



BORGARTING LAGMANNSRETT

DOM

Avsagt: 15.11.2021

Saksnr.: 20-062574ASD-BORG/03

Dommere:

Lagdommer
Lagdommer
Ekstraordinær
lagdommer

Fanny Platou Amble
Carl August Heilmann
Jakob Wahl

I Anke

Ankende part

J. Lauritzen Singapore Pte.
Ltd.

Advokat Christian
Hauge
Rettslig medhjelper
Henrik Møinichen

Ankende part

Bibby Transport Ltd.

Advokat Henrik Hagberg
Rettslig medhjelper
Henrik Møinichen

Ankematpart

If P&C Insurance Holding
Ltd.

Advokat Frithjof
Herlofsen

Ankematpart

Yara Asia Pte. Ltd.

Advokat Frithjof
Herlofsen

Ankematpart

Yara Asia Pte.Ltd

Advokat Frithjof
Herlofsen

II Anke

Ankende part

Kaskoassurandørene
J. Lauritzen Singapore Pte.
Ltd.

Advokat Henrik Hagberg
Advokat Christian
Hauge
Rettslig medhjelper
Henrik Møinichen

Ankende part

Ankende part

Bibby Transport Ltd.

Advokat Henrik Hagberg
Rettslig medhjelper
Henrik Møinichen

Ankende part	Assuranceforeningen Gard Gjensidig	Advokat Henrik Hagberg Rettslig medhjælper Henrik Møinichen
Ankemoᵗpart	If P&C Insurance Holding Ltd.	Advokat Frithjof Herlofsen
Ankemoᵗpart	Yara Asia Pte. Ltd.	Advokat Frithjof Herlofsen
Ankemoᵗpart	Yara Asia Pte.Ltd	Advokat Frithjof Herlofsen

Saken gjelder krav om erstatning etter sjøloven for skade på last og skip.

Lasteskipet M/V Cheshire fraktet i august 2017 en last på drøyt 42 600 tonn NPK kunstgjødsel for Yara Asia Pte. Ltd. («Yara Asia» eller «Yara») fra Herøya. Lasten skulle til Thailand, men gjødselen gjennomgikk underveis en kjemisk prosess som førte til sterk varmeutvikling og giftige gasser. Hele mannskapet ble evakuert sør for Gran Canaria ni dager etter avgang. Størstedelen av lasten ble ødelagt og skipet ble erklært totaltapt.

Saken gjelder Yara Asias krav om erstatning for lasten og pådratte kostnader. Kravet er rettet mot bortfrakteren J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. («Lauritzen»), som var Yaras kontraktspart, og skipets eier, Bibby Transport Ltd. («Bibby»). Yaras krav omtales som hovedkravet. Bibby og Lauritzen har i fellesskap fremmet motkrav mot Yara Asia med krav om erstatning for tap av skipet og andre tapsposter som følger av havariet. Forsikringsselskaper er involvert på begge sider.

Sakens bakgrunn er beskrevet slik i tingrettens dom:

Yara International ASA ("Yara") ble etablert i 1905 og er et globalt selskap som er etablert i rundt 160 land. Selskapet er verdens største produsent av NPK-gjødsel. Yara Asia Pte. Ltd. («Yara Asia eller Yara») er et selskap registrert i Singapore, og som eies fullt ut av Yara International. Yara Asia fungerer som et salgskontor for Yara i det asiatiske markedet. I 2017 befraktet Yara om lag 188 skip til å utføre sjøtransporter av blant annet NPK-gjødsel. 45 av sjøreisene skjedde fra fabrikken på Herøya utenfor Porsgrunn, hvor også M/V "Cheshire" ble lastet.

J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. (Lauritzen) er et dansk rederi. De både eier og leier inn skip. Lauritzen og Yara Asia hadde i desember 2015 inngått en fraktavtale om at Lauritzen skulle forestå en rekke transporter av gjødsellast mellom Norge og Asia. Lasten skulle bestå av «NPK» eller «CN» i bulk.

Bibby Transport Ltd. («Bibby») er et britisk transportselskap, hovedsakelig innen sjøtransport. Det er eiet av Bibby line group, som har 4000 ansatte. Bibby var eier av «MV Cheshire».

Assuranceforeningen Gard Gjensidig (Gard) er verdens største innen ansvarsforsikring av skip. Selskapet er norsk. M/V Cheshire var forsikret hos Gard.

Kaskoassurandørene er Bibbys kaskoassurandører, og er listet opp på forsiden og i domsslutningen.

Bibby, Gard og Kaskoassurandørene vil enkelte steder i dommen bli omtalt samlet som «Bibby» .

Det følger av fraktavtalen mellom Yara og Lauritzen at Lauritzen skulle utpeke hvilket skip som skulle gjennomføre hver enkelt transport. For å gjennomføre den reisen saken gjelder, befraktet Lauritzen inn skipet MV Cheshire fra Lauritzen Bulkens A/S. Lauritzen Bulkens A/S hadde befraktet skipet fra Pacific Gulf Shipping

Company Pte. Ltd., («PGS»), som igjen hadde befraktet skipet fra Bibby på et tidscerteparti. Teknisk management og bemanning av skipet var satt ut til selskapet V-Ships Asia Group Pte. Ltd. Alle certepartiene innebar allikevel at Bibby hadde fullt driftsansvar for skipet.

NPK-gjødselen ble lastet ombord i skipet i perioden 31. juli 2017–5. august 2017. NPK-gjødsel betegnes gjerne som kunstgjødsel (uorganisk gjødsel) som er basert på ammoniumnitrat. På engelsk omtales dette som "ammonium nitrate based fertilizer" ("ANBF"). NPK-gjødsel inneholder bl.a. stoffene nitrogen (N), fosfor (P) og kalium (K). Sammensetningen beskrives gjennom tre tallkombinasjoner som viser den prosentvise andelen av nitrogen (N), fosfor (P) og kalium (K), for eksempel NPK 15-15-15 som denne saken hovedsakelig gjelder.

Det ble gitt informasjon til Lauritzen og Bibby om at lasten ikke måtte utsettes for varme, og at alle elektriske lamper og installasjoner i lasterommene måtte være frakoblet. Skipet forlot Yaras produksjonsanlegg på Herøya utenfor Porsgrunn om morgenen 6. august 2017. Skipet skulle til Gran Canaria og derfra fortsette mot Thailand. Kapteinen sendte den 11. august 2017 ut en «Note of protest» til blant annet Yara, Bibby og Lauritzen. Det stod at lasten i lasterom nummer 4 avga vann/ fuktighet og giftig gass. Kapteinen opplyste at alle lasterommene var lukket og at det ikke var noen lamper som stod på. I dagene som fulgte oppstod det sterk utvikling av giftig røyk og varme. Skipet fikk ikke tillatelse til å ankre opp utenfor Gran Canaria, og kapteinen ble bedt om å holde en avstand på 30 nautiske mil. Skipet ble liggende sør-øst for Gran Canaria. Retten vil gå nærmere inn i hendelsesforløpet nedenfor.

Det ble klart at lasten gjennomgikk dekomposisjon. Kort beskrevet, innebærer dette at gjødselen spaltes eller brytes ned. Når gjødselen dekomponerer, blir det frigjort varme, vanndamp og ulike gasser som nitrogenoksid, hydrogenklorid, ammoniakk og klorin. Gassene er giftige.

Yara sendte en representant for beredskapsavdelingen, Richard Campbell, til Gran Canaria for å yte assistanse om bord i skipet. Han kom om bord natt til 14. august. Etter at han var kommet om bord, skjedde det en eksplosjonslignende hendelse i lasterom nr. 4. Lastelukan ble presset opp med en smell. Deler av lasten ble kastet ut over dekk og sjøen omkring. Lasten hadde så høy varme at enkelte trepaller på dekk tok fyr.

Senere samme dag ble hele mannskapet, og Richard Campbell, evakuert fra skipet med helikopter. På vei vekk, ble det observert at en av de andre lastelukene også ble presset opp, tilsvarende det som nettopp hadde skjedd i lasterom 4.

Ingen i mannskapet ble skadet, men flere ble lagt inn til observasjon på sykehus, fordi de hadde vært i kontakt med giftig gass.

Etter at mannskapet var evakuert, ble et profesjonelt bergingsselskap engasjert for å berge skipet. Dekomponeringsprosessen i lasten spredte seg til de øvrige lasterommene, og varte frem til slutten av august 2017. Bergingsoperasjonen ble avsluttet 13. september 2017. Skipet ble slept til Motril i Spania, hvor lasten ble losset av, og det ble satt i gang undersøkelser for å avdekke årsaken til ulykken, samt å besiktige skadene på skipet. I april 2018 ble skipet slept til Tyrkia for skraping. Yara solgte deler av lasten ved dekningsalg.

Oslo tingrett avsa 20. februar 2020 dom med slik domsslutning:

I hovedsøksmålet:

1. J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. og Bibby Transport Ltd. dømmes, begge for en og en for begge, til innen 2 -to- uker å betale til Yara Asia Pte. Ltd., Yara Insurance DAC og If P&C Insurance Holding Ltd., erstatning med
 - USD 20.900.967 -tjuemillionernihundretusenihundreogsekstisyv- amerikanske dollar med tillegg av forsinkelsesrente regnet fra 27. oktober 2018 og til betaling skjer, samt
 - USD 9.846 -nitusenåttehundreogførtiseks- amerikanske dollar,
 - NOK 1.984.018 -enmillionnihundreogåttifiretusenogatten- norske kroner,
 - GBP 109.183 -etthundreognitusenetthundreogåttitre- britiske pund,
 - EUR 3.780.220 -tremillionersyvhundreogåttitusetohundreogtjue- euro med tillegg av forsinkelsesrente fra 30. november 2019 og til betaling skjer.
2. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. og Bibby Transport Ltd. dømmes, begge for en og en for begge, til å betale til Yara Asia Pte. Ltd. 5.000 -femtusen- Euro, innen 2 -to- uker, med tillegg av forsinkelsesrente fra forfall og til betaling skjer.
3. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. og Bibby Transport Ltd. dømmes, begge for en og en for begge, til å betale til Yara Insurance DAC, 595.000 -femhundreog-nittifemtusen- euro innen 2 -to- uker fra dommens forkynnelse med tillegg av forsinkelsesrente fra forfall og til betaling skjer.
4. Yara Asia Pte. Ltd. skal ikke betale felleshavaribidrag eller bergelønn.
5. J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. og Bibby Transport Ltd. dømmes, begge for en og en for begge, til å betale til Yara Asia Pte. Ltd., Yara Insurance DAC og If P&C Insurance Holding Ltd.
 - Utgifter i forbindelse med saken med GBP 35.796 –trettifemtusensyvhundreog-nittiseks- britiske pund, EUR 101.873 –etthunderogentusensåttehundreogsyttitre- euro og NOK 131.963 –etthundreogtrettientusenihundreogsekstitre- norske kroner,
 - Advokathonorar med 4.315.458 –firemillionertrehundreogfemtentusenfire- hundreogfemtiåtte- norske kroner,
 - Rettsgebyr med 51.401 -femtientusenfirehundreogen- norske kroner, innen 2 – to- uker fra dommens forkynnelse.

Felles slutning i motsøksmålene:

1. Yara Asia Pte. Ltd. frifinnes.
2. Yara Asia Pte. Ltd. skal ikke betale felleshavaribidrag eller bergelønn.

3. If P&C Insurance Holding Ltd., Assuranceforeningen Gard Gjensidig, Lloyd's Syndicate AML 2001 , Lloyd's Syndicate AES 1225 , Allianz Global Corporate & Speciality SE , Gard (UK) Limited – as agent for Gard Marine & Energy Insurance (Europe) AS, AXA Corporate Solutions Assurance , Amtrust at Lloyd's Hull Consortium Lloyd's Syndicate ASP 4711 , Lloyd's Syndicate AAL 2012 , Lloyd's Syndicate NVA 2007 , Lloyd's Syndicate AUL 1274 , HCC International Insurance Company PLC , Lloyd's Syndicate TSS 1884 , Lloyd's Syndicate TAL 1183 , Lloyd's Syndicate AMA 1200 , Lloyd's Syndicate CNP 4444 og J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd., plikter en for alle og alle for en å betale til Yara Asia Pte. Ltd., Yara Insurance DAC og If P&C Insurance Holding Ltd.,
- Utgifter i forbindelse med saken med GBP 35.796 –trettifemtusensyvhundreog-nittiseks- britiske pund, EUR 101.873 –etthunderogtusenåttehundreogsyttitre-euro og NOK 131.963 –etthundreogtrettientusenihundreogsekstire- norske kroner,
 - Advokathonorar med 4.315.458 –firemillionertrehundreogfemtentusenfire-hundreogfemtiåtte- norske kroner,
- innen 2 – to- uker fra dommens forkynnelse.

Bibby Transport Ltd., Kaskoassurandørene, Assuranceforeningen Gard Gjensidig og J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. har anket dommen til Borgarting lagmannsrett. Ankeforhandling ble holdt 12.-28. oktober 2021 i lokalene til Radisson Blu Plaza Hotel i Oslo. Til sammen 19 personer avga forklaringer, inkludert ni sakkyndige vitner. Om bevisføringen for øvrig vises til rettsboken.

De ankende parter **Bibby Transport Ltd., Kaskoassurandørene og Assuranceforeningen Gard - Gjensidig** (heretter omtalt som Bibby) har i hovedtrekk gjort gjeldende:

Sakens kjerne når det gjelder hovedkravet – skaden på lasten – er at denne lastens evne til å gjennomgå selvoppholdende dekomposisjon, som Yara kjente til men ikke opplyste om, utgjør en «annen årsak» etter sjøloven § 275 tredje ledd, med den konsekvens at Yara selv må bære det alt vesentlige av tapet. Det skyldes ikke feil eller forsømmelse fra mannskapet at denne andre årsaken ikke ble avdekket eller håndtert tidligere. Når det gjelder motkravet – skaden på skipet – brøt Yara på samme måte sin plikt etter sjøloven § 257 til å opplyse om lastens «farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak», med den følge at Yara er objektivt ansvarlig for tapet av skipet etter sjøloven § 290. Alternativt leder Yaras brudd på sin informasjonsplikt til ansvar for dette tapet etter sjøloven § 291, jf. §§ 257-58.

Bevisførselen har avdekket en helt annen faregrad ved den NKP-gjødselfrachten som saken gjelder enn hva Yara forut for hendelsen har kommunisert eksternt, inkludert hva som ble

kommunisert til de ankende parter. Yara var klar over at denne lasten, selv om den var korrekt klassifisert som «non-hazardous» klasse C gjødsel i henhold til IMOs trautest, hadde evnen til å gjennomgå selvoppholdende dekomposisjon når den ble fraktet i bulk, blant annet på grunn av sitt klorinnhold. «Dekomposisjon» og «selvoppholdende dekomposisjon» er to ulike kjemiske prosesser som begge er utløst av en ekstern varmekilde, men hvor vanlig dekomposisjon – i motsetning til den selvoppholdende – opphører når varmekilden fjernes. Dette fordi vanlig dekomposisjon i seg selv ikke frigjør tilstrekkelig energi til å fortsette, jf. definisjonen til en av de fremste ekspertene på området, Harry Kiiski i artikler fra perioden 2000-2009 og forskningsrapporter fra Kish Shah og David Thompson i 1996/2000.

