindelse gældende, at DSV har været i stand til at holde sine underleverandører (herunder stevedorerne og svejsefirmaet)

ansvarlige for disses handlinger og undladelser i forbindelse med brandens opståen, udbredelse og følger, hvilket det må lægges til grund, at DSV ikke har gjort.

43. Det følger af appendix C klausul 3.1 og 3.2 (E475), at DSV kan benytte underleverandører, men der stilles krav til disses løsning af opgaven, og DSV hæfter for fejl og forsømmelser, som om det var DSV selv, der udførte opgaverne.

iii) Ansvarsbegrænsninger i henhold til aftalegrundlaget

44. Det gøres samlet set gældende, at DSV ikke har ret til at begrænse sit ansvar for skaden på godset under servicekontrakten eller i øvrigt.

a) Brandundtagelsesbestemmelsen

45. Pkt. 4.1.3 I servicekontrakten har følgende ordlyd:

"Subject to Clause 3.4.9 and notwithstanding Clause 4.1.2, the Service Provider shall also be exempted from liability for damage, loss and delay occurring while the Cargo is being carried at sea if and only if and to the extent the Service Provider proves that the damage, loss or delay was caused by

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

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

(iii) saving or attempting to save life or property at sea; or

(iv) a deviation in saving or attempting to safe life or property at sea or any reasonable deviation;

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

46. DSV har ikke grundlag for at påberåbe sig brandundtagelsesbestemmelsen i appendix C, pkt. 4.1.3 (ii), idet pkt. 4.1.3 (ii) skal læses i sammenhæng med klausul 3.2.1, hvorefter fejl begået af en underleverandør skal anses som begået af DSV selv (*"personally"*), jf. ordlyden af klausul 3.2.1: *"The Service Provider shall be personally responsible for performance of the Ser-*

vices and shall accordingly be responsible for acts and omissions of its subcontractors, agents, servants and employees or anyone else of whose services the Service Provider makes use for the performance of the Services as if such acts and omissions were its own." (Sagsøgernes understrninger)

47. Branden skal således anses for at være forårsaget *" by the actual fault or privity of the Service Provider."* Med andre ord skal underleverandørernes handlinger og undladelser – også i relation til brandundtagelsesbestemmelsen – anses for DSV's egne handlinger og undladelser.

48. Hertil kommer, at DSV ikke har dokumenteret, at DSV ikke skulle have været i stand til at holde sine underleverandører (herunder stevedorer og svejsefirmaet) ansvarlige for disses handlinger og undladelser, jf. ordlyden af klausul 4.1.3 (E476), hvilket er en betingelse for ansvarsfrihed i henhold til brandundtagelsesbestemmelsen.

49. DSV havde en pligt under servicekontrakten til at sikre, at DSV og alle DSVs underleverandører levede op til Vestas' forskrifter og retningslinier for håndtering og transport af Vestas' gods, herunder retningslinier for sikkerhed i forbindelse med svejsearbejde under losseoperationer. I denne sammenhæng kan også henvises til Dean Wallace's forklaring for Sø- og Handelsretten i forbindelse med delhovedforhandlingen (E60-61):

50. "*Han* [Dean Wallace; sagsøgernes tilføjelse] *havde ikke kontakt til rederierne eller stevedorerne, men kun til DSV, idet det var inkluderet i DSV's opgaver. Vestas havde stor fokus på brandrisiko og retningslinjer herfor, idet Vestas bl.a. havde introduktionsvideoer omkring brandsikkerhed.*"

51. Det gøres gældende, at DSV ikke havde sikret sig, at underleverandørerne levede op til Vestas' retningslinier. Denne misligholdelse af servicekontrakten på DSVs side var en medvirkende årsag til, at branden opstod.

52. Yderligere var skibet ikke sødygtigt i den forstand, som fremgår af klausul 4.1.3 i appendix C (E476), hvilket er en betingelse for, at DSV kan påberåbe sig brandundtagelsesbestemmelsen. Det fremgår således af de fremlagte rapporter, at skibets brandslukningsudstyr var mangelfuldt og utilstrækkeligt – herunder af pkt. 7.27 i brandundersøgelsesrapportens (E386-387), hvoraf fremgår følgende:

> "*The most practicable and safest method of removing the hazard of combustible materials that are situated in close location to hot work operations and cannot be moved (in this case, wooden dunnage) is to cover them with fire blankets. There was no evidence identified of any fire blankets having been used during this hot work operation. Furthermore, if the fire watch spotter had been more vigilant as required under NZS 4781: 1973 Code of Practice for Safety in Welding and Cutting and NFPA 51B Standard for*

Fire Prevention During Welding, Cutting and Other Hot Work, this fire may have been discovered at an earlier stage of development and could have been extinguished using the handheld firefighting equipment that was available".

53. Det gøres desuden gældende, at DSV ikke kan påberåbe sig brandundtagelsen i pkt. 4.1.3 (ii), da det er et krav, at DSV tog retsskridt over for stevedorerne og svejsefirmaet, hvilket DSV udmærket kunne have gjort men undlod at gøre. Det gøres følgelig gældende, at DSV heller ikke af denne grund kan opnå ansvarsfrihed i henhold til brandundtagelsesbestemmelsen i servicekontrakten.

b) Vægtansvarsbegrænsningen

54. DSV har ikke grundlag for at begrænse sit ansvar i henhold til klausul 4.1.6 (i) i appendix C (E477), idet de handlinger og undladelser, som kan henføres til DSV's underleverandører (og dermed til DSV, jf. ovenfor) i forbindelse med brandens opståen, udbredelse og bekæmpelse, må anses for groft uagtsomme, jf. klausul 4.1.13 i appendix C(E477).

55. Svejsefirmaet handlede groft uagtsomt blandt andet ved at undlade at anvende passende beskyttelsesforanstaltninger under skærearbejdet samt ved ikke at overholde Vestas NZ's retningslinjer og instrukser for sådant arbejde.

56. I denne forbindelse kan ligeledes henvises til brandundersøgelsesrapportens punkt 7.21 og 7.22 (E385-386), hvoraf fremgår følgende:

"It would be expected that the engineering company undertaking the hot work would submit their Risk Plan on how they intended to reduce the risks of ignition sources when applying to the Harbourmaster for a permit, who would assess it and if satisfied, then issue a permit for the work to be done. A Risk Plan should be prepared in accordance with the NZ Standard NZS 4781:1973 Code of Practice for Safety in Welding and Cutting or NFPA 51B Standard for Fire Prevention During Welding, Cutting and Other Hot Work. It appears that no Risk Plan was prepared or submitted to the Harbourmaster for the issuing of the hot work permit by the engineering company as to how they were going to manage the risks of ignition sources.