Som følge av alvorlige dekomposisjonshendelser på 1980-tallet og et fransk initiativ i den forbindelse for å stramme inn IMO-regelverket fordi trautesten ikke var egnet til å avdekke den reelle risikoen, utførte Yara storskala tester i Landskrona på starten av 1990-tallet. Testene viste at gruppe C-produkter som passerer trautesten likevel kan undergå selvoppholdende dekomposisjon når den lagres i store kvanta, herunder fraktes i bulk på et skip. Yara var også kjent med flere ulykker til sjøs der gruppe C-laster undergikk selvoppholdende dekomposisjon, blant annet MV Sava Star (1993), MV Osterdijk (2007), MV Jin Yuan Ling (2010) og MV Trudy (2013), og var ifølge Yaras vitne Nina Hammer ikke overrasket over at dekomposisjonen om bord på Cheshire gikk så langt som den gjorde. Videre var Yara, også gjennom sin internasjonale bransjeorganisasjon CEFIC, godt kjent med det arbeidet som over flere år pågikk i regi av IMO knyttet til trautestens begrensninger når det gjaldt den reelle risikoen for selvoppholdende dekomposisjon i visse typer gruppe C-gjødsel i bulk. Yara var også kjent med ulike initiativer i den forbindelse for å endre/forbedre klassifiseringsreglene og informasjonen som gis i IMSBC-koden. Dette arbeidet skjøt fart etter Cheshire-ulykken og har resultert i at det nå er i ferd med å bli vedtatt en endring i IMSBC-koden der den type gjødsellaster som vår sak gjelder, skal klassifiseres i en ny, særskilt gruppe B (MHB), det vil si last som er farlig i bulk. Det vil da fremgå uttrykkelig at dekomposisjon, hvis den første blir initiert, kan spre seg til hele lasten. For B (MBH) last vil det også bli opplyst om at oksygenmålinger kan gi et tidlig signal om dekomposisjon og om viktigheten av rask handling. Endelig vil det bli gitt tydeligere informasjon om slukking med vann, herunder fordelene med å bruke Victorlanser. Dersom Bibby hadde hatt den informasjonen som nå skal inngå i IMSBC-kodens informasjon om gruppe B (MHB)-last, hadde rederiet ikke akseptert lasten. Uansett ville mannskapet om bord da hatt helt andre muligheter til å håndtere hendelsen tidlig og avverge det alt vesentlige av skaden.

At lasten var klassifisert som «non-hazardous» etter dagjeldende IMBC-kode, utelukker ikke at den kan være å anse som farlig last etter sjøloven § 257 eller for øvrig må behandles med særlig omhu etter sjøloven § 258. De ankende parter gjør gjeldende at Yara har misligholdt opplysningsplikten både etter IMSBC-koden – som gjelder som norsk forskrift – og sjøloven §§ 257-258. Gjennom ulike enkeltregler, blant annet section 1.2.1,

4.2.3 og chapter VI reg 2, statuerte IMSBC-koden en plikt for senderen, som er den som har kjennskap til lasten, til å opplyse om alle relevante forhold for å sikre at transportøren fikk tilstrekkelig informasjon til å gjennomføre transporten på en trygg måte.

Ut fra sin konkrete og reelle faregrad var den aktuelle NPK-lasten «farlig last» i sjølovens forstand. Hendelsesforløpet i seg selv viser dette – dekomposisjonen lot seg ikke stoppe før både skip og last ble totalskadet. Det underbygges også at den nye IMSBC-klassifiseringen i gruppe B (MHB), som er begrunnet i visse gjødsellasters evne til å undergå selvoppholdende dekomposisjon. Generelt kjennetegnes gruppe B laster nettopp av at de «possess a chemical hazard» som kan lede til en farlig situasjon om bord i et skip.

Det er uten betydning etter sjøloven § 257 første ledd om Yara var kjent med lastens farlige egenskaper. I relasjon til de øvrige ansvarsreglene kan Yaras kunnskap likevel ha betydning, ikke minst ved vurderingen av hvem som skal bære risikoen for eventuell forsinket håndtering fra mannskapets side. I foreliggende tilfelle hadde Yara den relevante kunnskapen. Det vises til det som allerede er sagt om Landskrona-testingen og tidligere dekomposisjonshendelsene til sjøs.

Evnen til å undergå selvoppholdende dekomposisjon var ikke en egenskap ved NPK-laster generelt eller den aktuelle lastetyper som var alminnelig kjent, og som transportør og mannskap derfor måtte forutsettes å ha kunnskap om. Også i granskingsrapporten fra flaggstaten Isle of Man om hendelsen legges til grunn at lastens egenskaper avvek fra opplysningene som Bibby og mannskapet hadde fått, ved at dekomposisjonen – til tross for at lasten hadde bestått trauesten – fortsatte gjennom hele lasten. Det var heller ikke noe annet i den informasjonen som ble gitt i IMSBC-koden eller fra Yara forut for reisen som kunne indikere at lasten hadde evne til å gjennomgå selvoppholdende dekomposisjon. IMSBC-koden advarer bare mot dekomposisjon og giftige gasser hvis lasten utsettes for en kraftig varmekilde. Det advares ikke mot en risiko for selvoppholdende dekomposisjon, heller ikke gjennom henvisningen til gjødsellaster i gruppe B («class 9 under UN 2071»). Fordi det i IMSBC koden er laget spesifikke vedlegg for de mest vanlige lastetyper, er dessuten den naturlige forståelsen at hvert vedlegg skal leses for seg, med mindre det eksplisitt gis henvisning til et annet vedlegg. Henvisningene i IMSBC-koden for klasse C gjødsellast om dekomposisjon kan påvirke skipets stabilitet gjennom at det kan bli nødvendig å påføre store mengder vann og at massen på lasten kan reduseres vesentlig gjennom gassutviklingen, refererer seg til spesielle situasjoner der varmekilden er vanskelig å få kontroll over. For eksempel der varmekilden er oppvarmet tungolje til drift av skipet, eller ordinær brann i et tilstøtende lasterom som inneholder en annen type last.

Informasjonen som ble gitt av Yara til mannskapet om bord understreker risikoen ved varmekilder, men knytter den først og fremst til utviklingen av giftige gasser. Slike gasser er farlig for mannskapet, men ikke for skipet. Anbefalingen i dokumentene om å overvåke temperaturen i lasten refererer seg spesifikt til risikoen for «thermal» altså endotermisk

dekomposisjon (som krever tilførsel av varme), ikke selvoppholdene dvs. eksotermisk dekomposisjon (som avgir varme). At det er gassutviklingen som utgjør det sentrale risikomomentet i Yaras dokumentasjon til transportøren, underbygges også av at Yara gir samme advarsel for alle NPK gjødsellaster i gruppe C, også MOP-laster (der kalium-komponenten er basert på kaliumsulfat) som ikke har den evnen til slik selvoppholdende dekomposisjon som skjedde om bord i Cheshire (der kalium-komponenten var basert på kaliumklorid, såkalt SOP).

Prinsipalt anføres at lasten ikke ville vært om bord i Cheshire dersom Yara hadde gitt riktige og fullstendige opplysninger. Under certepartiet med PGSC, som Lauritzen chartret skipet fra, var Bibby kun forpliktet til å frakte «harmless fertilizers», mens «injurious og dangerous goods» – som i dette tilfellet – var ekskludert. I så fall ville verken skaden på lasten eller skaden på skipet ha oppstått. Det vises til forklaringen fra administrerende direktør i Bibby, Jebb Kitchen. Rettslig grunnlag for frifinnelse for ansvar for lasteskaden er sjøloven § 275 første ledd: skaden skyldes ikke feil eller forsømmelse fra Bibby.

Subsidiært anføres at skaden på lasten skyldes samvirkende årsaker, jf. sjøloven § 275 tredje ledd. En svært liten del av lasteskaden ble forårsaket av feilen som ble begått ved at lampen i lasterommet sto på, og som Bibby har ansvaret for. Når dekomposisjonen fortsatte etter at mannskapet koblet fra lampen, blir spørsmålet om det foreligger feil eller forsømmelse fra mannskapet etter sjøloven § 275 første ledd knyttet til å avverge eller begrense konsekvensene av et etterfølgende forhold – selvoppholdende dekomposisjon – som Yara er ansvarlig for etter tredje ledd. Det må i den forbindelse også vurderes om en annen håndtering fra mannskapets side ville endret hendelsesforløpet.

Ut fra IMSBC-koden og materialet mottatt fra Yara, var det i realiteten to forhold mannskapet var varslet om å passe på, ut over at varmekilder skulle være slått av: temperaturøkninger ut over 40 grader og faren for giftige gasser. Det som ble observert 7. og 8. august var en mindre mengde vann fra drenerør i lasterom 4 og noen avvik i gassmålingene i form av en mindre reduksjon i oksygennivå og avvik på karbonmonoksid og metan. Det var ingen temperaturøkning. Ikke noe av det observerte ga klare holdepunkter for at det foregikk en dekomposisjon i lasten, noe som også ble bekreftet av Yaras representant Hermann Bode i hans forklaring for tingretten. Etter at det ble observert noe gass og gasslukt fra lasterom 4 om kvelden 8. august, men fortsatt ingen temperaturøkning, reagerte kapteinen adekvat ved å beordre at sikringene til lasterommene skulle tas ut og temperaturmålingene intensiveres til to ganger per døgn. Det aller tidligste tidspunktet det kan være aktuelt å kritisere mannskapet for feil eller forsømmelse var 9. august. Ved vurderingen av mannskapets handlemåte må det også tas i betraktning at Yara svært enkelt kunne gjort mannskapet bedre rustet til å oppdage og forstå hendelsen tidligere, ved å opplyse om evnen til selvoppholdende dekomposisjon, om fall i oksygennivået som et tidlig tegn på dekomposisjon, og om hvilke sikkerhetstiltak Yara selv benytter i egen virksomhet på land slik som gass-sensorer og Victor-lanser.

Dersom kapteinen hadde tatt kontakt med Yara m.fl. 9. august, er det etter Bibbys syn lite sannsynlig at Yara ville forstått alvoret i situasjonen og anbefalt skipet å søke nødhavn. Skipet befant seg da langt ute i Biscaya-bukta. De innspillene fra Yara som kom etter at kapteinen sendte «note of protest» 11. august, om å sjekke mulige varmekilder, ventilere lasten og bruke eller lage Victor-lanser, tydet på at Yara selv mente det var en vanlig termisk dekomposisjon som foregikk, ikke at dette hadde utviklet seg til en selvoppholdende dekomposisjon.

Selv om mannskapet hadde reagert tidligere, ville de ikke selv kunne stoppet dekomposisjonshendelsen med de hjelpemidler som sto til rådighet. I følge ekspertvitnet Mark Phillips startet dekomposisjonen allerede natten mellom 4. og 5. august. Etter Rory Haddens beregninger ut fra testingen i Edinburgh, hadde dekomposisjonen allerede tidlig 7. august ekspandert ut over metallomslutningen til «australian ladder», slik at det ikke ville ha hjulpet å spyle vann ned langs denne stigen. Som Yara selv ga uttrykk for under forsøkene på å få situasjonen under kontroll fra 11./12. august, ville det heller ikke nyttet å spyle store mengder vann inn i lasterommet på overflaten av lasten, fordi varmepunktet lå lenger ned.

Mannskapet kunne ikke ha avverget hendelsen eller redusert skaden på det tidspunktet de ut fra foreliggende informasjon hadde noen foranledning til å reagere. Det er derfor bare en svært liten del av skaden som kan henføres til den eneste forsømmelsen fra mannskapets som hadde noen innvirkning på hendelsesforløpet, nemlig at lampen i lasterom 4 ikke ble slukket i tide. Hadde ikke lasten hatt evnen til selvoppholdende dekomposisjon, ville dekomposisjonen mest sannsynlig vært begrenset til den gjødselen som lå innenfor metallkledningen som omsluttet «australian ladder», det vil si mellom 30 og 75 mt (metriske tonn). Etter Rory Haddens beregninger på grunnlag av forsøkene i Edinburgh ville skaden vært begrenset til under 10 mt. Ekspertvitnet John Bland har gitt uttrykk for at dekomposisjonen ville vært begrenset til et område på 50 cm i diameter. For enkelthets skyld mener Bibby at det kan legges til grunn at skaden ville vært begrenset til 1 000 mt, tilsvarende 10 % av lasten i lasterom 4.

Når det gjelder motkravet, anfører Bibby at Yara er objektivt ansvarlig for tap av skipet som følge av brudd på opplysningsplikten i sjøloven § 257, som redegjort for ovenfor, både når det gjaldt lastens farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak. Subsidiært er Yara ansvarlig etter den alminnelige ansvarsregelen i sjøloven § 290, ved at selskapet opptrådte uforsvarlig ved å gi uriktige og/eller misvisende opplysninger til Bibby. Størrelsen på motkravet er ikke omtvistet. For øvrig erkjenner Bibby å ha medvirket til skade på skipet ved at mannskapet lot lampen i lasterom 4 stå på, i strid med instruks. Det anføres at retten ved ansvarsfordelingen for motkravet bør benytte samme brøk som ved den subsidiære anførselen under hovedkravet (lasteskaden, sjøloven § 275 tredje ledd).

Det leder til at Yara må bære den alt vesentlige delen av de økonomiske konsekvensene av hendelsen.

Bibby anfører at Yaras tapsberegning ikke er i samsvar med regelen i sjøloven § 279. Bestemmelsen gir anvisning på en objektivisert normaltapsersstatning uavhengig av hvilket individuelt tap den aktuelle lasteeieren lider, for eksempel fordi det er inngått særlige gunstige (eller ugunstige) avtaler om kjøp eller salg av lasten. Retten må derfor se bort fra at Yara har en industriell virksomhet i Thailand som gjennom bearbeidelse og markedsføring oppnår en særlig høy pris på lokale markeder. Utfordringen er å fastsette verdien av lasten etter § 279 andre ledd, det vil si vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet på det sted og tidspunkt hvor lasten etter transportavtalen skulle vært utlevert. Verdien av bulklasten om bord i Cheshire kan derfor ikke beregnes ut fra hva Yara Thailand oppnår ved å selge ca. 850 000 sekker á 50 kg til lokale forhandlere, slik Yara gjør i sin tapsberegning. Uansett er det ikke tilstrekkelig å trekke fra «bagging costs», slik Yara har gjort, det må også trekkes fra et objektivt fortjenesteelement, overhead-kostnader mv.

For å finne en objektivisert verdi av lasten som gikk tapt, må det tas utgangspunkt i bulkpriser for tilsvarende NPK-gjødsel fra uavhengige kilder. Det foreligger informasjon fra tre uavhengige markedsanalysebyråer om oppnådde priser på sammenlignbare NPK-gjødsel i bulk på markeder i sør-øst Asia, i perioden 3. august til 14. september 2017. Yara har ikke sannsynliggjort at selskapets NPK-produkter har større verdi enn for eksempel russiskprodusert NPK. Gjennomsnittsprisen i referanseperioden ligger i intervallet mellom 342,50 USD og 346,07 USD per mt for alle de tre byråene. Oppgitte priser gjelder NPK 16-16-16, som var ett av produktene i Cheshire-lasten. Bibby har i tapsberegning korrigert for forskjellene i pris mellom 16-16-16 og de andre typene NPK som var om bord i samsvar med de prisforskjellene som Yara selv har benyttet. Verdien av Cheshire-lasten blir ved denne beregningsmåten, og med tillegg for den forsikringen som rent faktisk ble betalt for transporten, 14 053 241,34 USD. Til fradrag i beløpet kommer provenyet fra dekningsalg på 299 699,70 USD, noe som gir et erstatningsmessig tap på noe over 13,75 millioner USD.

Heller ikke Yaras alternative metode CIF+10% kan brukes på den måten selskapet gjør med utgangspunkt i fakturaverdien av lasten fra Yara Asia til Yara Thailand. «Cost»-elementet ved denne beregningen refererer seg til verdien på avskipningsstedet, det vil si Herøya, med tillegg av transport- og forsikringskostnader og en skjønnsmessig avanse. Her står man overfor en tilpasset internprising som ikke reflekterer NPK-gjødselens reelle markedsverdi på Herøya. Yara har ikke vært villig til å gi opplysninger som kan kaste lys over den reelle markedsverdien ved bulksalg fra Herøya til uavhengige tredjeparter, til tross for at det under bevisførselen er kommet frem at slike salg finner sted, om enn i begrenset omfang. Ved bruk av denne metoden må man da ta utgangspunkt i fakturaen mellom Yara Norge og Yara Asia, som vil gi en total verdi av lasten (før fradraget for dekningsalg) på ca. 12,7 millioner USD.