It is understood that this was the first time that this engineering company had carried out this type of work on a vessel and as such, a meeting was held with them, the Ship's Agent and Vestas's Transport Manager-Cargo Superintendent who provided them with a plan and some recommendations on how to manage the risks of ignition. Our examination of the tween deck did not identify any evidence of any precautions that had taken place to mitigate these risks."

57. I denne sammenhæng kan ligeledes henvises til TAIC-rapportens side 25 (E639), hvor det (med versaler) anføres: "*At the time of the incident the ship's crew did not implement the requirements set out in PIL's safety management system and the harbourmaster's hot-work permit, or ensure the safe execution and supervision of hot work carried out by shore-based contractors on board the vessel.*"

58. Det gøres gældende, at stevedorerne og evt. skibets besætning handlede groft uagtsomt, da de forsømte at løfte kranens krog ud af lastrum 2 samt lukke lugen til lastrummet. Dette betød, at skibets kuldioxidsystem ikke kunne anvendes, hvilket medførte, at branden kunne udvikle sig og vare meget længere før den blev slukket, end hvad der ellers ville have været tilfældet. Dette medførte, at skaderne på lasten (vindmølledelene) havde et meget større omfang, end det ellers ville have været tilfældet.

59. I denne sammenhæng kan ligeledes henvises til klausul 3.1.1 i appendix C (E475), hvoraf det fremgår, at *"the Service Provider shall perform the Services with utmost care and diligence"*, hvilket ligeledes gælder DSV's underleverandører.

60. Det gøres gældende, at DSV ikke kan påråbe sig nogen ansvarsbegrænsning som følge af pkt. 4.1.13, da branden er opstået som følge af groft uagtsom adfærd. Det gøres i denne forbindelse gældende, at DSV ikke er ansvarsfri efter bestemmelsen i sølovens § 276 og heller ikke kan begrænse sit ansvar efter bestemmelsen i sølovens § 280.

61. Bestemmelsen i klausul 4.1.13 (E477), skal – ud over at læses i sammenhæng med bestemmelsen i klausul 3.2.1 ligesom brandundtagelsesbestemmelsen - læses og fortolkes på deres egne præmisser og ikke på baggrund af hverken søloven eller Haag-Visby reglerne.

iv) Tabsopgørelse

62. Det gøres gældende, at Sagsøgernes samlede tab kan opgøres som vist i hjælpebilag 1 (E845).

63. Det gøres gældende, at tabet skal opgøres efter bestemmelserne i Vestas' GTCs (jvf. bilag 1), nærmere bestemt pkt. 4.1.11 i Vestas' GTCs, som finder anvendelse i sagen. Heraf følger, at Sagsøgte er ansvarlig efter dansk rets almindelige regler for Sagsøgernes tab under en transportaftale underlagt Vestas' GTCs som i nærværende sag.

64. Sagsøgerne har følgelig ret til at kræve erstatning for positiv opfyldelsesinteresse, og Sagsøgerne skal derfor stilles som om transportaftalen var opfyldt uden skadens indtræden.

65. Opgørelsen af kravet er baseret på omkostninger til erstatningskomponenter for det beskadigede gods, samt omkostninger til transport af disse erstatningskomponenter og andre nødvendige serviceydelser i denne forbindelse. Dertil kommer omkostninger ophugning / reparation af beskadigede komponenter, samt transportomkostninger der ikke ellers ville være påløbet for den oprindeligt planlagte transport. Disse omkostninger blev forårsaget af branden på "Kota Bahagia" og ville ikke være påløbet, hvis branden ikke var sket. Opgørelsen indeholder derimod ikke sædvanlige omkostninger f.eks. til transport, som også ville være påløbet, hvis branden ikke var sket.

…"

DSV har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokument af 11. august 2025, hvoraf fremgår blandt andet:

"…

2. INDLEDNING

…

2.1 Sagens juridiske ramme

2.1.1 I overensstemmelse med Sø- og Handelsrettens kendelse af 13. juni 2023, finder "servicekontrakten med tillæg og tilhørende appendikser A til H … anvendelse for den videre pådømmelse" af sagen.

2.1.2 Det følger heraf, at Sø- og Handelsretten er rette værneting (med forbehold for anke), som bestemt af Sø- og Handelsretten i førnævnte kendelse med henvisning til kl. 6.2 i servicekontraktens appendiks C (bilag 1), og at sagen skal afgøres efter dansk ret, jf. kl. 6.1 samme sted.

2.1.3 Hermed underlægges sagen samtidig sølovens kapitel 13, idet de for transporten udstedte søfragtsedler (bilag 3) ligeledes foreskriver, at aftalen er underkastet dansk ret, jf. søfragtsedlernes kl. 5 og sølovens § 252, stk. 2, nr. 5.

2.1.4 DSV Oceans ansvar for brandskaden må herefter afgøres efter sølovens § 274 ff., medmindre disse ansvarsbestemmelser gyldigt er fraveget ved servicekontraktens bestemmelser.

2.2 Sagens tvistepunkter

2.2.1 Sagens tvistepunkter er:

(1) hvorvidt DSV Ocean er ansvarsfri efter brandundtagelsen,

(2) hvorvidt DSV Ocean kan begrænse sit eventuelle ansvar, og

(3) i hvilket omfang tabet er retmæssigt opgjort og dokumenteret.

3. BRANDUNDTAGELSEN

3.1 Det principale anbringende

3.1.1 Til støtte for den nedlagte påstand om frifindelse gøres det principalt gældende, at DSV Ocean er fri for ansvar iht. brandundtagelsen i sølovens § 276, stk. 1, nr. 2, og den hertil svarende brandundtagelse i kl. 4.1.3(ii) i servicekontraktens appendiks C.

3.2 Om brandundtagelsen

3.2.1 Sølovens § 276, stk. 1, nr. 2, foreskriver følgende:

"Transportøren er ikke ansvarlig, såfremt denne godtgør, at tab eller skade er en følge af … 2) brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af transportøren selv."

3.2.2 Sølovens § 276, stk. 1, nr. 2, er baseret på Haag-Visby Reglernes artikel IV, regel 2(b), hvoraf fremgår følgende:

"Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from - … (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier."

3.2.3 Servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3(ii), foreskriver tilsvarende følgende:

"…the Service Provider shall also be exempted from liability for damage, loss and delay occurring while the Cargo is being carried at sea if and only if and to the extent the Service Provider proves that the damage, loss or delay was caused by … (ii) fire unless caused by the actual fault or privity of the Service Provider; …"

3.3 Om brandundtagelsens modifikationer

3.3.1 I enkelte tilfælde finder brandundtagelsen ikke anvendelse:

(1) hvis branden er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af transportøren selv, jf. sølovens § 276, stk. 1, nr. 2, og servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3(ii),

(2) hvis brandskaden skyldes usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse, jf. sølovens § 276, stk. 2, og servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3 in fine,

(3) hvis det beskadigede gods uberettiget er transporteret på dæk, jf. sølovens § 284 og servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3 in fine, eller

(4) hvis DSV Ocean kan holde en underleverandør ("subcontractor") ansvarlig for brandskaden, jf. servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3 in fine.

3.3.2 Alene modifikationerne (1), (2) og (4) er relevante at overveje, da godset ikke blev transporteret på dæk.

3.3.3 Da det er ubestridt, at den omhandlede skade er forårsaget ved brand, gør DSV Ocean gældende, at DSV Ocean som udgangspunkt er ansvarsfri, medmindre en af brandundtagelsens modifikationer finder anvendelse.

3.3.4 DSV Ocean gør videre gældende, at ingen af modifikationerne er anvendelige i denne sag, og at DSV Ocean derfor er fri for ansvar iht. brandundtagelsen.

3.3.5 Det gør i denne forbindelse ingen forskel, at servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.1(i) foreskriver ansvar for skader forårsaget af DSV Ocean selv eller en underleverandør. Kl. 4.1.1(i) blot udtrykker det almindelige præsumptions- og hæftelsesansvar, som også foreskrives i sølovens § 275, stk. 1, og som bl.a. brandundtagelsen i kl. 4.1.3(ii) netop er en undtagelse til.

3.4 <u>Den 1. modifikation til brandundtagelsen ("transportøren selv")</u>

3.4.1 Om den første modifikation til brandundtagelsen er det væsentligt at bemærke, at det kun er fejl og forsømmelse begået af "transportøren selv", som negerer brandundtagelsen.

3.4.2 Begrebet "*transportøren selv*" i sølovens § 276, stk. 1, nr. 2, er bl.a. kommenteret i "Søloven med Kommentarer" af Peter Appel m.fl., 5. udgave, s. 591, hvor fremgår:

"Nr. 2 betyder at transportøren uanset § 275, stk. 1 er ansvarsfri for brand, der skyldes fejl af nogen, han svarer for. Transportøren er altså kun ansvarlig for egen culpa."

3.4.3 Om det tilsvarende begreb "vedkommende selv" i sølovens 283 hedder det i lighed hermed følgende i "Søloven med Kommentarer" af Peter Appel m.fl., 5. udgave, s. 612:

"…dersom transportørens ansatte igennem deres handlemåde har forårsaget skaden, indebærer dette ikke, at transportørens ret til ansvarsbegrænsning bortfalder."

3.4.4 Endvidere hedder det om det tilsvarende begreb "denne selv" i sølovens § 174 i "Søloven med Kommentarer" af Peter Appel m.fl., 5. udgave, s. 371:

"Med kravet om, at den skadevoldende handling skal være forårsaget af den ansvarlige selv, jf. 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 Haag-Visby-reglernes art. 4, stk. 5, litra e, og 1974-passagerkonventionens art. 13, selv om disse konventioner ikke medtager ordet »personal«. Som nævnt i betænkning nr. 642/1972, s. 22 og 49, må rederens overordnede medarbejde med selvstændigt ansvar for ledelsen sidestilles med rederen selv.

Skade forårsaget af ansatte, som rederen ikke skal identificeres med, får derfor ikke betydning for rederens begrænsningsret…"

3.4.5 Endelig er det hertil svarende begreb "actual fault or privity of the carrier" bl.a. kommenteret i "Carriage of Goods by Sea" af John F Wilson, 7. udgave, s. 276, hvoraf fremgår:

"While a decision on actual fault or privity is never an easy one, it is particularly difficult where the party involved is a public company. As such an organization can only act through agents, it is often difficult to decide whether a particular negligent act is to be regarded as an act of the company itself or merely an act of its servants or agents. It follows, therefore, that somebody who is not merely a servant or agent for whom the company is liable upon the footing respondeat superior, but somebody for whom the company is liable because his actions is the very action of the company itself. Such a person has been variously described as "the directing mind", "the head or brain" or the "alter ego" of the company."

3.4.6 Således vil brandundtagelsen fritage transportøren for ansvar, selv hvor en brandskade skyldes f.eks. skibets besætning eller stevedorers uagtsomhed eller endog grove uagtsomhed. Med andre ord: kun hvor brandskaden skyldes uagtsomhed udvist af transportørens ledelse, vil brandundtagelsen blive negeret.

3.4.7 Bevisbyrden for, at en brandskade skyldes uagtsomhed udvist af transportørens ledelse, hviler på vareinteressen, jf. brugen af ordet "medmindre" i søloven og det tilsvarende ord "unless" i Haag-Visby Reglerne og servicekontraktens appendiks C.

3.4.8 Der er ikke grundlag for at påstå (og Sagsøgerne har da heller ikke gjort dette gældende), at DSV Oceans ledelse har forårsaget branden.

3.4.9 DSV Ocean gør på den baggrund gældende, at brandundtagelsen ikke er negeret iht. dens første modifikation som følge af, at "*transportøren selv*" forårsagede branden.

3.4.10 DSV Ocean bestrider, at brandundtagelsen i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3(ii) skal læses i sammenhæng med kl. 3.2.1 og må fortolkes således, at den ikke alene er *uanvendelig*, hvor brandskaden er forårsaget ved uagtsomhed begået af DSV Oceans ledelse, men er *uanvendelig*, hvor brandskaden er forårsaget ved uagtsomhed begået af en underleverandør til DSV Ocean eller dennes ansatte eller underleverandører.

3.4.11 DSV Ocean bestrider denne fortolkning fra Sagsøgernes side som værende i strid med brandundtagelsens ordlyd og kontekst i servicekontrakten.

3.4.12 DSV Ocean gør derimod gældende, at brandundtagelsen må fortolkes i overensstemmelse med sin egen ordlyd og konformt med den identisk formulerede brandundtagelse i Haag-Visby Reglernes artikel IV, regel 2(b), og dennes pendant i sølovens § 276, stk. 1, nr. 2.