Partene ble under ankeforhandlingen enige om håndteringen av de ankende parters krav om fellestavaribidrag, slik at påstanden i sluttinnlegget knyttet til dette forholdet bortfaller.

Disse ankende partene la ned slik påstand:

I anken over kravet fra Yara Asia mot Bibby:

1. Bibby Transport Ltd. frifinnes.

I anken over Bibby og Assurandørenes krav mot Yara Asia:

2. Yara Asia Pte. Ltd. dømmes til å betale USD 12 426 926, EUR 1 994 131 og GBP 121 243 til Kaskoassurandørene med tillegg av forsinkelsesrenter etter forsinkelsesrenteloven fra 5. desember 2019 til betaling skjer, dog slik at forsinkelsesrenter for USD 617 527 først løper fra 16. oktober 2021.
3. Yara Asia Pte. Ltd. dømmes til å betale USD 6 733 715 til Assuranceforeningen Gard - Gjensidig med tillegg av forsinkelsesrenter etter forsinkelsesrenteloven fra 5. desember 2019 til betaling skjer for så vidt gjelder USD 4 993 429 og fra 16. oktober 2021 til betaling skjer for så vidt gjelder USD 1 740 286.
4. Yara Asia Pte. Ltd. dømmes til å betale USD 4 484 511 til Bibby Transport Ltd. med tillegg av forsinkelsesrenter etter forsinkelsesrenteloven fra 5. desember 2019 til betaling skjer.

I anken over alle sakens krav – sakskostnader:

5. Bibby Transport Ltd., Kaskoassurandørene og Assuranceforeningen Gard - Gjensidig tilkjennes sakskostnader for tingretten og lagmannsretten

Ankeparten **J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd.**, har gjort gjeldende det samme som Bibby Transport Ltd., Kaskoassurandørene og Assuranceforeningen Gard - Gjensidig og lagt ned slik påstand:

I anken over kravene i hovedsøksmålet:

Prinsipalt:

1. J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. frifinnes.

Subsidiært:

2. J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. og Bibby Transport Ltd er solidarisk ansvarlig for tap og utlegg Yara Asia Pte. Ltd. er eller blir påført som følge av skaden på lasten om bord på MV Cheshire, bekreftet mottatt ved Bill of

Lading datert 5. august 2017. Ansvarets omfang fastsettes etter rettens skjønn.

I begge tilfeller:

3. Yara Asia Pte. Ltd. betaler J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. sine sakskostnader for tingretten og lagmannsretten.

I anken over kravene i motsøksmålet:

4. Yara Asia Pte. Ltd. er ansvarlig for tapet J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. lider som følge av at MV Cheshire (IMO nummer 9593646) ble skadet eller gikk tapt forårsaket av at MV Cheshire tok om bord lasten angitt i Bill of Lading datert 5. august 2017.
5. Yara Asia Pte. Ltd. betaler J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. sine sakskostnader for tingretten og lagmannsretten.

Ankemospartene, **Yara Asia Pte.Ltd., Yara Insurance DAC og If P&C Insurance Holding Ltd.**, har i hovedtrekk gjort gjeldende:

Tingrettens dom er riktig, både når det gjelder resultat og – i det vesentlige – begrunnelsen.

Sjøtransportørene hefter i felleskap overfor Yara for tap av gjødselen, jf. sjøloven § 274 første ledd, jf. §§ 262 første ledd, 151 og 285-287.

Det er klart at transportøren har overtrådt ansvarsnormen i sjøloven § 275 første ledd. Mannskapet på Cheshire ignorerte sikkerhetsnormer gitt i IMSBC-koden, interne instruksjoner gitt av Bibby selv samt sikkerhetsregler og informasjon gitt av Yara før lastingen ved å la en lampe i lasterommet stå på med last ombord. Det er ubestridt at det var lampen som utløste dekomposisjonen av NPK-lasten. Dette var en synbar og påregnelig risiko for skade og skadeevne. Skaden kunne vært avverget eller iallfall vesentlig begrenset ved enkle undersøkelser tidlig i hendelsesforløpet. Kapteinen hadde foranledning til å handle allerede den 7. august, da det da var synlige tegn på at noe irregulært var på gang i lasterom 4. Han burde kontaktet rederi og Yara, identifisert varmekilden, iverksatt ventilering, og kjølt ned varmepunktet i lasten ved å tilføre vann. Dette ble ikke gjort før det var gått ytterligere fire-fem dager. Da klarte man ikke lenger å forhindre at dekomposisjonen fortsatte gjennom hele lasten.

Transportørene har ikke godtgjort at skaden helt eller delvis skyldes forhold på Yaras side, jf. sjøloven § 275 tredje ledd. Yara ga ikke mangelfull informasjon om lasten. Lasten var korrekt klassifisert etter IMSBC-koden. Yara har ikke underkommunisert konsekvensene av at lasten kom i kontakt med varmekilder. Det er gitt tilstrekkelig informasjon om faremomentene ved varmekilder i IMSBC-koden, og iallfall sammenholdt med informasjon

gitt av Yara til transportøren forut for lasting. Det er misvisende når Bibby benevner hendelsen ombord som en selvoppholdende dekomposisjon (SSD). Det var ingen holdepunkter verken i IMSBC-koden eller informasjonen gitt av Yara som ga mannskapet om bord grunn til å tro at konsekvensene av at lasten ble utsatt for en varmekilde, ville begrense seg til noe gassutvikling og en mindre lasteskade. Mannskapets forklaringer i etterkant bekreftet at de ikke var overrasket over at dekomponeringen ikke stanset etter at lampen ble koblet fra.

Det er uten betydning for spørsmålet om Yara ga tilstrekkelig informasjon om lasten at selskapet – og andre som gjennom mange år har beskjeftiget seg med sjøtransport av kunstgjødsel, blant annet gjennom det løpende arbeidet i IMO med UMSBC-koden – var kjent med at konsekvensene av varmekilder i en stor mengde NPK-gjødsel av den typen saken gjelder, i et produksjonslokale eller i lasterommet på et skip, er potensielt større enn i IMOs trauest. Det er uten betydning for saken at IMO nå er i ferd med å justere klassifikasjonssystemet i IMSBC-koden for den typen NPK-last som saken gjelder.

Yara har heller ikke gitt utilstrekkelig informasjon om faresignaler eller nødprosedyrer ved mulig dekomposisjon. Det er ikke grunnlag for tingrettens kritikk av at Yara i sin informasjon om lasten ikke gjorde uttrykkelig oppmerksom på at oksygenmålinger kan gi et tidlig signal om dekomposisjon, og ikke gjorde oppmerksom på at Victor-lanser kan være nyttige å ha ombord for å stanse dekomposisjon i en tidlig fase. Uansett er det ikke årsaks-sammenheng mellom disse eventuelle forsømmelsene og skaden i dette tilfellet, slik tingretten korrekt kom til.

Lasten var ikke farlig etter sjølovens § 257. NPK gjødsel er en av mange typer last som må holdes unna varmekilder i lasterom, uten at lastetyper i seg selv kan karakteriseres som farlig. Det var gitt tilstrekkelig informasjon til å håndtere den risikoen som var knyttet til lasten, jf. ovenfor. Yara kan ikke holdes ansvarlig for tap av skipet, jf. sjøloven §§ 290 og 291. Dette tapets størrelse bestrides ikke.

Bibby har ikke sannsynliggjort at rederiet ville nektet å akseptere denne lasten dersom Yara hadde gitt tilstrekkelig informasjon om lastens farlige egenskaper. Bibby har ikke anført at selve fraktavtalen var ugyldig på grunn av uriktige forutsetninger e.l., og anførselen strider mot de preseptoriske reglene i sjøloven kapittel 13.

Uenigheten om størrelsen på Yaras erstatningskrav gjelder kun spørsmålet om lastens verdi, jf. sjøloven § 279. Det er enighet hvilket fradrag som skal gjøres for dekningsalg av den gjødselen om bord som fortsatt kunne selges etter havariet, og som utgjør nesten 300 000 USD.

Prinsipalt skal verdien av lasten beregnes med utgangspunkt i hva tilsvarende vare kunne vært solgt for på det thailandske markedet i august 2017. Ser man på hva forhandlere i

Thailand betalte for sekker av samme type gjødsel, og gjør fradrag for de direkte kostnadene knyttet til «bagging», blir verdien av lasten om lag 22,3 millioner USD. Yaras NPK-gjødsel har en svært sterk markedsposisjon i Thailand, og oppnår klart bedre priser enn for eksempel russisk NPK-gjødsel som de ankende parter sammenligner med. Det var ikke riktig av tingretten å gjøre fradrag for fortjeneste, men Yara har ikke påanket dette. At den verdien tingretten kom til kan legges til grunn, underbygges også at man kommer til omtrent samme erstatningsbeløp dersom man beregner tapet etter «CIF+10 %»-metoden med utgangspunkt i fakturaverdien fra Yara Asia til Yara Thailand. If har gjort opp forsikringskravet til Yara etter dette prinsippet. De ankende parter alternative tapsberegningssmåte lider av vesentlige svakheter, fordi de referanseprisene for salg av NPK i bulk som man bygger på gjelder leveranser til andre steder i Asia, og fordi analysene ikke fanger opp kvalitetsforskjeller ved NPK-gjødsel.

Ankemotpartene har lagt ned slik påstand:

1. Anken forkastes.
2. Bibby Transport Ltd., Assuranceforeningen Gard - Gjensidig, Kaskoassurandørene og J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. dømmes i fellesskap til å erstatte saks-kostnadene til Yara Asia Pte. Ltd., Yara Insurance DAC og If P&C Insurance Holding Ltd. for lagmannsretten.

Lagmannsretten har, med noe nedjustering av erstatningsbeløpet, kommet til samme resultat som tingretten, og kan i hovedsak slutte seg til tingrettens begrunnelse.

Saken står i det vesentlige i samme stilling for lagmannsretten som for tingretten, bortsett fra at partene har løst spørsmålet om fellehavari utenrettslig slik at dette ikke lenger er et tema for retten.

1. Innledning. Faktiske og rettslige utgangspunkter for lagmannsrettens vurdering av saken.

1.1. Rettslige rammer

Når det gjelder de rettslige rammene for saken, har tingretten (dommen side 14-16) tatt følgende utgangspunkt som lagmannsretten er enig i:

Etter sjøloven § 274 har transportøren ansvar for godset mens det er i transportørens varetekt. Transportøren skal etter sjøloven § 262 utføre transporten med tilbørlig omhu, ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser.

Dersom godset blir skadet, følger det av sjøloven § 275 at «Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i

transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for». Hovedkravet er forankret i denne bestemmelsen.

Bestemmelsen innebærer et uaktsomhets- og arbeidsgiveransvar, med omvendt bevisbyrde. Transportøren blir erstatningsansvarlig for skader på lasten med mindre han kan bevise at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelser på transportørens side. Transportøren er ansvarlig for de som utfører arbeid i skipets tjeneste, jf. sjøloven § 151, og en undertransportør jf. sjøloven § 285 første ledd. Er både transportør og undertransportør ansvarlige, hefter de solidarisk, jf. § 287 første ledd.

I Falkanger/Bull, Sjøloven, er ansvarsnormen for transportøren omtalt slik: «Hva angår strenghet, ligger denne ansvarsform et sted mellom det ordinære culpaansvaret og det objektive ansvaret». Det følger av ND 2002-3075 (Pergamos) at uttrykket «godtgjør» betyr at det må kreves noe mer enn sannsynlighetsovervekt for at transportøren skal gå fri for ansvar. Ansvarsformen er også omtalt i HR-2019-912-A MV "Norrland": "Det er sjøtransportøren som er sakkyndig på sjøtransport, og det er derfor hans oppgave – også i de tilfeller godset måtte bli levert helt usikret – å sørge for den sikring som trengs for dette formålet, dersom lasten først tas om bord. ".

Det følger av Falkanger/Bull Sjørett s. 287 at den kontraktsrettslige aktsomhetsnormen får betydning på dette området. Brudd på offentligrettslige forskrifter gir da en sterk presumsjon for uaktsomhet etter sjøloven § 275. Utgangspunktet må da tas i den konkrete kontrakt: «Har en transportør påtatt seg å transportere f.eks. et oljeprodukt, må han ha eller skaffe seg de kunnskaper som er nødvendige bl.a. om krav til forutgående rensing av tankene. Det er ingen gyldig unnskyldning at han gjorde så godt han kunne ut fra sine kunnskaper. Er disse ikke gode nok, må han sørge for at de blir supplert, typisk ved at standardverker om lastebehandling blir konsultert». I følge Falkanger/Bull, må det imidlertid ikke stilles for strenge krav og man kan ikke forlange det perfekte men «reasonable fitness», jf. ND 1975.85 og at transportøren tar rimelige forholdsregler for å sikre godset.

Samtidig er det grunnleggende at vareeier skal gi transportøren nødvendig informasjon om varen. Når han har gjort det har han imidlertid en skjerpet aktsomhetsplikt, jf. Falkanger/Bull s. 28.

Vareeiers opplysningsplikt er regulert både i IMSBC-koden og sjøloven.

Brækhus har i Sjørett, Voldgift og Lovvalg uttalt at det kan være tilstrekkelig til å «exculpere» transportøren etter sjøloven § 275, dersom senderen har forsømt sin opplysningsplikt. Det er således forutsatt at senderen har en plikt til å gi nødvendig informasjon om lasten for at transportøren skal kunne ivareta godset. Dette må også antas å gjelde som et kontraktsrettslig veletablert prinsipp.

Sjøloven § 258 pålegger for øvrig senderen å opplyse om det dersom godset må behandles med særlig omhu, og angi de tiltak som kan være nødvendige.

Også sjøloven § 257 regulerer senders plikt:

"Farlig gods skal merkes som farlig på hensiktsmessig måte. Senderen skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør som godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhet og angi de sikkerhetstiltak som kan være nødvendige.

Dersom senderen for øvrig kjenner til at gods er av en slik beskaffenhet at transporten kan medføre fare eller vesentlig ulempe for person, skip eller last, skal senderen også opplyse om dette."

Denne opplysningsplikten er utdypet i NOU 1993: 36:

"Senderens opplysningsplikt er kontraktsrettslig og vil kunne gå lenger enn de plikter som følger av de offentligrettslige regler om farlig gods. På samme måte som etter gjeldende rett vil det offentligrettslige definisjoner av hvilke typer av gods som skal anses som farlige, ikke ubetinget være uttømmende eller avgjørende. I forhold til de transportrettslige regler vil gods kunne bli ansett som farlig selv om det ikke omfattes av de offentligrettslige regler."

I Norsk lovkommentar, note 461, 2015 nevner Webster «regler gitt av Sjøfartsdirektoratet og internasjonale organisasjoner, så som IMO (International Maritime Organization)» som eksempler på slike offentligrettslige regler og definisjoner.

Motkravet i saken er forankret i sjøloven § 291 som gjør senderen erstatningsansvarlig dersom han ikke har gitt opplysninger om farlig gods og nødvendige sikkerhetstiltak, slik § 257 angir.

Et subsidiært rettslig grunnlag for motkravet er sjøloven § 290 tolket motsetningsvis, sammenholdt med alminnelige erstatningsregler. Etter disse er senderen ansvarlig for skade som følge av feil eller forsømmelse fra senderen eller noen han svarer for.

I IMSBC-koden punkt 1.2.1 fremgår det at koden ikke er uttømmende og at de ulike typene lasters egenskaper er gitt for veiledning. Det er understreket i koden at transportøren av den grunn må innhente informasjon fra senderen om godsets egenskaper. Det fremgår av koden punkt 4.2.1 at senderen skal gi transportøren tilstrekkelig informasjon om lasten til at transportøren kan ta de nødvendige forholdsregler for trygg transport.

Etter dette er det rettslige utgangspunktet at senderen av godset i alle tilfeller skal gi alle nødvendige opplysninger om godsets egenskaper og om særlige tiltak som kan være nødvendige for å behandle godset. Dersom godset er farlig, skal senderen underrette både transportør og undertransportør om dette og om nødvendige sikkerhetstiltak. IMSBC-kodens klassifisering vil ikke være avgjørende for hva som etter sjøloven § 257 anses som farlig gods. Transportøren har imidlertid et strengt aktsomhetskrav og anses som den profesjonelle på sjøtransport. Han har et selvstendig ansvar for å ha tilstrekkelig informasjon om den lasten han skal føre, slik at sjøtransporten kan utføres på en sikker måte og han har plikt til å sette seg inn i tilgjengelig informasjon om lasten dersom kunnskapene han allerede har om den aktuelle lastetypen ikke er gode nok.

Sjøloven § 275 tredje ledd er også påberopt i saken. Bestemmelsen gir grunnlag for ansvarsfordeling når det er flere årsaker til skaden. Manglende eller feil opplysninger fra vareeier kan være en slik grunn på senderens side. Også her er det transportøren som har bevisbyrden for at det er samvirkende skadeårsaker som ikke er knyttet til transportørens uaktsomhet.

1.2. IMSBC-koden for Cheshire-lasten

Det er i sitatet vist til IMSBC-kodens regler for ulike typer laster, som gjelder som norsk forskrift. Innholdet i, og betydningen av, dette regelverket for så vidt gjelder lasten som var om bord i MV Cheshire, er også dekkende beskrevet i tingrettens dom (side 17-19):

Det er etablert internasjonalt forpliktende regler for sjøfrakt gjennom FN-konvensjonen "*International convention for the safety of life at sea*" ("SOLAS"). I kapittel VI omhandles regler om frakt av faste stoffer i bulk, herunder frakt av kunstgjødsel. De internasjonale reglene for dette med relevans for denne saken, er gjennomført i norsk rett gjennom forskrifter av 1. juli 2014.

Med grunnlag i SOLAS er det gitt mer detaljerte regler i "*The International Maritime Solid Bulk Cargoes Code*" ("IMSBC-koden"). Formålet med IMSBC-koden er å legge til rette for sikker transport gjennom å gi informasjon om risiko knyttet til ulike typer bulktransport. I tillegg gir koden konkrete regler og praktiske retningslinjer for selve frakten/transporten av de ulike produktene. IMSBC-koden er ment å bidra til et enhetlig system slik at aktørene i transportbransjen skal kunne foreta forsvarlige sikkerhetsvurderinger ved transport av gods. Det er enighet om at alle aktører innen internasjonal sjøtransport forholder seg til koden. Koden er et viktig grunnlag for aktørene når transportavtaler inngås, og under selve transporten.

Det er opplyst at det er representanter for gjødselindustrien (Fertilizers Europe) og transportindustrien (Intercargo) som har utarbeidet de spesifikke retningslinjene i IMSBC-koden som gjelder transport av NPK gjødsel. Reglene baserer seg således på en omforent ordning mellom de sentrale aktørene på området.

IMSBC-koden bygger på at ulike typer laster klassifiseres etter et enhetlig, offisielt testsystem, basert på objektive kriterier som er fastlagt i koden. Det fremgår av koden at hver lastetype har et "shipping name" som, når det transporteres til sjøs, skal suppleres med "*the United Nations (UN)* nummer når lasten er ansett som farlig gods.

Koden deler de ulike typene bulklast inn i tre grupper: A, B og C, som er beskrevet slik:

*Group A – cargoes which may liquefy if shipped at a moisture content exceeding their Transportable Moisture Limit (TML)*⁵.

Group B – cargoes which possess a chemical hazard which could give rise to a dangerous situation on a ship.

Group C – cargoes which are neither liable to liquefy (Group A) nor possess chemical hazards (Group B). Cargoes in this group can still be hazardous.

Gruppe A er uten betydning for denne saken. Gruppe B er definert som last med kjemisk risiko som kan forårsake en farlig situasjon om bord, og gruppe C, som denne saken gjelder, er last som hverken er gruppe A eller B men som fremdeles kan være farlige, ifølge kodens definisjon.

Det er grunnleggende at kapteinen kjenner til IMSBC-koden og at koden i sin helhet finnes om bord, slik at kapteinen på en trygg måte kan ta hånd om lasten. Det følger av certepartiet mellom Yara og Lauritzen punkt 37 og 50 at transportøren/kapteinen/mannskapet plikter å føre lasten i samsvar med IMO, SOLAS og IMSBC-koden. Det

følger også av M/V Cheshires sikkerhetsmanual at kapteinen plikter å sette seg inn i IMSBC-koden.

Også for rederiene er koden grunnleggende. Det er samsvar mellom den klassifiseringen lasten har etter koden, og klassereglene som bestemmer hvilken type last et skip kan føre. Risiko ved lasten bestemmer således kravene til skipenes sikkerhetsforanstaltninger. Skip som er klassifisert for Gruppe B last, har krav om forsterket brann- og sikkerhetsutstyr. Det er for eksempel andre krav til i veggene i lasterommene, slik at eventuell varmegjennomgang mellom lasterommene begrenses.

NPK gjødsel kan, som nevnt innledningsvis, dekomponere. Den vil da spaltes, og det blir frigjort varme, vanndamp og ulike gasser som nitrogenoksid, hydrogenklorid, ammoniakk og klorin. Gassene er giftige. Gjødselen er varmestabil og ikke selv-antennende. Dekomponeringsprosessen er helt avhengig av ekstern varme for å starte, slik som i denne saken; en lampe i lasterommet som gjødselen ble liggende inntil. Det er anslått at rundt 170 graders varme vil starte dekomponering. Så snart dekomponeringen er startet, vil det frigis energi i form av varme. Dekomposisjonen kan da fortsette videre gjennom gjødselen, med ulik grad av intensitet, avhengig av hvilken sammensetning gjødselen har og hvilke omgivelser dekomponeringen skjer i.

Etter IMSBC-koden gjøres en offisiell test for å avgjøre med hvilken hastighet og intensitet de ulike typene NPK gjødsel vil dekomponere når de blir utsatt for varme. Dette kalles en traustest («trough-test»). I denne testen blir det igangsatt dekomposisjon i et trau med gjødsel, ved å tilføre varme i den ene enden av trauset. Når dekomponering er igangsatt, skrur varmekilden av, og man ser på hvor langt dekomponeringen fortsetter uten å bli tilført ytterligere varme. Dersom dekomponeringen fortsetter helt til enden av trauset, anses gjødselen å inneha egenskaper for selvoppholdende dekomponering; «self sustaining decomposition» eller «SSD» i IMSBC-kodens forstand. Og motsatt; dersom dekomponeringen stanser før enden av trauset, anses den for ikke å ha slike egenskaper. Hvordan gjødselen opptrer i denne testen er avgjørende for klassifiseringen etter IMSBC-koden.

Gjødsel som fortsetter å dekomponere til enden av trauset, og som innehar egenskaper for SSD etter denne testen, klassifiseres i FN systemet som gruppe B last og kalles "Ammonium Nitrate Based Fertilizer", mens gjødsel hvor dekomponeringen stanser før enden av trauset, og derfor ikke innehar egenskaper for SSD etter denne testen, kategoriseres som gruppe C last og kalles "Ammonium Nitrate Based Fertilizer (non-hazardous)". Det er således intensiteten og hastigheten på dekomposisjonsprosessen som er forskjellen på gruppe C og gruppe B gjødsel. Traustesten har trukket en grense mellom disse to kategoriene. Selv om traustesten skiller mellom gruppene av last basert på hvor langt dekomponeringen fortsetter i trauset, forstår retten det slik at det ikke nødvendigvis vil være et skarpt skille mellom de to grupperingene og at det kan være marginale typer av begge varianter. Dersom en type NPK gjødsel dekomponerer nesten helt frem til trausets ende, vil den havne i gruppe C, selv om den var nærme gruppe B, og motsatt. Traustesten er ifølge den partsoppnevnte sakkyndige David Thompson, ment for å «trekke en linje i sanden» og retten deler det inntrykket. Retten har imidlertid gjennom bevisførselen forstått det slik at gruppe B last generelt dekomponerer med langt større hastighet og intensitet enn gruppe C last når prosessen først er kommet i gang. En undersøkelse gjort av Yara (Hydro Agri) på 1990-tallet med en type C last viste at den dekomponerte med en hastighet på rundt 10 cm/time mens en type gruppe B last dekomponerte med 100 cm/t ved tilsvarende varmetilførsel.

Det er imidlertid slik at trauesten er konstruert slik at det er gjødselens egenskaper isolert sett som testes. Som nevnt, vil gjødselen avgi varme når den dekomponerer. NPK gjødsel har svært gode isolerende egenskaper. Gjødselen som ligger omkring gjødsel som dekomponerer vil derfor isolere og holde på varmen. Trauet er laget av netting som ikke holder på varmen. Det er 15 cm bredt og like dypt og 50 cm langt. Det rommer 11-12 kilo gjødsel. I trauet, vil energien og varmen som frigis under dekomponeringen forsvinne ut, fordi mengden gjødsel er liten, og traueets omgivelser ikke er egnet til å holde på varmen. Det er også poenget med trauesten; å teste gjødselens egenskaper isolert og uavhengig av omgivelsenes isolerende egenskaper. Når NPK gjødsel er samlet i større kvanta, slik som i bulk, vil imidlertid gjødsel som ikke har evne til SSD i trauesten, kunne opprettholde dekomponeringen selv om varmekilden fjernes, fordi energien som blir frigitt under dekomponeringen blir isolert i gjødselen og bidra til å varme opp omliggende gjødsel og derved opprettholde dekomposisjonsprosessen.

Lagmannsretten tilføyer, med henvisning blant annet til forklaringen fra Nina Hammer i Yara, at også dannelsen av syre ved de kjemiske reaksjonene som skjer, øker sensitiviteten i massen. Syren dannes ved lavere temperatur enn 170 grader, og fungerer – i likhet med klor – som en katalysator ved dekomposisjonen.

For ordens skyld understrekes at partene er enige om at NPK-lasten om bord i Cheshire hadde bestått trauesten og var korrekt klassifisert etter IMSBC-koden som gruppe C last, altså «Ammonium nitrate based fertilizer (non-hazardous)».

1.3. Hvilken informasjon hadde Bibby om lasten

Når det gjelder hvilken informasjon som gis i IMSBC-koden om denne typen last, og hvilken informasjon Yara i forkant ga til de ankende parter om den aktuelle lasten, har tingretten også på dette punktet (dommen side 24-29) gitt en redegjørelse som er dekkende slik saken står for lagmannsretten:

Som nevnt, beskrives gruppe C gjødsel i IMSBC-koden som «cargoes which are neither liable to liquefy (Group A) nor possess chemical hazards (Group B). Cargoes in this group can still be hazardous».

Om “hazard” heter det:

This cargo is non-combustible or has a low fire-risk. Even though this cargo is classified as non-hazardous, some of the properties of the ammonium nitrate based fertilizer classified in class 9 under UN 2071 are exhibited when heated strongly. When this cargo is heated strongly, it will decompose and give off toxic gases with the risk of toxic fumes in the cargo space, adjacent spaces and on deck.

Lastens navn indikerer at det ikke er noen farer knyttet til den ved bruk av ordet «non hazardous». Det står at den er ikke antenneelig, og at det er lav brannfare knyttet til den. Det fremgår imidlertid også at selv om den kalles «non hazardous», er det en risiko for at noen av egenskapene («some of the properties»), til denne gjødselen kan

ha egenskaper som UN 2071 gjødsel, når den blir sterkt oppvarmet («heated strongly»).

UN 2071 gjødsel faller i gruppe B. Risikoen for gruppe B gjødsel er beskrevet slik i IMSBC-koden:

These cargoes may be subject to self-sustaining decomposition if heated. The temperature in such a reaction can reach 500 C. Decomposition, once initiated, may spread throughout the remainder, producing gases which are toxic. None of these cargoes are subject to an explosion hazard.

For gruppe C gjødsel, er det understreket at alt elektrisk utstyr i lasterommet skal være koblet fra («electrically disconnected from the power source») på et punkt utenfor lasterommet, og at dette gjelder hele tiden mens lasten er om bord. Videre skal man være klar til å åpne lastelukene i tilfelle brann, for å ventilere eller å ha på vann. Det fremgår også at restene etter en eventuell dekomposisjon kan tilsvare kun halve den opprinnelige massen, og [at] man [må] være oppmerksom på betydningen dette kan ha for skipets stabilitet.

Videre fremgår at skipets vanlige brannslukningsinstallasjoner ikke vil være effektive på branner i denne typen last og at det kan bli nødvendig å tilføre store mengder vann. Det fremheves også at lastelukene må være fri til å bli åpnet i et nødstilfelle.

Det står for øvrig også at lasten ikke må ventileres under reisen.

Under punktet “Emergency action in the event of fire” står det at dersom det oppstår brann i lasterommet må lastelukene åpnes for å ventilere maksimalt. Man skal ikke bruke skipets brannslukningsutstyr, men store mengder vann må benyttes, og det er viktig å isolere varmekilden. Det understrekes at det kan bli nødvendig å ha på store mengder vann, men man må ta i betraktning skipets stabilitet. Videre fremgår at varme fra brann i lasten i et lasterom kan spres til andre tilgrensende lasterom og medføre dekomponering der, med fare for at giftige gasser frigis. Skillevegger mellom lasterommene bør i så fall kjøles ned.

Kapteinen mottok også Safety Data Sheet om de ulike produktene som ble lastet ombord. For den aktuelle gjødselen er dette på 18 sider med ulik informasjon om produktet. Av interesse her er nevnt under avsnittet «Hazards» hvor det står at produktet ikke er «combustible but it can support combustion, even in absence of air». Retten forstår dette slik at gjødselen ikke er brennbar, men at den kan gi næring til eller støtte utviklingen av brann, selv om det mangler luft. Det vil smelte når det blir varmet opp og ytterligere varme vil gjøre at det dekomponerer og avgir giftige gasser. Under normale lagringsforhold vil ingen farlig reaksjon oppstå. Under avsnittet «Remarks» står det: "A NPK fertilizer not liable to self sustaining exothermic decomposition according to the S.1 trough test as defined in the recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Manual of Tests and Criteria, part III, section 38.”

Det står altså at gjødselen, i henhold til traustesten ikke er i stand til å gjennomgå SSD.

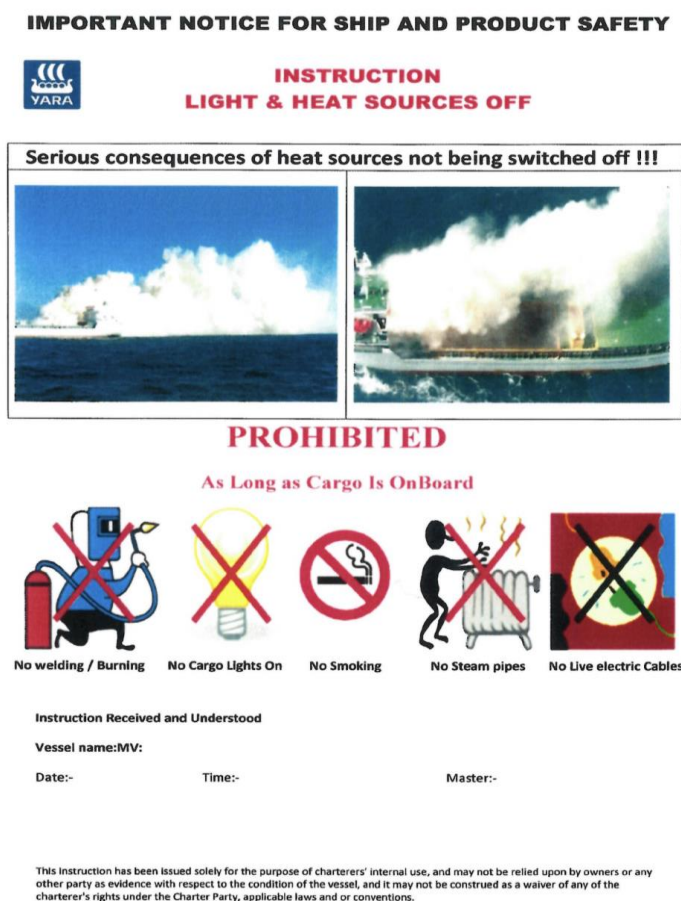
I certepartiet mellom Lauritzen og Yara er lasten beskrevet slik: «NPK: ammonium nitrate based fertilizer non hazardous”. Det er i certepartiet ikke gitt særlig informasjon av betydning utover det som allerede følger av IMSBC-koden. Av punkt 50

fremgår det at det garanteres for at mannskapet og skipet følger reglene i SOLAS og IMSBC-koden.