3.4.13 For det første foreskriver servicekontraktens appendiks C, kl. 3.2.1, med ordene "*shall be personally responsible for performance of the Services and shall accordingly be responsible for acts and omissions of its subcontractors … as if such acts and omissions were its own*" alene, at DSV Ocean hæfter for sine underleverandører, agenter, ansatte m.fl.

3.4.14 At kl. 3.2.1 ikke har andet sigte følger også af de forklarende noter i servicekontraktens appendiks D, pkt. 2.4.1:

> *"Re Clauses 3.2.1-3.2.2: These clauses provide that while the Service Provider is entitled to engage subcontractors, the Service Provider will remain personally responsible for performance of the Services and therefore for any act or omission of the subcontractors, for which reason Vestas does not need to hold anyone but the Service Provider liable in the event of damage to, loss of or delay in delivery of the Cargo. On the other hand, Vestas is not prevented from holding a subcontractor liable as well in the event of damage to, loss of or delay in delivery of the Cargo."*

3.4.15 Kl. 3.2.1 fastslår således blot et almindeligt hæftelsesansvar, som brandundtagelsen netop er en undtagelse til og ikke påvirkes af.

3.4.16 For det andet strider Sagsøgernes fortolkning mod ordlyden af den indbyggede begrænsning i brandundtagelsen:

"unless caused by the actual fault or privity of the Service Provider".

3.4.17 Ordene "*actual fault or privity of the Service Provider*", som i søloven oversættes til "*transportøren selv*", har netop den fast accepterede betydning, at det kun er brand forårsaget af DSV Oceans egen personlige (dvs. DSV Oceans ledelses) uagtsomhed, som negerer brandundtagelsen, mens brandundtagelsen opretholdes, hvor branden må tilskrives DSV Oceans ansattes eller underleverandørers uagtsomhed.

3.4.18 Sagsøgernes fortolkning vil derfor svare til at omskrive den indbyggede begrænsning til "*unless caused by the actual fault or privity of the Service Provider or its subcontractors, agents, servants and employees or anyone else of whose services the Service Provider makes use for the performance of the Services*".

3.4.19 En sådan omskrivning er hverken konciperet af Vestas eller aftalt af parterne, og det må have formodningen imod sig, at brandundtagelsen skal tages for andet end pålydende.

3.4.20 Det bemærkes i denne forbindelse, at begrebet "Service Provider" er defineret i servicekontraktens appendiks C, kl. 1.2, som værende Vestas's medkontrahent, dvs. her DSV Ocean.

3.4.21 For det tredje strider Sagsøgernes fortolkning mod brandundtagelsens rubricering sammen med navigationsfejlundtagelsen i kl. 4.1.3.

3.4.22 Sagsøgernes fortolkning vil således grundlæggende ændre karakteren af brandundtagelsen. Fra at være en af blot to ansvarsundtagelser, der undtager ansvar for ansattes eller underleverandørers uagtsomhed, bliver den i Sagsøgernes fortolkning til en undtagelse, der kan indeholdes i den alm. undtagelse af ansvar for tilfælde, der ikke skyldes uagtsomhed fra DSV Ocean eller nogen, DSV Ocean hæfter for. Denne almindelige undtagelse findes i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.2(vii), der er en pendant til Haag-Visby Reglernes artikel IV, regel 2(q), og sølovens § 275, stk. 1.

3.4.23 En sådan transformering af brandundtagelsen, der gør den ligegyldig, må tilsvarende have formodningen imod sig.

3.4.24 Selv hvis Sagsøgernes fortolkning mod forventning lægges til grund af Sø- og Handelsretten, gør DSV Ocean gældende, at brandundtagel-

sen kun negeres, hvor det er en underleverandør personligt (dvs. en underleverandørs ledelse), der ved sin uagtsomhed har forårsaget branden.

3.4.25 Selv hvis bestemmelsen udstrækkes til at gælde uagtsomhed fra anden side end DSV Ocean, er der således ikke grundlag for at udstrække bestemmelsen til at gælde uagtsomhed fra anden side end ledelseslaget i de andre parter, som bestemmelsen findes at omfatte.

3.4.26 DSV Ocean gør hertil gældende, at Sagsøgerne ikke har dokumenteret, at der foreligger kausal uagtsomhed, endsige grov uagtsomhed, begået af ledelsen i DSV Ocean, af ledelsen i DSV Oceans underleverandør HongFa eller af ledelsen i andre involverede parter.

3.4.27 Konklusionen må derfor være, at brandundtagelsen ikke negeres af dens 1. første modifikation om "transportøren selv".

3.4.28 Under alle omstændigheder vil Sagsøger ikke kunne føre bevis for at hele skaden skyldes "transportøren selv", da en del af brandskaden må tilskrives det lokale brandvæsens manglende inddragelse af skibets kaptajn og besætning i slukningsarbejdet, jf. de to sidste delårsager anført af TAIC i ulykkesrapporten.

3.5 Den 2. modifikation til brandundtagelsen (usødygtighed)

3.5.1 Om den anden modifikation til brandundtagelsen er det væsentligt at bemærke, at kausal usødygtighed ikke i sig selv negerer brandundtagelsen.

3.5.2 Af sølovens § 276, stk. 2, fremgår således (understregning tilføjet):

"Transportøren er dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at vedkommende selv eller nogen, denne svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist påhviler transportøren."

3.5.3 Af servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3 in fine, fremgår det tilsvarende (understregning tilføjet):

"…always provided … that the Service Provider proves either that the loss, damage or delay was not caused by unseaworthiness or that the Service Provider exercised due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage…"

3.5.4 Det er således kun oprindelig ("*ved rejsens begyndelse*") og culpøs ("*ikke med tilbørlig omhu*") usødygtighed, der negerer brandundtagelsen efter både søloven og servicekontrakten.

3.5.5 DSV Ocean gør gældende, at der ikke er grundlag for at påstå, at brandskaden skyldtes usødygtighed ved rejsens begyndelse, endsige at DSV Ocean ikke med tilbørlig omhu sørgede for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse.

3.5.6 Tværtimod må det anses for dokumenteret ved TAIC's ulykkesrapport, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse.

3.5.7 TAIC angiver således, at skibet var "*suitable*", og at skibets reder havde sørget for et sikkerhedsstyringssystem og en praksis for varmt arbejde, der begge var regelkonforme. I tillæg hertil var der indført procedurer for varmt arbejde med yderligere sikkerhedsforanstaltninger, hvis indhold ikke gav anledning til kritik fra TAIC's side.