Retten vil også peke på at det fremgår av punkt 40 at lasten ikke må ventileres, og at man må unngå å utsette lasten for alle typer varmekilder, inkludert lys. Dette er etterfulgt av: "Owners will be liable for the consequence of any non-compliance with the foregoing".

Det fremgår av en e-post fra Lauritzen til kapteinen 24. juli 2017 at lasterommene må være lukket etter at lasting er utført og at lasten ikke må ventileres i løpet av reisen. Lasten må heller ikke utsettes for noen varmekilder, inkludert lys eller lignende. Det avsluttes med: "Pls check cargo temperature daily during sea voyage and report same to us. Temperature not to exceed 40 deg C".

Den 30. juli møttes styrmannen og representant for terminalen/Yara på Herøya. Kapteinen ble da overlevert en rekke dokumenter om lasten («"Load Port Information"). Ett av dokumentene var et A4 ark med overskriften "Important Notice for ship and product safety" og så slik ut:



Som bildet viser, står det "Instruction Light and heat sources off» og under overskriften står det «Serious consequences of heat sources not being switched off!!!».

Det er deretter to fotografier av et skip fra en tidligere dekomposisjonsulykke, mens det pågikk dekomposisjon i gjødsel om bord. Som det fremgår, viser bildene omfattende og tett røyk rundt hele skipet. Under bildene står det: "PROHIBITED as Long as Cargo Is On Board": og fem punkter hvor to av punktene er "No Cargo Lights

On" og "No Live Electric Cables". Det er illustrerende tegninger over disse punktene.

Det fremgår også av et document «Porsgrunn – vessel inspection report, som er signert av Yara og kapteinen, at "Electrical circuits/lights in all holds shall be turned off, disconnected with fuses out and fuse boxes locked" og "No heat source i.e. lights pipelines shall be located in the cargo space".

Videre ble kapteinen overlevert dokumentet «Porsgrunn – SSS Checklist – non-hazardous» hvor det blant annet fremgår:

"5. When heated AN based non-hazardous fertilisers produce TOXIC GASES. Therefore, all electrical equipment in the cargo spaces ie light bulbs shall be disconnected with any fuses out, keys removed and all systems isolated. This situation shall be maintained while the cargo is onboard."

"6. Due consideration shall be paid to the possible need to open hatches in case of fire to provide maximum ventilation and to apply water in an emergency and the consequent risk to the stability of the ship through fluidization of the cargo. The hatch covers shall be kept free and capable to open at all time while the cargo is onboard."

"12. We recommend to monitor and log the cargo temperature daily during the voyage. Be alert when cargo temperature rises. This can be a sign of thermal decomposition in the cargo."

Kapteinen og overstyrmannen har i sin forklaring i etterkant av hendelsen, den 17. august 2017, bekreftet at de mottok disse dokumentene. Begge har oppfattet at dokumentene fremhevet farene med varmekilder slik som lamper i lasterommene og hvilke farer det representerte for NPK gjødsel.

Yara ga også instruks om at lasten måtte tildekkes med plast og at lasterommene skulle holdes tett mellom laste- og lossehavn.

Det er videre dokumentert en inspeksjonsrapport datert 30. juli kl. 1037 etter en inspeksjon gjennomført av kapteinen og Karl Edvard Juul fra Yara som begge har signert dokumentet. Det er markert med «Yes» på punktet «Electrical circuits/lights in all holds shall be turned off, disconnected with fuses out and fuse boxes locked» og «No heat sources i.e. lights pipelines shall be located in the cargo space». At dette er fylt ut med "yes" betyr i følge Oddvar Gjerde i Yara at punktet er gjennomgått og forstått.

Og i en annen inspeksjonsrapport fra samme inspeksjon er det skrevet "safe" på punktet

When heated AN based non-hazardous fertilisers produce TOXIC GASES. Therefore, all electrical equipment in the cargo spaces ie light bulbs shall be disconnected with any fuses out, keys removed and all systems isolated. This situation shall be maintained while the cargo is on board.

Og

Due consideration shall be paid to the possible need to open hatches in case of fire to provide maximum ventilation and to apply water in an emergency

and the consequent risk to the stability of the ship through fluidization of the cargo.

The hatch covers shall be kept free and capable to open at all times while cargo is onboard.

Det står samtidig at lasten ikke må utsettes for luft under reisen.

Det er skrevet "Yes" på punktet «We recommend to monitor and log the cargo temperature daily during the voyage. Be alert when cargo temperature rises. This can be a sign of thermal decomposition in the cargo».

Lloyds registers guide «Carrying solid bulk cargoes safely» er en lommeguide for skipsmannskap for bruk av IMSBC-koden. Det følger av lommeguiden at den er ment for å gi en oversikt over bruken av IMSBC-koden, men det er understreket at man alltid må konferere med de relevante delene av koden selv for en oversikt over kravene knyttet til den spesifikke lasten. Den lommeguiden som er dokumentert i saken er omtalt som sikkerhetsmanualen til M/V Cheshire. Dette er ikke bestridt. Det fremgår av denne at all bulklast innebærer alvorlig risiko. Risikoen er knyttet til lastens egenskaper, skipets stabilitet, brann og eksplosjon ved kjemisk risiko og risiko for skade på skipet grunnet dårlige lasteprosedyrer. IMSBC-kodens definisjon/beskrivelse av de tre lastegruppene er gjengitt. Om gruppe C står det også her at lasten hverken kan bli flytende eller innebærer kjemisk risiko, men at den allikevel kan innebære risiko.

1.4. Beskrivelse av skipet og hendelsesforløpet om bord

Endelig er tingrettens beskrivelse av skipet og hendelsesforløpet om bord i hovedsak omforent og dekkende også slik saken står for lagmannsretten. Lagmannsretten presiserer imidlertid at den vil komme nærmere tilbake til ytterligere detaljer i hendelsesforløpet i den første delen av reisen fram til 11./12. august 2017.

Der lagmannsretten har utelatt noe fra tingrettens redegjørelse eller gjort en korreksjon/tilføyelse, er det markert med henholdsvis [...] og [tekst]. I tingrettens dom side 20-24 heter det:

M/V Cheshire ble bygget i 2012. Det var 190 meter langt og 30 meter bredt og hadde et mannskap på rundt 20 personer. Det var beregnet for transport av last i bulk og var klassifisert for gruppe A og C last, samt enkelte andre typer. Det hadde tillatelse til å føre den aktuelle lasten: Ammonium nitrate based fertilizer (non-hazardous), som var gruppe C last, men ikke Ammonium nitrate based fertilizer UN 2067 og UN 2071, som er gruppe B last.

Skipet hadde fem lasterom, med nummer 1 fremst og nummer 5 bakerst. Lasterommene ble åpnet ved bruk av hydraulisk drevne lasteluker («hatch covers») som var om lag 30 x 30 meter store og som dekket hvert lasterom. Lastelukene var også i tillegg festet med 40 ekstra låser «cleats» pr lasterom. Disse ble spent rundt åpningen av lastelukene for å sikre at disse holdt seg tette fordi lasten var fuktsensitiv.

I hvert lasterom var det en vindeltrapp («australian ladder») slik at man kunne gå ned i lasterommet. Trappen var festet til den ene veggen. I lasterom 4 var denne festet på den bakerste veggen. Trappen var beskyttet av en tynn boks/stålvegg, ut mot lasterommet. På innsiden av trappen, var det festet tre lamper i forskjellig høyde på veggen til lasterommet. Alle lasterommene, med unntak av nr. 3, hadde lamper.

Retten vil innledningsvis bemerke at hverken styrmannen eller kapteinen møtte som vitner i retten. Når retten viser til deres forklaringer, gjelder dette forklaringer som er gitt til og nedtegnet av britiske advokater etter ulykken.

Lasteoperasjonen foregikk i tiden 31. juli til 5. august 2017. Skipet ble lastet med totalt 42 654 mt NPK-gjødsel. Lasterom 4 var det siste som ble lastet, og ble lastet med 10 151 mt gjødsel. Lasterom 4 var ferdig lastet før klokken 8 den 5. august. Yara hadde bedt om at lasten ble dekket til med plast, for å hindre at den ble utsatt for fuktighet. Det ble derfor lagt plastduk tett over lasten og dette ble ferdigstilt rundt klokken 8 den 5. august.

Skipet hadde avgang fra Herøya 6. august klokken 4 om morgenen.

Styrmannen (Chief officer) gikk daglige runder hvor han målte temperatur i lasten og oksygenivå i lasterommet. Det er opplyst at disse rundene ble gått rundt klokken 8 om morgenen. Både kapteinen og styrmannen har i sine forklaringer opplyst at styrmannen den 7. august fant en mindre mengde vann i [*drensrøret*] til lasterom nr. 4. Det ble også gjort luftmålinger og oksygenivået i lasterom 4 var denne morgenen på 19,7 %. Det er 20,9 som er normalt nivå. De andre lasterommene hadde normalt oksygenivå.

Dagen etter, den 8. august fant styrmannen igjen en liten mengde vann i [*drensrøret*] til lasterom 4. Kapteinen har forklart at temperaturen og luftinnholdet ellers var normalt, men det fremgår av skjemaet for temperatur og luft, at oksygenivået i lasterom nr. 4 var sunket til 15,6 % denne dagen. Kapteinen ba da om at overstyrmannen tok en sjekk to ganger om dagen. Senere på dagen den 8. august fortalte styrmannen kapteinen at han hadde sett litt hvit røyk som kom ut av lenserøret til lasterom 4. Kapteinen gikk for å se. Han så ikke selv røyk, men kjente en svak gasslukst.

Den 9. august var oksygenivået i lasterom 4 sunket til 12,5 %. Den 10. august var det sunket til 10,9 %. I samme periode holdt oksygenivået i de øvrige lasterommene seg stabilt på normalt nivå.

Alle disse dagene viste målinger av karbonmonoksid i lasterom 4 at det var «OVER». I de andre lasterommene er nivået angitt i tall. Hva «OVER» innebærer er ikke klargjort for retten, og det er ingen tall for målingen, men tyder etter rettens oppfatning på at verdiene lå over normalverdiene.

Det er ikke holdepunkter for at kapteinen gjorde noe på bakgrunn av de funn som var gjort før han, ifølge sin egen forklaring, begynte å skrive på en «Note of protest» den 10. august. Dette er et sjørettslig skriv som kapteinen kan utferdige dersom det oppstår en situasjon som kan medføre ansvar. Kapteinen sendte imidlertid ikke denne ut før dagen etter, den 11. august. Det fremgår av «Note of protest» at lasten avga giftig gass og at det hadde samlet seg opp vann i nedløpet fra lasterom 4 i en mengde omtrent ½ liter pr dag siden avgang. Kapteinen understreket at alle lasterommene var lukket og at lys i lasterommene var avskrudd. Videre skrev han at temperaturen i alle lasterommene var under 40 grader.

Etter at kapteinen sendte ut Note of protest, svarte Lauritzen samme dag, den 11. august, på bakgrunn av råd fra Arne Veseth i Yara, at gjødselen mest sannsynlig gjennomgikk dekomposisjon og at dette måtte skyldes en skjult varmekilde. De ba om at kapteinen søkte å finne varmekilden.

En gang om natten mellom 11. og 12. august meldte kapteinen at temperaturen i lasterom 5 var steget til 71 grader. Han ba Yara snarlig forklare hva som forårsaket temperaturstigningen og hvilke tiltak de kunne gjøre.

Yara svarte kort tid senere at det aller viktigste var å åpne alle innganger og luker til lasterommene, hvis mulig også lastelukene, for å ventilere maksimalt og forhindre at det bygget seg opp trykk. Deretter var det nødvendig å finne varmekilden og eliminere den. Videre sa Yara at det måtte injiseres vann til varmepunktet ved bruk av Victor lanser og at det å tilføre vann fra oversiden ikke ville hjelpe, men at dekomposisjonen ville stanse så snart de fikk kjølt ned varmepunktet. Yara sa også at skipet måtte forsøke å lage lanser dersom de ikke hadde dette. Yara tilbød å sende personell ned for assistanse.

Den 12. august om morgenen, meldte kapteinen at de hadde åpnet alle åpninger til lasterom 4 og at det var mest sannsynlig at varmepunktet lå i australian ladder i lasterom nr. 4. Det står i e-posten: "*[The light this Australian ladder was switched off before loading port Heroya in local electr. Box and external elct.box.]* Now we disconnected elect. Cable in local electr. Box." [...]

Det fremgår av en senere e-post at innganger, manholes og ventilasjonsrør til lasterom nr. 4 ble åpnet klokken 1030 lokal tid og at de var i gang med å ta av «cleats» til lastelukene for å åpne disse.

Gjennom dagen den 12. august var det en rekke e-poster som ble utvekslet mellom de ulike aktørene. Tidsangivelsene i dataene for disse er ikke eksakte, idet det er geografisk tidsforskjell mellom avsender og mottaker. Når retten angir tiden for e-posten kan det derfor være noen timer avvik. Når det står tidsangivelse i innholdet i e-posten kan det legges til grunn at dette var lokal tid for båten.

E-postene viser at temperaturen i lasterom 5 økte betraktelig gjennom dagen den 12. august. At det var i lasterom 5 temperaturen økte mest på dette tidspunktet, kan forklares med at termometeret i lasterom 5 ligger nærmere lampen i lasterom 4 enn termometeret i lasterom 4 gjør. Varmen ble derved først merkbar på termometeret i lasterom 5. Ved måling klokken 8 om morgenen var det 83 grader C i lasterom 5. Det fremgår også av e-postene at det var bygget opp trykk i lasterom 4 som ble ventilert.

Rådene Yara ga om å ventilere lasterommet og forsøke å finne varmekilden ble gjentatt flere ganger denne dagen overfor kapteinen fra Lauritzen og Bibby.

Kapteinen har også forklart at han på et tidspunkt, uklart når, forsøkte å kjøle ned lasterom 4 ved å fylle kaldt vann i ballasttankene som lå i nærheten av lasterom 4. [...]

Det fremgår av en e-post fra kapteinen at mannskapet mellom klokken 1440 og 1510 den 12. august hadde slukket den mulige varmekilden i lasterom nr. 4 med to brannslanger. Klokken 1630 var temperaturen omtrent på samme nivå som tidligere; opp til 63 grader i lasterom 4 og 90 grader i lasterom 5. Ved måling klokken 1800 lokal tid, var det omtrent samme temperatur. Dette fremgår av en e-post som formentlig

ble sendt kl. 1659. I samme e-post fremgår det at lastelukene var lukket og at lasterommet var fylt med giftig gass. Dette viser at lastelukene var lukket igjen om ettermiddagen den 12. august.

På ettermiddagen ble det klart at spanske myndigheter hadde besluttet at skipet ikke fikk legge til kai eller ankre opp utenfor Gran Canaria. Kapteinen ble bedt om å holde skipet 30 nautiske mil sør for øya.

I e-post fra kapteinen klokken 2028 lokal tid, fremgår det at temperaturen i lasterom 5 hadde sunket men at de ikke hadde funnet varmekilden enda. Han skrev videre at de ville måle temperaturen igjen klokken 22, og mannskapet ville bli sendt for å hvile. Videre står det at planen for morgendagen var å åpne lasteluken til lasterom 4 igjen. De vil også forsøke å få av platen som dekket gjødselen. Lasterom 4 var således lukket på dette tidspunktet. Klokken 22 oppfattet kapteinen situasjonen som stabilisert.

Om morgenen den 13. august klokken 0630 var det 69 grader i lasterom 4 og 89 grader i lasterom 5. Temperaturen hadde altså steget igjen gjennom natten.

Kapteinen meldte at de åpnet lastelukene til lasterom 4 klokken 8 samme morgen for å ventilere. Han meldte at de også hadde startet også å forsøke å lage Victor lanser. De brukte dessuten infrarødt termometer og avdekket at varmekilden var i bakre vegg i hjørnet på lasterom 4. Dette samsvarer med at det var en av lampene i australian ladder som var varmekilden.

Bibby sendte mail til kapteinen samme morgen. Det fremgikk at Yara mente at dekomposisjonen fremdeles pågikk og at Yara ikke anså at det var greit at lastelukene var lukket, siden det var behov for maksimal ventilasjon til lasten. Bibby ba kapteinen åpne lastelukene igjen. De skrev også at dekomposisjonen trolig ikke ville la seg stoppe før de hadde fått produsert Victor lanser.

Kapteinen har i sin forklaring opplyst at de mellom 0810 og 0820 forsøkte å rigge til to brannslanger for å eliminere varmekilden. Båtsmannen («Bosun») hadde da ført brannslangen gjennom «manhole cover to cargo hold no. 4 («Australian ladder access»)). De så da at temperaturen gikk noe ned. Men på grunn av begrenset antall gassmasker kunne dette arbeidet bare utføres i kort tid. Bosun og styrmann hadde gjentatt dette senere samme formiddag. Det fremgår også av forklaringen at «Although the water lance was made, we did not have the opportunity to use it.». Samme formiddag sendte kapteinen to e-poster om temperatur i lasterommene. Temperaturen i lasterommene var fremdeles høy, men i lasterom 4 var den gått ned fra 80 til 70 grader, og i lasterom 5 var den gått ned fra 91 til 75 grader på 1 ½ time. Det fremgår også at de arbeidet med å lage slukkeverktøy, «water pipeline half or ¾ inch for cooling cargo down».

Det fremgår videre av e-post utvekslingen at det var krevende å manøvrere skipet, da vindforholdene var slik at den giftige gassen blåste inn i mannskapsområdene, med den følge at boområdet til tider var fylt med giftig, tett, hvit røyk, slik at de ikke kunne se noe. Da ble mannskapet flyttet over til messa. Dette pågikk gjennom natten. Da Richard Campbell fra Yaras beredskapsteam skulle om bord, rundt klokken 2330 den 13. august, måtte kapteinen manøvrere båten slik at personalet som gikk av og på ble utsatt for minst mulig giftig røyk. Kapteinen har også forklart at han av samme grunn lukket lastelukene for å minimere røyken. Ventilasjonslukene og andre åpninger ble holdt åpne.

Om lag en time etter at Richard Campbell var kommet ombord skjedde en eksplosjonslignende hendelse i lasterom nr. 4. Kapteinen har forklart at han kjente en sterk vibrasjon fulgt av en eksplosjon fra lasterom 4. Eksplosjonen hadde blåst opp lastelukene. Kapteinen så en stor mengde gass komme ut fra lasterommet og det var ingen sikt. Deretter regnet det gjødsel ned på dekk. Richard Campbell har i e-post beskrevet at de hørte et høyt smell og at skipet ristet voldsomt, og at de mistet sikten på grunn av gass. Det hadde frem til da kun vært gjort ett forsøk på å tilføre vann med Victor lanser men på grunn av gass og ustabile lasteluger måtte de trekke mannskapet fra dette. Campbell hadde målt temperaturen på stålet på dekk til 120 grader. Små branner utviklet seg i trepaller som stod på dekk, men dette ble slukket.

Den 14. august kl. 0536 sendte kapteinen e-post til Bibby og meldte at skipet ville bli evakuert. Skipet ble deretter evakuert ved helikopter. De skrudde av alt før de forlot skipet. Da siste person var på vei inn i helikopteret, skjedde det en ny «detonasjon».

Hermann Bode i Yara sendte etter dette e-post til V-ships hvor han ba om at ingen gikk om bord i skipet for berging, og at alle holdt seg vekk fra skipet. Det fremgår videre: «We have not seen a similar case in the past that a gas explosion occurred. The reason is unknown and it cannot be excluded that it happens again».

Dekomponeringen fortsatte en lang periode etter evakueringen. Den spredte seg fra lasterom 4 til lasterom 5, og deretter til 3, 2 og 1. Prosessen fikk deretter fortsette uavbrutt frem til bergere gikk om bord den 21. august. Dekomposisjonsprosessen var da, ifølge flaggstatsrapporten, på nedadgående.

Et fotografi tatt 24. august, viser at skipet fremdeles var omgitt av tett, hvit røyk.

Det ble under ankebehandlingen i lagmannsretten vist en kort film om evakueringen fra skipet og detonasjonshendelsen der lasteluger ble blåst opp da siste mann var i ferd med å bli heist opp i helikopteret.

2. Nytt bevismateriale for lagmannsretten.

Det er særlig to bevisemaer i saken hvor det er kommet til nye bevis for lagmannsretten. Lagmannsretten vil kort redegjøre for dette selv om retten – som det vil fremgå senere – ikke mener at denne nye informasjonen stiller saken i noe vesentlig annet lys.

2.1. Justering av IMSBC-koden

For det første er det fremlagt dokumentasjon som kaster lys over det videre arbeidet med IMSBC-koden i IMO etter Cheshire-hendelsen. Allerede langt tilbake i tid har det vært fremmet ulike initiativer for å justere grensdragningen mellom gruppe B og C for ammoniumnitratbasert kunstgjødsel, oftest i kjølvannet av større dekomposisjonshendelser på land eller til sjøs. Ulike lands myndigheter og ulike interesseorganisasjoner, herunder rederienes bransjeorganisasjon BIMCO og kunstgjødselprodusentenes bransjeorganisasjon CEFIC, har engasjert seg i dette arbeidet. Den underliggende problemstillingen er at dekomposisjonsulykkene kan tyde på at trauesten gir et ufullstendig eller misvisende bilde

av hvordan en dekomposisjonshendelse kan utvikle seg i en stor mengde klasse C kunstgjødsel som ligger på et lager eller i lasterommet på et skip.

Det er nå en justering av IMSBC-koden på trappene som forventes å bli formelt vedtatt til neste år, og som vil lede til at blant annet den lasten som var om bord på Cheshire deretter skal klassifiseres i en ny undergruppe under kategori B (MHB), «materials hazardous only in bulk», jf. gjeldende kode section 9.1 og 9.2.3. Det vil bli utarbeidet et helt nytt vedlegg for de kunstgjødsellastene som blir omklassifisert. Den nye gruppen skal omfatte kunstgjødsel som inneholder mer enn 20 % ammoniumnitrat og mer enn 2 % klorid. Reelt sett dreier det seg om en mellomgruppe mellom klasse B og C, ved at det legges til grunn at all kunstgjødsellast som skal omfattes av ny gruppe B (MHB) må bestå traustesten. Dette innebærer at skip som ikke er spesialutrustet for å ta farlig last i gruppe B, som Cheshire, fortsatt kan ta om bord de samme typene kunstgjødsel som før, også den lasten som vår sak gjelder.

De sterke og klare advarslene om risikoen for dekomposisjon dersom denne typen last kommer i kontakt med varmekilder, forblir også uendret.

I utkastet til nytt vedlegg til IMSBC-koden for den nye gruppe B (MHB) kunstgjødsellaster, er teksten endret noe sammenlignet med teksten i någjeldende vedlegg for de samme lastene i gruppe C, som gjelder i vår sak. I avsnittet om «Hazards», hvor gjeldende tekst er gjengitt i sitatet fra tingrettens dom i avsnittet foran, er følgende justerte tekst foreslått:

Although this cargo passes the trough test (...) and hence does not fall inn Class 9, when carried in bulk in large quantities it may still be subject to decomposition if strongly heated by external sources. Once initiated, decomposition might gradually spread through the remainder of the cargo, producing large volumes of toxic gases.

Samtidig er tilsvarende tekst for klasse C kunstgjødsel foreslått justert slik at det uttales at dersom dekomposisjon i denne type last er «initiated in a localized area it is highly unlikely to spread throughout the mass of the fertilizer».

Videre foreslås det for den nye gruppen mer detaljert veiledning om hvordan en oppstått dekomposisjon kan stanses. Det understrekes viktighet av rask kjøling med vann til kjernepunktet for spaltingen («the seat of the decomposition»), fortrinnsvis med Victor-lanser. Det presiseres at det er mye mindre effektivt å påføre vann på toppen av lasten, og at dette kan gi en falsk følelse av trygghet. Mens det i dag gis anvisning på overvåking kun av temperaturen i lasten, presiseres for den nye gruppen at også oksygenkonsentrasjonen bør overvåkes.

2.2. Testing i Edinburgh

Under saksforberedelsen for lagmannsretten har Bibby fått utført ulike tester på kunstgjødsel av samme type som var om bord i Cheshire. Testingen er gjort ved universitetet i Edinburgh i regi av dr. Rory Hadden, som både har avgitt en skriftlig rapport om dette og forklarte seg i retten. Et hovedfokus ved testingen var å påvise hvordan dekomposisjon i en større masse kunstgjødsel, slik som i lasterommet på Cheshire, utviklet seg annerledes enn i IMOs trauest. Dr. Hadden gjorde derfor blant annet forsøk der han isolerte sidene og toppen på et IMO-trau, som normalt består av netting på alle sider og er utildekket, slik at de varme gassene som oppstår, uhindret kan unnslippe til omgivelsene. Han utførte også forsøk med varmekilder i store trau som var laget for – om enn i vesentlig mindre skala – å prøve å gjenskape forholdene i lasterom 4 på Cheshire.

Lagmannsretten kan ikke se at det ved disse forsøkene kom fram noe vesentlig nytt som ikke allerede lenge har vært kjent for produsenter av kunstgjødsel, i forskningsmiljøene på dette feltet og i IMOs organer som beskjeftiget seg med IMISBC-kodens regler for NKP-gjødsel. Det var kjent fra før, også for Yara blant annet etter en storskalatesting utført i Landskrona i 1991, at dekomposisjon i en bulklast, på grunn av de varme gassene som dannes ved den kjemiske reaksjonen, kan utvikle seg fra en dekomposisjon som krever varmetilførsel for å fortsette (såkalt endotermisk dekomposisjon) til å bli en eksotermisk dekomposisjon. En eksotermisk reaksjon produserer varme, og dekomposisjonen kan derfor utbre seg (propagere) gjennom lasten også etter at den eksterne varmekilden er fjernet. Yaras ekspertvitne Kish Shah, som er kjemiingeniør og har arbeidet mer enn 40 år i kunstgjødselindustrien, forklarte i lagmannsretten at risikoen for at dekomposisjon i en gruppe C type NKP-gjødsellast utbrer seg videre i lasten når tilført varme er oppbrukt, vil bero på kinetikken – hastigheten på kjemiske reaksjoner – i den aktuelle gjødseltypen og hvor mye varme som er blitt absorbert. Det siste beror blant annet på hvor lenge varmekilden har stått på og hvilke muligheter varme gasser har hatt for å unnslippe til omgivelsene. Så vidt lagmannsretten har forstått, er nettopp formålet med trauesten å skille ut de gjødseltypene som har så mye iboende energi at de dekomponerer til enden av trauet i løpet av den fastsatte tiden selv om varmekilden fjernes og de varme gassene som utvikles, fritt kan unnslippe. Det er den iboende energien og den høye hastigheten på dekomposisjonen, dersom den først initieres, som utgjør det særskilte faremomentet som leder til at disse gjødseltypene klassifiseres av IMSBC i gruppe B.

Dr. Hadden fremholdt i lagmannsretten at hans eksperimenter i Edinburgh tilførte ny kunnskap om hvor fort det gikk å sette i gang dekomposisjonen og hvordan den sannsynligvis bredte seg ut gjennom massen. Eksperimentene viste at det sannsynligvis gikk omkring 12 timer fra lasten kom i kontakt med lampen i lasterom 4 og til den hadde nådd en så høy temperatur at dekomposisjonen startet. Slik lagmannsretten oppfattet det, synes det ikke å være vesentlig uenighet blant de sakkyndige vitnene om at dekomposisjonen startet iallfall i løpet av det første døgnet etter at lampen ble dekket av lasten, noe som

innebærer at dekomposisjonen sannsynligvis startet senest ved midnatt mellom 5. og 6. august 2017. I lys av de ankende parter anføres bemerkninger lagmannsretten at heller ikke ekspertvitnet Mark Phillips i sin rapport synes å avvike fra dette. Han uttaler ikke at dekomposisjonen startet om natten mellom 4. og 5. august, slik de ankende parter har gitt uttrykk for, men at oppvarmingen av lasten sannsynligvis startet allerede under innlastingen eller kort tid etterpå.

Yaras ekspertvitne Ed de Young, som er ansatt ved den nederlandske forskningsinstitusjonen TNO og har arbeidet med kunstgjødsel i en årrekke, hadde imidlertid vesentlige innsigelser mot dr. Haddens metode og beregninger når det gjaldt hvordan dekomposisjonen sannsynligvis bredte seg ut i lasterommet på Cheshire. Blant annet begrunnet han hvorfor han mente at Hadden overvurderte hastigheten på dekomposisjonen. Dr. Hadden har konkludert med at det sannsynligvis gikk mellom 24 og 48 timer fra dekomposisjonen startet til den hadde bredt seg utenfor metallomslutningen rundt «australian ladder», og at den etter 48 timer nådde overflaten i lasterom 4. De Young mente at forsøkene var satt opp på en måte som gjorde at de av flere grunner ikke var representative for forholdene om bord, og at dekomposisjonsraten i praksis sannsynligvis var vesentlig lavere enn det dr. Hadden kom fram til.

Denne uenigheten mellom de sakkyndige har, slik lagmannsretten oppfatter det, først og fremst betydning for hvilke muligheter mannskapet i praksis hadde for å oppdage og stanse dekomposisjonen i tide. Dette spørsmålet kommer lagmannsretten tilbake til i punkt 4 nedenfor.

3. Ga Yara tilstrekkelig informasjon om lasten?

Som allerede nevnt, er det uomtvistet hvilken informasjon de ankende parter rent faktisk fikk om lasten gjennom IMSBC-koden og dokumenter mottatt fra Yara. Spørsmålet er om Yara, ut fra den kunnskapen selskapet satt på, skulle gitt ytterligere informasjon om dekomposisjonsfaren, og i tilfelle hvilken.

Rettslig sett har dette betydning både for hovedkravet – spørsmålet om Bibby ville avvist lasten, eventuelt om det foreligger samvirkende årsaker etter sjøloven § 275 tredje ledd – og for motkravet: om lasteier har forsømt sin opplysningsplikt etter sjøloven §§ 257 eller 258. Spørsmålet har også en side mot kravet til årsakssammenheng og i hvilken grad tilstrekkelig informasjon ville ledet til et annet hendelsesforløp.