3.5.8 Hertil kommer, at TAIC ikke udtrykker kritik af brandslukningsudstyret ombord på skibet. TAIC angiver alene som delårsag til branden, at besætningen ikke fuldt ud havde implementeret de foreskrevne sikkerhedsforanstaltninger mod brand. Denne mulige uagtsomhed fra besætningens side konstituerer (ligesom de øvrige angivne delårsager) imidlertid ikke usødygtighed men højst uagtsomhed (hvilket ikke anerkendes herved).

3.5.9 Når TAIC efter en grundig gennemgang af skibet og brandens omstændigheder ikke udtaler kritik af skibets certifikater og øvrige dokumenter eller besætningens generelle kompetence eller angriber skibets sødygtighed, må det lægges til grund og anses for dokumenteret, at skibet var sødygtigt.

3.5.10 Selv hvis Sø- og Handelsretten måtte finde, at skibet af en eller flere af de årsager, der angives af Sagsøgerne, var usødygtigt, gøres det gældende, at det med TAIC's rapport må anses for dokumenteret, at denne usødygtighed hverken var oprindelig eller kausal og derfor ikke negerer brandundtagelsen.

3.5.11 Brandundtagelsen er derfor ikke negeret iht. dens anden modifikation, idet det må anses for dokumenteret, at brandskaden ikke skyldtes usødygtighed, og at DSV Ocean i øvrigt med tilbørlig omhu sørgede for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse.

3.5.12 Under alle omstændigheder gøres det gældende, at en del af brandskaden må tilskrives det lokale brandvæsens manglende inddragelse af skibets kaptajn og besætning i slukningsarbejdet, jf. de to sidste delårsager anført af TAIC i ulykkesrapporten.

3.6 <u>Den 3. modifikation til brandundtagelsen (underleverandøransvar)</u>

3.6.1 Om den tredje modifikation til brandundtagelsen er det væsentligt at bemærke, at en mulighed for DSV Ocean for at holde en hvilken som helst tredjemand ansvarlig ikke negerer brandundtagelsen.

3.6.2 Af servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3 in fine, fremgår:

> *"…always provided that the Service Provider is unable to hold a subcontractor liable for such damage …"*

3.6.3 Sagsøgerne gør imidlertid gældende, at brandundtagelsen ikke finder anvendelse, idet "*DSV Ocean har været i stand til at holde sine underleverandører ansvarlige for disses handlinger og undladelser i forbindelse med brandens opståen, udbredelse og følger, hvilket det må lægges til grund, at DSV Ocean ikke har gjort*."

3.6.4 Sagsøgerne ses desuden at anse "*skibets besætning, stevedorerne og svejsefirmaet (K R Tong)*" for at være DSV Oceans underleverandører.

3.6.5 DSV Ocean gør herover gældende, at hverken skibets besætning, stevedorerne eller svejsefirmaet er DSV Oceans underleverandører. DSV Ocean har ikke antaget nogen af disse, som i stedet er ansatte eller underleverandører i næste eller senere led til DSV's underleverandør HongFa (se bl.a. aftalen med HongFa og bilag 20.10).

3.6.6 DSV Ocean gør derfor gældende, at hverken skibets besætning, stevedorerne eller svejsefirmaet er DSV Oceans underleverandører i kontekst af brandundtagelsen i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3.

3.6.7 DSV kun har én underleverandør, nemlig HongFa, eller – uden at det anerkendes af DSV Ocean i kontekst af brandundtagelsen i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3(ii) – to underleverandører, hvis Rederiet for M/V Kota Bahagia regnes som underleverandør qua transportløftet i konnossementerne fremlagt som bilag H.

3.6.8 DSV Ocean bemærker endvidere, at DSV har indledt voldgiftssager mod både HongFa og Rederiet for M/V Kota Bahagia i anledning af den af nærværende sag omhandlede brandskade.

3.6.9 I forholdet mellem både DSV Ocean og HongFa på den ene side og DSV Ocean og Rederiet for M/V Kota Bahagia på den anden side gælder imidlertid vilkårene i recap'et af 31. august fremlagt som bilag G, der med slutbestemmelsen "Owise as per Vestas gncn 94 with logical amendment" inkorporerer Vestas Gencon i bilag 2, s. 6-19.

3.6.10 Efter Vestas Gencon kl. 48 finder enten Haag eller Haag-Visby Reglerne anvendelse og dermed en brandundtagelse, der har mindst et

lige så bredt anvendelsesområde som brandundtagelsen i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.3(ii).

3.6.11 DSV Ocean gør derfor – uden præjudice for de to voldgiftssager – gældende, at det ikke vil være muligt for DSV at holde HongFa eller Rederiet for M/V Kota Bahagia ansvarlige for branden, hvis brandundtagelsen i kl. 4.1.3(ii) i øvrigt finder anvendelse og undtager DSV Oceans ansvar over for Sagsøgerne.

4. ANSVARSBEGRÆNSNING

4.1 Det første subsidiære anbringende

4.1.1 DSV Ocean gør subsidiært gældende, at DSV Ocean kan begrænse sit eventuelle ansvar til modværdien i DKK på betalingstidspunktet af SDR 2 pr. kg beskadiget gods svarende til SDR 2.678.446, jf. sølovens § 280, stk. 1, og servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.6(i).

4.2 Om ansvarsbegrænsning efter søloven og servicekontrakten

4.2.1 Efter sølovens § 280, stk. 1, og tilsvarende efter servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.6(i), kan DSV Oceans eventuelle ansvar for brandskaden begrænses til SDR 2 pr. kg beskadiget gods.

4.2.2 Denne ret til ansvarsbegrænsning kan kun mistes i det helt ekstraordinære tilfælde, hvor skaden er forvoldt ved en meget høj grad af tilregnelse fra transportørens ledelses side.

4.2.3 Sølovens § 283 foreskriver således (understregning tilføjet):

"Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at vedkommende selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget."

4.2.4 Sølovens § 283 er baseret på Haag-Visby Reglernes artikel IV, regel 5(e), hvoraf fremgår følgende:

"Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

4.2.5 Servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.13, foreskriver tilsvarende (understregning tilføjet):

"The Service Provider loses the right to limit liability in any way if the damage … has been caused … by acts or omissions which are either intentional or reckless with knowledge that the damage … would probably result."

4.3 Retten til ansvarsbegrænsning er ikke fortabt

4.3.1 Sagsøgerne gør ifølge deres påstandsdokument gøres, at DSV Oceans ret til ansvarsbegrænsning er fortabt, fordi brandskaden kan henføres til DSV Oceans underleverandørers grove uagtsomhed.

4.3.2 Sagsøgerne gør i denne forbindelse – ligesom i relation til brandundtagelsen må det forstås – gældende, at bestemmelserne om ansvarsbegrænsning i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.13, skal læses i sammenhæng med kl. 3.2.1 og derfor må fortolkes således, at begrænsningsretten ikke alene bortfalder, hvor brandskaden er forårsaget af DSV Oceans ledelse, men også bortfalder, hvor brandskaden er forårsaget af en underleverandør til DSV Ocean eller dennes ansatte eller underleverandører.

4.3.3 DSV Ocean bestrider Sagsøgernes fortolkning både i relation til, hvis handlinger eller undladelser der kan føre til bortfald, og i relation til, med hvilken grad af tilregnelse sådanne handlinger eller undladelser skal være gjort for at kunne føre til bortfald af begrænsningsretten.

4.3.4 I relation til hvis handlinger eller undladelser der kan føre til bortfald, gør DSV Ocean gældende, at bestemmelsen om bortfald af begrænsningsretten i kl. 4.1.13 må fortolkes konformt med pendanterne i HaagVisby Reglernes artikel IV, regel 5(e) og sølovens § 283, således at begrænsningsretten kun bortfalder, hvor brandskaden er forårsaget af DSV Oceans ledelse.

4.3.5 I relation til med hvilken grad af tilregnelse sådanne handlinger eller undladelser skal være gjort for at føre til bortfald, gør DSV Ocean gældende, at bortfald ikke blot fordrer grov uagtsomhed men fordrer "*acts or omissions which are either intentional or reckless with knowledge that the damage, loss or delay would probably result*." DSV Ocean gør gældende, at dette må fortolkes således, at der kræves forsæt eller kvalificeret grov uagtsomhed svarende til sandsynlighedsforsæt som betingelse for, at begrænsningsretten kan bortfalde.

4.3.6 DSV Ocean gør gældende, at der ikke er grundlag for at påstå, at brandskaden er forvoldt med forsæt eller kvalificeret grov uagtsomhed svarende til sandsynlighedsforsæt fra DSV Oceans ledelses side, og at ansvarsbegrænsningsretten derfor ikke er fortabt.

4.3.7 Selv hvis Sagsøgernes fortolkning mod forventning lægges til grund af Sø- og Handelsretten, gør DSV Ocean gældende, at servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.13, må fortolkes således, at den kun bevirker fortabelse af ansvarsbegrænsningsretten, hvor det er en underleverandør personligt (dvs. en underleverandørs ledelse), der med forsæt eller ved kvalificeret grov uagtsomhed svarende til sandsynlighedsforsæt har forårsaget branden.

4.3.8 DSV Ocean gør hertil gældende, at Sagsøgerne ikke har dokumenteret, at der foreligger kausal uagtsomhed, endsige grov uagtsomhed, begået af ledelsen i DSV Ocean, af ledelsen i DSV Oceans underleverandør HongFa eller af ledelsen i andre involverede parter.

4.3.9 DSV Ocean gør derfor under alle omstændigheder gældende, at Sagsøgerne ikke har dokumenteret, at brandskaden helt eller delvist skyldes "*acts or omissions which are either intentional or reckless with knowledge that the damage, loss or delay would probably result*", uanset hvis handlinger der er tale om, og at begrænsningsretten allerede af den grund ikke er bortfaldet iht. servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.13.

4.3.10 Efter TAIC's ulykkesrapport kan der højst siges at være udvist uagtsomhed af skibets besætning, stevedorerne eller svejserne (uden at det herved anerkendes). Det bestrides, at der foreligger grov uagtsomhed, endsige kvalificeret grov uagtsomhed. Desuden vil en sådan eventuel uagtsomhed ikke være (eneste) årsag til brandskaden, da en væsentlig del må tilskrives fejl eller forsømmelse fra brandvæsenets side.

4.4 <u>Ansvarsbegrænsningsbeløbet er ubestridt</u>

4.4.1 Det ses at være ubestridt, at ansvarsgrænsen på SDR 2 pr. kg beskadiget gods kan opgøres til SDR 2.678.446, jf. DSV Oceans Supplerende Processkrift F, idet Sagsøgerne ikke har gjort indsigelse herimod.

5. TABSOPGØRELSE- OG DOKUMENTATIOIN

5.1 <u>Det andet subsidiære anbringende</u>

5.1.1 DSV Ocean gør subsidiært – sideordnet med det subsidiære anbringende om ansvarsbegrænsning – gældende, at Sagsøgerne højst kan kræve et normaltab erstattet, og at Sagsøgernes påståede tab i øvrigt er udokumenteret eller utilstrækkeligt dokumenteret.

5.2 <u>Alene et normaltab kan kræves erstattet</u>

5.2.1 Servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.4, foreskriver specifikt, hvilken erstatning Sagsøgerne har ret til i tilfælde af skade på eller tab af gods (understregning tilføjet):

> "*When the Service Provider is liable for damage to or loss of the Cargo, Vestas is entitled to compensation calculated by reference to the invoice value of the Cargo damaged or lost or, if the Service Provider proves that the invoice value is substantially higher than the market value of the Cargo at the time of and place for delivery, by reference to such market value of the Cargo damaged or lost and compensation for freight and other charges, export, import and customs duties and similar costs and expenses incurred by Vestas in respect of the Cargo.*"

5.2.2 Servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.12, foreskriver herudover, at Sagsøgerne ikke har ret til erstatning for konsekvenstab eller indirekte tab ud over, hvad der måtte fremgå af servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.4.

5.2.3 Sagsøgerne gør i deres påstandsdokumentet gældende, at det af servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.11, følger, at DSV Ocean er ansvarlig efter dansk rets almindelige regler, og at Sagsøgerne derfor har ret til at kræve erstatning for positiv opfyldelsesinteresse og dermed blive stillet, som om brandskaden ikke var indtrådt.

5.2.4 DSV Ocean bestrider, at dette følger af servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.11, som slet ikke angår skade på eller tab af gods, jf. servicekontraktens appendiks D, pkt. 2.7.9:

> "*Re Clause 4.1.10: This clause provides that the Service Provider's liability for other damage or loss suffered by Vestas, ie other damage or loss than that suffered as a result of damage to, loss of or delay in delivery of the Cargo, is determined in accordance with Danish law*."

5.2.5 Ved at sammenholde servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.10 med kl. 4.1.11, kan der ikke være tvivl om, at der er tale om en fejlskrift, når appendiks D, pkt. 2.7.9 henviser til kl. 4.1.10. Henvisningen er rettelig til kl. 4.1.11.