Spørsmålet om Yaras informasjonsplikt har i stor grad vært knyttet til begrepet «selvoppholdende dekomposisjon» og om det som skjedde om bord på Cheshire kan betegnes som denne typen dekomposisjon, slik transportørsiden med styrke hevder. Bevisføringen har vist at begrepet i praksis brukes i en bredere betydning enn NKP-gjødsel som ikke

består IMO's trauestest og derfor kan undergå selvoppholdende dekomposisjon i IMSBC-kodens forstand. Lagmannsretten er imidlertid enig med tingretten i at transportørsidens karakteristikk av dekomposisjonshendelsen som selvoppholdende ikke kan tilleggs den betydningen for saken som de ankende parter gjør, både når det gjelder ansvarsgrunnlag og i et årsaksperspektiv slik tingretten er inne på i dommen side 34:

For det første vil retten anta at kapteinen i utgangspunktet ikke har noen eksakt forståelse av hva hverken dekomponering eller selvoppholdende dekomponering vil innebære med mindre han har særskilt kjennskap til gjødsel. Sakens faktum gir holdepunkter for å anta at dette *ikke* var tilfellet. Begrepsbruken isolert sett hadde derfor med all sannsynlighet mindre betydning for kapteinen og hans risikovurdering. Det er heller ikke grunn til å tro at sonderingen mellom dekomposisjon og selvoppholdende dekomposisjon i seg selv hadde særskilt betydning for andre i Bibby. Forklaringene til Bibbys partsrepresentant og dokumentene fra e-post utveksling i forbindelse med avtaleinngåelsen, underbygger at det var klassifiseringen av gjødselen og om denne var i samsvar med skipets sertifikater og forsikringsdekning som var det sentrale for disse da de aksepterte lasten.

Lagmannsretten slutter seg til dette.

I og med at lasten var riktig klassifisert, må det etter lagmannsrettens syn være klart at Yara ikke hadde noen plikt til å opplyse at «selvoppholdende dekomposisjon» var en risiko ved lasten når den hadde passert trauesten og derfor nettopp *ikke* etter IMSBC-koden var definert som en last med slike egenskaper.

Slik lagmannsretten ser det, er spørsmålet her om Yara hadde plikt til å opplyse det som nå sannsynligvis vil framgå uttrykkelig av det nye vedlegget til IMSBC-koden for denne typen last, jf. den pågående justeringen av gruppe B (MHB) som er redegjort for under punkt 2.1 ovenfor: Nemlig at en dekomposisjon, dersom den først initieres, gradvis kan spre seg gjennom hele lasten – slik det gikk på Cheshire. Dette er et sentralt element i de ankende parters argumentasjon, herunder deres fokus på «selvoppholdende» dekomposisjon. Både i forhold til samvirkende årsaker etter sjøloven § 275, spørsmålet om Bibby overhodet ville akseptert lasten og om lasten innebar en særskilt risiko etter sjøloven §§ 257-58, er kjernen i de ankende parters anførsel at lasten viste seg å ha den egenskapen at dekomposisjon kunne spre seg gjennom hele lasten selv om den opprinnelige varmekilden ble fjernet, og at dette var et særskilt faremoment som Yara, men ikke Bibby var kjent med.

Uansett er det, slik lagmannsretten ser det, den vesentlige forskjellen på NKP-gjødsel som henholdsvis består og ikke består IMO's trauestest at en eventuell dekomposisjon i sistnevnte vil spre seg med så stor hastighet, på grunn av sitt iboende høye energinivå, at man i praksis ikke vil få noen responstid der man kan sette inn effektive tiltak. Videre er det, slik lagmannsretten forstår det, først og fremst dette som er grunnen til at NKP som ikke består trauesten er kategorisert som farlig last i IMSBC-koden. I en gruppe C last vil derimot en dekomposisjon bre seg ut med vesentlig lavere hastighet slik at den kan bringes under

kontroll dersom den oppdages i tide og det settes inn adekvate tiltak. Det er i denne forbindelse grunn til å merke seg at det fremheves i forslaget til nytt IMSBC-vedlegg at en dekomposisjon «gradvis» kan utbre seg gjennom lasten.

De ankende parter gjør også gjeldende at Yara skulle ha gitt bedre informasjon om tidlige tegn på, og håndteringen av, en allerede initiert dekomposisjonshendelse. Lagmannsretten finner det mest naturlig å behandle dette spørsmålet i tilknytning til mannskapets håndtering av hendelsen, jf. punkt 4 nedenfor.

Ved vurderingen av om Yara har oppfylt sin opplysningsplikt om lastens farlige egenskaper, vil lagmannsretten innledningsvis understreke at det ikke er omtvistet at det var Bibby som satte dekomposisjonen i gang på Cheshire. Det skjedde ved mannskapets uaktsomme brudd på klare og gjentatte instruksjoner både i IMSBC-koden og fra lasteier om å forvise seg om at alle varmekilder i lasterommene var koblet fra før lasting. Bibby har heller ikke i ettertid kunnet føre bevis for hvor lenge lampen i lasterom 4 sto på og tilførte lasten varme. Som lagmannsretten allerede har nevnt med henvisning til ekspertvitnet Kish Shah, vil mengden av varmepåvirkning være en faktor som kan få betydning for det videre hendelsesforløpet. De eneste bevisene som kan kaste lys over hvor lenge lampen sto på, er forklaringene fra mannskapet til Bibbys advokater 17. august 2017, kort tid etter evakueringen.

På dette punktet er det først og fremst kapteinens og overstyrmannens forklaringer som er relevante, men begge er nokså uklare med hensyn til tidsangivelser. Kapteinen forklarte, og overstyrmannen bekreftet, at sistnevnte før innlasting skrudde av lysene i lasterommene. Imidlertid synes det å være bred enighet i saken om at lyset i lasterom 4 sannsynligvis sto på under lasting, selv om det teoretisk også kan tenkes at de ble skrudd på ved en feil senere. I sin kronologiske redegjørelse kommer kapteinen først tilbake til spørsmålet om varmekilder etter at han hadde forklart seg om at han begynte å skrive «note of protest» 10. august. Han uttalte da at han «at some stage» ba styrmannen sjekke at lysene var av, teipe over bryterne og skrive «do not use». Det skulle tas bilder av at det var gjort, men ingen bilder er fremlagt i saken. Videre sa han at han «around the same time» ba maskinsjefen koble ut sikringene til lysene i «australian ladder», og at sistnevnte bekreftet at det var gjort. Også overstyrmannen forklarte om teiping av brytere og at han fotograferte dette. Dette nevnte han etter at han hadde redegjort for at han og kapteinen om kvelden 8. august inspiserte gassutviklingen som førstestyrmannen hadde oppdaget tidligere på dagen.

Maskinsjefen forklarte til Bibbys advokater at etter at skipet kom ut av den engelske kanal, skiftet de over til tungolje som drivstoff, og at dette skjedde mellom kl. 0210 og 0300 den 9. august. Videre forklarte han at det var «omkring datoen for dette skiftet», og iallfall etter at de var klar av den engelske kanal, at kapteinen beordret ham å frakoble all strøm til lysene i lasterommene fra hovedsikringsskapet.

På denne bakgrunnen mener lagmannsretten det er mest sannsynlig at lyset i lasterom 4 først ble slukket da sikringene ble tatt ut, og at dette ikke skjedde før 9. august. På bakgrunn av dr. Haddens vurdering av at temperaturen var blitt så høy at dekomposisjonen startet cirka 12 timer etter ferdig lasting, altså i løpet av første del av natten til 6. august, betyr dette at ytterligere varme sannsynligvis ble tilført lasten iallfall i godt over tre døgn til før varmekilden effektivt ble skrudd av. Etter lagmannsrettens syn kan man ikke se bort fra at dette tidsforløpet, som de ankende parter er fullt ut ansvarlige for, fikk betydning for at det gikk så galt som det gjorde. Det gjelder selv om det ved dekomponeringen etter hvert ble gassene som utgjorde den største varmekilden.

På den andre siden er det også grunn for lagmannsretten til å slå fast innledningsvis i vurderingen av om Yara har gitt fullstendig og korrekt informasjon, at Yara i mange år hadde vært klar over at dekomposisjon kunne utbre seg gjennom en gruppe C last selv om varmekilden ble fjernet – om enn i vesentlig lavere tempo enn i en gruppe B last. Samtidig konstaterer lagmannsretten at de andre dekomposisjonshendelsene som har vært til sjøs med gruppe C NKP-last produsert av Yara – MV Sava Star i 1993, MV Osterdijk i 2007, MV Jin Yuan Ling i 2010 og MV Trudy i 2013 – alle har blitt stanset så tidlig i hendelsesforløpet at det ikke ble vesentlig skade på skipet, men med varierende omfang av lasteskade, blant annet som følge av vanntilførsel. De to siste hendelsene ble stanset av mannskapet selv, på grunnlag av samme informasjon om lasten som Bibby fikk, mens man i de to første også fikk assistanse fra profesjonelle bergere, blant annet brannbåt, fordi problemet ble avdekket mens skipene var relativt nær havn. Det ble for øvrig rettslig tvist om skadeoppgjøret etter MV Osterdijk, jf. ND-2009-383, men uten at transportøren anførte at Yara ikke hadde gitt tilstrekkelig informasjon om lasten og håndteringen av den.

Med dette som bakteppe går lagmannsretten over til å vurdere om Yara ga tilstrekkelige opplysninger om faremomentene ved gruppe C lasten som ble fraktet i Cheshire.

Bibby har pekt på Yara har støttet den pågående prosessen i IMO om justering av IMSBC-koden. Yara har også i etterfølgende evalueringer av Cheshire-hendelsen gitt uttrykk for at ytterligere informasjon vil «increase the awareness of ships' crew» om tidlige tegn på dekomposisjon og håndteringen av dette. Etter lagmannsrettens syn kan ikke dette i seg selv tas til inntekt for at den informasjonen som Bibby fikk i 2017, var utilstrekkelig. Lagmannsretten vil også nevne at i rundskriv fra IMOs Sub-Committee CCC 22. september 2017 med henvisning blant annet til Cheshire-hendelsen, nøyde man seg med å understreke viktigheten av å sette seg godt inn og følge gjeldende bestemmelser om gruppe C NKP-last.

Lagmannsretten tar utgangspunkt i hvilken kunnskap om lasten som Bibby og mannskapet – som må forutsettes å være profesjonelle på sjøtransport – kunne lese ut av informasjonen i IMSBC-koden om denne lastetypen. Hva som står, er gjengitt eller oppsummert ovenfor innledningsvis i punkt 1.3. Ved lesingen må man ha for øyet både at informasjonen følger et fast oppsett som er likt for alle vedlegg til IMSBC-koden, og at informasjonen skal dekke mange ulike situasjoner, for eksempel også der gruppe C kunstgjødsel fraktes

sammen med andre typer laster som kan bli utsatt for konvensjonell brann med stor varmeutvikling.

Under punktet om «hazards» fremgår det at sterk oppvarming kan føre til dekomposisjon og giftige gasser. Det vises også til vedlegget for gruppe B gjødsellaster (klasse 9 under UN 2071) og varsles om at også gruppe C laster ved sterk oppvarming kan oppvise «noen av de samme egenskapene» som gruppe B gjødsel. De farene som særlig fremheves for gruppe B, er – i tillegg til giftige gasser – at lasten kan gjennomgå selvoppholdende dekomposisjon, at temperaturen ved en slik reaksjon kan komme opp i 500 grader og at dekomposisjon kan spre seg gjennom hele lasten. Lagmannsretten er enig med Bibby i at det ikke følger av en naturlig lesing av denne krysshenvisningen at det samme kan skje for gruppe C last, som motsetningsvis ikke er gjenstand for selvoppholdende dekomposisjon i IMSBC-kodens forstand, altså i traustesten. Men krysshenvisningen gir likevel en advarsel om alvoret i enhver dekomposisjonshendelse, også i en gruppe C last.

Etter lagmannsrettens syn er det ingenting i avsnittet om «hazards» som gir holdepunkter for å anta at dekomposisjon i en gruppe C last sannsynligvis vil få et begrenset omfang, eller at det er «svært lite sannsynlig» at en dekomposisjon i slik last vil spre seg gjennom hele lasten, slik det nå fremholdes i IMO's foreslåtte reviderte vedlegg for gjenværende gruppe C laster etter at NKP-laster som omfattes av ny B (MHB) får et eget vedlegg. Lagmannsretten mener tvert om at gjeldende IMSBC-kode har klare pekere mot at også dekomposisjon i en gruppe C last kan utvikle seg til en svært alvorlig hendelse både for skip og last. Dette gjelder særlig de advarslene som står i avsnittet om «Loading». Det fremgår her, sammenholdt med avsnittet om hva som må gjøres i tilfelle «brann» (som i denne sammenheng må forstås som dekomposisjon), at det kan bli nødvendig å fylle store mengder vann ned i lasterommene for å stanse en dekomposisjon. Det vil ikke bare ødelegge NKP-lasten der, men det varsles også uttrykkelig om risikoen store mengder vann vil kunne innebære for skipets stabilitet. For det andre nevnes uttrykkelig at massen på lasten kan bli halvert ved dekomposisjon, også dette med konsekvenser for skipets stabilitet. Lagmannsretten kan ikke se at det er grunnlag for Bibbys anførsler om at disse scenariene er begrenset til spesielle situasjoner, for eksempel kombinerte laster der det blir konvensjonell brann i et tilstøtende lasterom. Advarslene om mulige konsekvenser av en dekomposisjonshendelse er helt generelt formulert.

Lagmannsretten har også merket seg at verken kapteinen på Cheshire eller de øvrige av mannskapet som ble avhørt umiddelbart etter hendelsen – overstyrmann, maskinsjef, elektriker og båtsmann – uttalte seg på en måte som kunne indikere at de forventet at dekomposisjonen ville stanse av seg selv etter frakobling av strømmen til lasterommene.

I tilleggsinformasjonen som ble gitt av Yara, er det iøynefallende hvor ofte det gjentas at lasten ikke under noen omstendighet må utsettes for varmekilder fordi dette kan sette i gang en dekomposisjon. Allerede her ligger det etter lagmannsrettens syn en klar advarsel om at det vil være en alvorlig hendelse. Lagmannsretten er enig med tingretten i at det A4 arket som er klippet inn under punkt 1.3 ovenfor, og som ble overlevert til og undertegnet

av kapteinen før avreise, taler for seg selv i så måte. Bibby har fremholdt at bildene først og fremst viser giftige gasser, som er farlig nok for mannskapet, men som ikke innebærer risiko for skipet som sådan. Etter lagmannsrettens syn er dette skillet søkt. Bildet viser med all tydelighet at det pågår en kraftig kjemisk reaksjon i lasterommene, at situasjonen er alvorlig og at mannskapets arbeid med å få kontroll over dekomposisjonen vil vanskeligjøres av de giftige gassene.

Tingretten har i dommen på side 34 gitt uttrykk for at Yaras opplysning i Safety Data Sheet om at denne lasten ikke er tilbøyelig til selvoppholdende dekomposisjon i henhold til IMOs trauest, isolert sett fremsto som misvisende. Lagmannsretten er ikke enig i det. Det er et uomtvistet faktum at NKP-gjødselen som ble fraktet, besto trauesten. Opplysningen i Safety Data Sheet er ikke noe mer enn en uttrykkelig bekreftelse av dette og informasjon som fremgår andre steder, for eksempel i det aktuelle vedlegget til IMSBC-koden innledningsvis under «Ammonium nitrate based fertilizer (non-hazardous) punkt 4.

Bibby har pekt på at Yara av sikkerhetsgrunner, forut for Cheshire-hendelsen, hadde vedtatt at man i anlegget på Herøya skulle behandle all NKP-gjødsel som om den var selvunderholdende spaltbar. Lagmannsretten kan ikke se at det kan påvirke Yaras opplysningsplikt overfor transportører til sjøs. For det første må utslipp av giftige gasser i områder der svært mange mennesker bor og arbeider, unngås for enhver pris. For den andre er det IMSBC-koden som regulerer dette skillet innen sjøtransport, et skille som IMO fortsatt har opprettholdt etter erfaringer fra alvorlige og grundig analyserte dekomposisjonshendelser til sjøs, inkludert Cheshire.

Lagmannsrettens konklusjon er at Bibby hadde tilstrekkelig informasjon om lastens egenskaper og hvilken risiko dekomposisjonshendelser ville innebære for skip og last. Det er ikke avgjørende at man ut fra foreliggende informasjon ikke uten videre kunne forutse at dekomposisjonen faktisk kunne fortsette gjennom hele lasten dersom man ikke fikk kontroll på den, og at dekomposisjonen i seg selv i så fall kunne ødelegge også skipet. Det avgjørende er at rederi og mannskap ut fra foreliggende informasjon måtte forstå at dekomposisjon er en alvorlig hendelse som ikke bare i kraft av gassutviklingen kunne være farlig for mannskapet, men også kunne få et omfang som innebar alvorlig risiko for skade på lasten og skipet.

Lagmannsretten vil i tilknytning til dette også peke på at andre parter i saken, Gard og Lauritzen, ikke har sett noe behov for å gi ytterligere informasjonen til rederi og mannskap om denne typen NKP-last i etterkant av Cheshire-hendelsen. Det gjelder både informasjon om risikoen for omfattende dekomposisjon, og informasjon om tegnene på og bekjempelsen av en oppstått dekomposisjonshendelse. Gard, verdens største ansvarsassurandør for skip, har gjennom tidligere ulykker vært vel kjent med risikoen som varmekilder i lasterom med NKP-gjødsel klasse C utgjør for skip og last, men har heller ikke etter det omfanget som skaden fikk i Cheshire funnet grunn til å understreke overfor sine medlemmer at dekomposisjon i verste fall, dersom hendelsen ikke håndteres tidlig, kan spre seg gjennom hele lasten. Yara benytter fortsatt samme informasjonsgrunnlag som før. Likevel har

Lauritzen funnet det ubetenkelig å fortsette med skipninger for Yara også etter Cheshire-hendelsen, slik tingretten påpeker i dommen side 37:

Det er opplyst at Lauritzen i tiden *etter* ulykken med Cheshire har utført 24 laster med tilsvarende NPK gjødsel for Yara. Partsrepresentant Søren Berg i Lauritzen har forklart at de ikke har endret på den informasjonen de har gitt til undertransportørene siden ulykken. Berg forklarte at grunnen til dette var at de ikke visste hva problemet på Cheshire hadde vært. Dette kan imidlertid ikke være riktig, fordi 21 av skipningene er foretatt etter at stevning ble tatt ut i denne saken og 16 av skipningene skjedde etter at Lauritzens tilsvaer ble inngitt. Også etter at flaggstatsrapporten forelå, med kritikk av den informasjon som var gitt, har Lauritzen utført åtte skipninger av tilsvarende gjødsel fra Herøya. Lauritzen har altså utført en rekke skipninger etter at Lauritzen fremsatte sine anførsler om at Yara ikke hadde informert tilstrekkelig om gjødselens egenskaper.

Lagmannsretten mener at måten sentrale aktører med førstehånds kjennskap til Cheshire-hendelsen har forholdt seg på i etterkant, ytterligere underbygger at informasjonen som ble gitt om NKP-lasten på Cheshire i IMSBC-koden for gruppe C og av Yara var tilstrekkelig og ikke mangelfull.

Når det gjelder flaggstatens rapport som tingretten viser til i sitatet over, Isle of Man Ship Registry's Casualty Investigation Report CA 128, angivelig fra august 2018, munnet den ut i en del anbefalinger, blant annet om informasjon. Anbefalingene gjelder informasjon om oppdagelse og håndtering av dekomposisjonshendelser og ikke hvilke opplysninger som gis om lasten, ut over å konstatere at IMOs karakteristikk av denne type last som «non-hazardous» synes å være misvisende. I lys av hvordan dekomposisjonen spredte seg gjennom lasten på Cheshire, oppfordret flaggstaten IMO til å vurdere om trauesten i sin nåværende form er egnet som klassifiseringsverktøy. Lagmannsretten kan ikke se at flaggstatens rapport inneholder informasjon av vesentlig betydning for ansvarsspørsmålene i saken.

4. Var mannskapets håndtering av hendelsen forsvarlig?

Lagmannsretten vil i dette avsnittet gå nærmere inn på om mannskapet om bord i Cheshire burde og kunne ha avverget at skadene ble så omfattende. I tilknytning til dette vil lagmannsretten også vurdere om Yara hadde gitt tilstrekkelig informasjon om hvordan en dekomposisjonshendelse skulle avdekkes og håndteres.

Utgangspunktet for vurderingen også under dette punktet er at Bibby, i strid med gjentatte og klare instruksjoner, sannsynligvis lot lyset i lasterom 4 stå på fra lasten kom om bord og – mest sannsynlig – ikke koblet det fra før det var gått om lag fire døgn, det vil si godt over 3 døgn etter at lasten rundt lampen var blitt så oppvarmet at den kjemiske reaksjonen startet. Instruksjonene gikk ut på å koble fra strømtilførselen, ikke bare å skru av bryterne. Det forelå tilsynelatende ingen etablerte rutiner for at ledelsen om bord i Cheshire kunne

forvisse seg om at strømmen var frakoblet. At slik frakobling sannsynligvis først skjedde etter fire døgn, er i seg selv klart kritikkverdig.

Likeledes er det et utgangspunkt for vurderingen at Yara, når det gjaldt overvåking av lasten, hadde nøydt seg med å anbefale daglig kontroll av temperaturen, og opplyst at stigende temperatur i lasten kunne være et tegn på termisk dekomposisjon. Det ble ikke gitt noen nærmere spesifikasjoner om hvor eller hvordan temperaturen burde måles.

Lagmannsretten vil kort rekapitulere hvilke observasjoner mannskapet gjorde av lasten på de første dagene av reisen. For reisens første dag, 6. august, er det av ukjent grunn ikke registrert noen gass- og temperaturmålinger. Disse registreringene, som ble gjort om morgenen, startet først 7. august. Denne morgenen observerte overstyrmannen at det hadde rent om lag en halv liter vann fra drenerørret til lasterom 4. Drenerørret kan sammenlignes med nedløpet fra en takrenne på et hus: horisontalt langs kanten av lastelukene på innsiden løper det «takrenner» som skal samle opp kondensvann fra innsiden av lukene slik at dette ikke faller ned på lasten. Vannet ledes ut av lasterommene gjennom vertikale drenerør. Det ble ikke observert noe vann fra drenerørene på de andre lasterommene. I lasterom 4 var det også avvik på gassmålinger sammenlignet med de andre lasterommene. Oksygenivået hadde falt fra normalen på 20,8/20,9 til 19,7, et fall som Brookes Bell i sin rapport 5. september 2019 (på oppdrag fra Lauritzen) karakteriserte som en «significant» reduksjon. Metan-nivået var på 2 %, mens det var 0 i de øvrige lasterommene. Når det gjelder nivået på karbonmonoksid, varierte det i de øvrige lasterommene mellom 2 og 6 ppm, mens det i lasterom 4 allerede den 7. hadde sprengt måleskalaen, uten at det er opplyst på hvilket tall det skjer. Karbonmonoksid er giftig hvis konsentrasjonen blir større enn ca. 35 ppm.

Den 8. august om morgenen hadde oksygeninnholdet sunket til 15,7 og metan-nivået steget til 3. Også denne dagen hadde det samlet seg om lag en halv liter vann i drenerørret til lasterom 4. Fortsatt ble det ikke observert noen temperaturøkning. Det er opplyst at temperaturen i lasten ble målt ved å stikke termometeret inn gjennom et rør inn til lasterommet, og at røret det ble målt gjennom var plassert på motsatt ende av lasterom 4 i forhold til der man nå vet at dekomposisjonen startet. Senere på dagen observerte førstestyrmannen at det kom litt gass ut av drenerørret i lasterom 4. Han varslet kapteinen, som sjekket ut dette samme kveld og da ikke så noe gass, men merket en svak gassluk.

De påfølgende tre dagene sank oksygenivået ytterligere og var 10,9 % den 11. august da kapteinen gjennom «note of protest» varslet alle relevante mottakere inkludert Yara om en mulig irregulær utvikling i lasten. Metan-nivået var da økt til 4 og temperaturen var steget noe, men på ingen måter alarmerende i forhold til angitt grense på 40 grader som fremgikk av Lauritzens instruksjoner til skipet. I «note of protest» opplyste kapteinen om funnene av mindre mengder vann og observasjon av giftig gass fra lasterom 4. Han skrev videre at lasteluker mv var lukket i samsvar med instruksjoner, at alle lys i «australian ladder» var avskrudd og at temperaturen gjennomgående var mindre enn 40 grader. Han opplyste

imidlertid ikke om at han først flere dager etter avgang Herøya hadde beordret frakobling av strømmen til lasterommene.

Etter at kapteinen sendte «note of protest» gikk hendelsene slag i slag. Det synes å være enighet – så vidt lagmannsretten har oppfattet – om at dekomposisjonen allerede var kommet så langt da tiltak ble iverksatt at det ikke ville vært mulig for mannskapet å stoppe utviklingen med de hjelpemidlene de hadde til rådighet.

Lagmannsretten legger på grunnlag av bevisføringen til grunn at Yara var klar over at fall i oksygenivået kan gi et tidlig varsel om dekomposisjon, ved at de gassene som utvikles ved den kjemiske reaksjonen, fortrenger oksygenet. Når det gjelder de øvrige gassfunnene, forklarte ekspertvitnet Mark Phillips at utslagene ikke kunne forklares ut fra de kjemiske reaksjonene som foregikk i lasten, men sannsynligvis var en følge av at de utviklede gassene forstyrret måleinstrumentene.

Lagmannsretten er enig med tingretten i at Yara med fordel kunne ha opplyst om betydningen av fall i oksygenivået på skip som har montert utstyr for å overvåke dette, noe som så vidt lagmannsretten har forstått er tilfellet i alle skip av nyere dato. Imidlertid blir dette etter lagmannsrettens syn uansett ikke avgjørende for vurderingen av mannskapets aktsomhet når det gjaldt å oppdage at det var en dekomposisjonshendelse på gang, og handle deretter. For det første mener lagmannsretten at det samlede bildet allerede den 7. august ga en klar indikasjon på en irregulær situasjon i lasterom 4. Det omfattet de klare avvikene i samtlige gassmålinger – selv om mannskapet ikke hadde forutsetninger for å forstå nøyaktig hva disse betød – og kondensvannet fra bare dette lasterommet, som da åpenbart ikke kunne forklares med de alminnelige klimatiske forholdene. Utviklingen den 8. forsterket dette ytterligere, og da kom også gassobservasjoner i tillegg. Det fremstår som uforklarlig for lagmannsretten at kapteinen ikke iallfall senest 8. august foretok seg noe ut over å intensivere overvåkingen av temperaturen. Som ekspertvitnet John Stone har påpekt, kunne mannskapet allerede ved svært enkle undersøkelser 7. eventuelt 8. august, ha blitt oppmerksom på en betydelig gassutvikling. Det ville vært tilstrekkelig å åpne den lille luken som ble brukt som nedgang til «australian ladder». I følge rapporten fra Brookes Bell indikerte oksygenfallet observert om morgenen 7. august at om lag 118 kubikkmeter oksygen allerede da var fortrent av gasser. Man ville derfor sett betydelige mengder gass om man hadde sjekket. Sannsynligvis ville man ved en slik inspeksjon også sett at lysene fortsatt sto på. I tillegg til å få skrudd dem av tidligere ville mannskapet i så fall også blitt klar over hvor varmekilden var, slik at de fra start kunne ha målrettet aktuelle tiltak. Uansett burde kapteinen allerede 7. og senest ved førstestyrmannens gassobservasjon 8. august i det minste ha tatt kontakt med rederiet og Yara for råd og instruksjoner, og ikke ventet helt til 11. august slik han gjorde. Det samme ga kaptein Sohail Kahn i V-Ships uttrykk for i sin forklaring i lagmannsretten.

Lagmannsretten vil for ordens skyld understreke at mannskapet måtte kunne forutsettes å forstå at det – både av ansvars- og sikkerhetsmessige grunner – var viktig å reagere umiddelbart dersom det oppsto tegn på at det kunne foregå en kjemisk reaksjon i lasten. Dette gjaldt desto mer som skipet 7. og 8. august fortsatt befant seg i nærheten av land og derfor lettere kunne få ekstern bistand om det skulle være behov for det.

Lagmannsretten finner grunn til å trekke fram forklaringen fra Bibbys nye ekspertvitne for lagmannsretten, Igor Sanchenko, som er kaptein og arbeider som inspektør i et norsk rederi og som skulle belyse hvordan han som kaptein ville håndtert situasjonen om bord i Cheshire. Han uttalte for det første at siden lasten var klassifisert som «non-hazardous», var det mindre viktig å følge instruksjonene om frakobling av alle varmekilder før lasting, blant annet fordi man trengte lysene for å sjekke at lasten ble riktig fordelt i lasterommene. Etter kaptein Sanchenkos syn burde det holde om dette ble gjort halvannen til to dager etter avreise. Etter lagmannsrettens oppfatning er dette synspunktet temmelig oppsiktsvekkende, alene i lys av de klare reglene i IMSBC-koden. Kaptein Sanchenko erkjente at de samlede faktorer som forelå 7. og 8. august var tegn på at det skjedde noe irregulært i lasterom 4, men mente at det likevel var fullt forsvarlig av kapteinen å vente og se i stedet for å iverksette nærmere undersøkelser. Det er vanskelig for lagmannsretten å forstå. Sanchenkos syn er neppe representativt for holdningene til øverste leder til sjøs, men kan likevel muligens gi en pekepinn om hvorfor det ikke har vært mulig å få kapteinen på Cheshire til å stille til avhør siden den første forklaringen han ga rett etter hendelsen.

Bibby har påpekt at en av Yaras medarbeidere i HESQ (health, environment, safety and quality) som allerede 12. august ble koblet inn i hendelsesforløpet, Hermann Bode, forklarte i tingretten at han ikke oppfattet verken funnet av kondensvann eller reduksjon i oksygenivået – som han først vesentlig senere fikk informasjon om – som noen klare tegn på en dekomposisjonshendelse. I lagmannsretten forklarte han at kapteinen burde kontaktet noen da gassverdiene falt. I følge Bode var ikke han noen ekspert på gassverdier, det måtte andre i Yara uttale seg om. For lagmannsretten er det uansett tilstrekkelig å konstatere at Yara allerede på grunnlag av de få opplysningene som ble gitt i «note of protest», skjønnte at det sannsynligvis var en dekomposisjon på gang. Arne Veseth i Yara svarte umiddelbart 11. august at observasjonene av gassutslipp fra lasterommet tydet på dette, at gass ikke ville frigis med mindre temperaturen var godt over 100 grader og at det sannsynligvis fantes en uoppdaget varmekilde. Yara HESQ ved Christina Tan fulgte opp tidlig 12. august med veiledning om hva som måtte gjøres. Hun ba mannskapet åpne alle ventilasjonsluker og helst også lasteromslukene, eliminere varmekilden og injisere vann til «hot spot» inni lasten ved hjelp av Victor-lanser eller, alternativt, ekstra vannrør om bord som de kunne koble til skipets vannsystem. For Yara var det på dette tidspunktet sannsynligvis vanskelig å vite, ut fra opplysningene fra kapteinen, hvor langt dekomposisjonen hadde utviklet seg. I sin videre kommunikasjon med skipet bygget Yara naturlig nok på at man måtte gjøre det som var mulig for å stoppe den kjemiske reaksjonen. Først i etterkant har det kommet fram at det da sannsynligvis allerede var for sent. Lagmannsretten ser derfor ingen grunn til å

nærmere inn på ytterligere feil som ble gjort av kapteinen i den videre håndteringen, blant annet at han om kvelden 12. august lukket lastelukene igjen til tross for at varmekilden ennå ikke var lokalisert og temperaturen i lasten fortsatt var for høy, i stedet for å fortsette ventileringen.

Det har vært lite fokus fra Bibbys side på Victor-lanser under ankeforhandlingen, men lagmannsretten nevner for ordens skyld at bevisføringen ikke har gitt holdepunkter for at det etter 11./12. august ville ha hjulpet noe vesentlig om man hadde hatt Victor-lanser om bord.

Tingretten uttaler i dommen side 