5.2.6 DSV Ocean gør på denne baggrund gældende, at Sagsøgerne alene har krav på erstatning af et normaltab som beskrevet i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.4.

5.2.7 DSV Ocean gør i denne forbindelse gældende, at referencen til godset fakturaværdi i servicekontraktens appendiks C, kl. 4.1.4, må forstås som FCA-værdien iht. faktura, dels fordi alternativet er markedsvær-

dien på stedet og tidspunktet for udlevering, og dels fordi det ellers ikke giver mening i tillæg hertil at kunne kræve fragt.

5.2.8 Sagsøgerne ikke forklaret eller dokumenteret, hvad fakturaværdien var for det beskadigede gods, og har i stedet alene indtalt et erstatningskrav baseret på fakturaværdien af erstatningskomponenter.

5.2.9 DSV Ocean gør gældende, at Sagsøgerne dermed ikke har dokumenteret normaltabet, som de i tilfælde af ansvar for DSV Ocean ville kunne kræve erstattet.

5.2.10 DSV Ocean gør gældende, at Sagsøgerne under alle omstændigheder ikke vil kunne kræve et normaltab på mere end NZD 7.959.880,52 erstattet, hvis der tages udgangspunkt i værdien af erstatningskomponenterne. Dette normaltab er opgjort som følger:

Tabspost	**Beløb (NZD)**
Værdi af naceller	6.011.320,08
Værdi af "hubs"	1.666.548,62
Værdi af containere	0,00
Forholdsmæssig fragt	412.876,82
Restværdi af gods	- 130.865,00
I alt	**7.959.880,52**

5.2.11 Hvad angår værdien af de 12 naceller, er denne ifølge Sagsøgernes tabsopgørelses pkt. 19 og Sagsøgernes Processkrift 7, pkt. 80-82, NZD 6.011.320,08 baseret på en stykpris i USD på 358.873,28.

5.2.12 Hvad angår værdien af de 11 "hubs", er denne ifølge Sagsøgernes tabsopgørelses pkt. 11 og Sagsøgernes Processkrift 7, pkt. 54-56, NZD 1.666.548,62 baseret på en stykpris i USD på 108.537,00.

5.2.13 Hvad angår værdien af containerne eller rettere deres indhold, ses Sagsøgerne med Processkrift 7 at have frafaldet denne del af kravet.

5.2.14 Hvad angår fragten for det beskadigede gods, fakturerede DSV Ocean i alt USD 425.300, jf. fragtfakturaen fremlagt som bilag 16.

5.2.15 Fragtfakturaen var baseret på den samlede volumen af godset på 5.503,64 m3.

5.2.16 Ifølge bilag G, s. 1 havde hver nacelle dimensionerne: 12,87 m * 4,01 m * 4,26 m og dermed et rumfang på 219,85 m3. De 12 naceller havde derefter et rumfang på 2.638 m3.

5.2.17 Ifølge bilag G, s. 1, havde hver hub dimensionerne 5,47 m * 3,78 m * 3,97 m og dermed et rumfang på 82,01 m3. De 11 hubs havde derefter et rumfang på 902 M3.

5.2.18 De fire containere var 40-fods "high cube" containere og havde som sådan standardrumfanget (udvendigt) på 76 m3, hvorved det samlede rumfang for de fire containere var 304 m3.

5.2.19 Det samlede rumfang af det beskadigede gods var herefter: 2.638 m3 + 908 m3 + 304 m3 = 3.846 m3.

5.2.20 Den forholdsmæssige fragt kan herefter opgøres som følger: USD 425.300 * (3.846 m3/5.503,64 m3) = USD 297.185.

5.2.21 DSV Oceans fragtfaktura forfaldt til betaling den 4. februar 2021. Kursen for amerikanske dollars var på denne dato ifølge nationalbanken 6,1993. Kursen for New Zealandske dollars var samme dato ifølge nationalbanken 4,4622. Den forholdsmæssige fragt i NZD kan således beregnes som følger: USD 297.185 * (6,1993/4,4622) = NZD 412.876,82.

5.2.22 Hvad restværdien af det beskadigede gods, har Sagsøgerne i Sagsøgernes processkrift 7 anført, at godset havde en restværdi på NZD 130.865.

…"

Rettens begrundelse og resultat

Retten skal tage stilling til, om DSV er ansvarlig for det tab, som er påført Vestas og If i forbindelse brandskader på vindmølledele, som opstod i forbindelse med losningen af vindmølledelene den 18. december 2020 i Napier Havn. Retten skal herunder tage stilling til, om DSV er fritaget for ansvar i medfør af punkt 4.1.3 i appendiks C til servicekontrakten. Hvis dette ikke er tilfældet, skal retten desuden tage stilling til tabsopgørelsen og spørgsmålet om ansvarsbegrænsning.

Retten lægger på baggrund af konklusionerne i rapporterne fra henholdsvis Corporate Risks og de newzealandske myndigheder samt forklaringen fra Grant Weaver til grund, at branden på Kota Bahagia opstod i forbindelse med arbejdet med at skære vindmølledelene fri under losningen af skibet, hvor gnister fra skærebrænderen antændte noget af det tømmer, som havde været brugt til at understøtte nacellerne, hvorefter der gik ild i nacellernes glasfiber. Retten lægger desuden til grund, at det hold fra K R Tong Engineering, som udførte arbejdet med at skære vindmølledelene fri i lastrum 2 den 18. december 2020, ikke iagttog grundlæggende forholdsregler for forebyggelse af brand ved hot works, idet de ikke havde gjort dækket i lastrummet vådt, inden de begyndte

skærebrænderarbejdet, ikke brugte brandtæpper, og ikke sørgede for, at der hele tiden var en brandvagt i lastrummet. Retten lægger derfor til grund, at branden opstod på grund af grov uagtsomhed udvist af svejseholdet fra K R Tong Engineering.

Dertil kommer, at stevedorerne var i gang med at losse containerne fra lastrum 2 ved hjælp af skibets kran, da branden blev opdaget, og at den stevedor, som betjente kranen, forlod kranen uden at hejse krogen op af lastrummet, hvilket betød, at lastrummets luger ikke kunne lukkes, og skibets automatiske brandslukningsanlæg derfor ikke kunne aktiveres.

Det er fastslået ved Sø- og Handelsrettens kendelse af 13. juni 2023, at den mellem parterne indgåede servicekontrakt med tilhørende appendiks A til H skal finde anvendelse ved den videre pådømmelse af sagen.

Det er ubestridt, at skaden på godset skete under søtransporten, og at dansk ret finder anvendelse, jf. appendiks C, punkt 6.1.

Det fremgår af punkt 3.2.1 i appendiks C, at DSV som Service Provider er personligt ansvarlig for udførelsen af alle ydelser inden for rammen af servicekontrakten. Dette ansvar omfatter tillige handlinger og undladelser foretaget af DSVs underleverandører, agenter, ansatte samt øvrige underordnede. Bestemmelsen afspejler Vestas' ønske om en "one-stop-shop"-løsning, hvor Vestas alene skal holde sig til DSV, hvilket også følger af servicekontraktens noter i appendiks D, punkt 2.4.1.

DSVs erstatningsansvar er beskrevet i appendiks C, punkt 4.1.1, hvoraf fremgår blandt andet, at DSV er erstatningsansvarlig for skade på gods, mens dette er i DSVs eller en underleverandørs varetægt, svarende til den almindelige ansvarsbestemmelse i sølovens § 275, stk. 1.

Punkt 4.1.3 (ii) i appendiks C indeholder en undtagelse til ansvarsbestemmelsen i punkt 4.1.1, som fritager DSV for ansvar i tilfælde af brand, medmindre branden skyldes "*the actual fault or privity of the Service Provider*". Det er desuden en forudsætning for ansvarsfritagelse, at DSV ikke kan holde en underleverandør ansvarlig for skaden, og at skaden ikke er opstået som følge af skibets usødygtighed, og denne usødygtighed var til stede enten inden eller ved rejsens begyndelse. Det fremgår af appendiks D, punkt 2.7.3, at intentionen med bestemmelsen er, at DSV ikke er fritaget for ansvar, medmindre DSV ville have været ansvarsfritaget efter kapital 13 i søloven, navnlig § 276.

Retten finder, at punkt 4.1.3 (ii) må forstås således, at DSV er fritaget for ansvar, medmindre branden skyldes fejl fra DSV selv, og således ikke omfatter fejl begået af DSVs underleverandører eller andre, som DSV hæfter for. Retten har

herved lagt vægt på bestemmelsens ordlyd, hvor der alene nævnes "Service Provider" modsat punkt 3.2.1 og punkt 4.1.1, som specifikt nævner "subcon-tractor". Bestemmelsen må desuden forstås i sammenhæng med sølovens § 276, stk. 1, nr. 2, og Haag Visby Reglernes artikel IV, regel 2(b), som har en ordlyd svarende til punkt 4.1.3 (ii). Dette støttes også af bemærkningerne i appendiks D, punkt 2.7.3.

Da branden ikke skyldes fejl eller forsømmelser fra DSV, men som tidligere fastslået grov uagtsomhed fra svejseholdet fra K R Tong Engineering, er DSV ikke på dette grundlag afskåret fra at påberåbe sig punkt 4.1.3 (ii).

Retten finder desuden, at DSV har godtgjort, at branden ikke skyldes, at skibet ikke var sødygtigt, da skibet påbegyndte søtransporten fra Kina til New Ze-aland. Retten har herved lagt vægt på, at det i TAIC-rapporten pkt. 2.25 er fast-slået, at Kota Bahagia var *"suitable for carrying project cargoes of heavy machinery and components"*, og at det fremgår af samme rapport punkt 2.38 til 2.39, at ski-bets reder, Pacific International Lines, havde sørget for et sikkerhedsstyringssy-stem, som inkluderede en særlig procedure ved udførelse af "hot works". Syste-met var i overensstemmelse med gældende regler og standarder. Retten lægger desuden til grund, at skibet var udstyret med nødvendigt brandslukningsud-styr, herunder et CO2-brandslukningsudstyr i skibets lastrum, og at TAIC ikke har fundet anledning til at kritisere udstyret ombord.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt DSV kan holde en underleverandør ansvarlig for skaden, lægger retten til grund, at DSV alene har kontraheret med HongFa Shipping og således hverken med Ferguson Marine, stevedorerne eller K R Tong Engineering. Det fremgår af recap'et dateret den 31. august 2020 mel-lem DSV og HongFa Shipping blandt andet, at aftalen henviser til Vestas Gen-con 94, som udgør en del af servicekontrakten. Vestas Gencon 94 indeholder i klausul 48 en "Clause Paramount", hvorefter enten Haag eller Haag Visby Reg-lerne finder anvendelse. Det følger heraf, at HongFa Shipping vil kunne på-beråbe sig en bestemmelse om ansvarsfritagelse som følge af brand, f.eks. Haag Visby Reglernes artikel IV, regel 2 (b). Retten finder på den baggrund, at DSV i tilstrækkelig grad har bevist, at det ikke vil være muligt for DSV at holde sin underleverandør HongFa Shipping erstatningsansvarlig for brandskaderne.

På grundlag af det anførte finder retten, at betingelserne for ansvarsfritagelse i medfør af appendiks C, punkt 4.1.3 (ii) er opfyldt. Retten tager derfor DSVs fri-findelsespåstand til følge.

Efter udfaldet af sagen skal Vestas og If betale delvise sagsomkostninger til DSV med 1 mio. kr. til dækning af DSVs udgifter til advokatbistand.

Retten har ved fastsættelsen af beløbet taget hensyn til sagens værdi, forløb og omfang, herunder at der har været gennemført en delhovedforhandling på 2 ½ retsdag om værneting, som DSV tabte, og at denne hovedforhandling har varet 4 retsdage.

THI KENDES FOR RET:

DSV Ocean Transport A/S frifindes.

Vestas-New Zealand Wind Technology Limited og If P&C Insurance Ltd (publ) skal til DSV Ocean Transport A/S betale sagsomkostninger med 1 mio. kr.

Beløbet skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

Vejledning om anke af Sø- og Handelsrettens dom

Du kan som udgangspunkt anke (klage over) afgørelsen til landsretten.

Du kan i særlige tilfælde anke direkte til Højesteret.

Fristen for anke er **4 uger**, fra Sø- og Handelsretten afsagde dom.

Du kan kun anke bestemmelser om sagsomkostninger særskilt med tilladelse fra Procesbevillingsnævnet. Du skal i givet fald indlevere din ansøgning til Procesbevillingsnævnet. Dette kan ikke ske via minretssag.dk. Fristen for ansøgning om anketilladelse er **4 uger**.

Du kan læse mere om anke og anketilladelse i retsplejelovens §§ 368 – 373.

Reglerne er også kort beskrevet på Sø- og Handelsrettens hjemmeside under "Sagsbehandling og vejledninger", underrubrik "Anke og kære ".

Praktiske oplysninger

Du kan oprette en anke direkte på sagen på minretssag.dk ved at trykke på "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen.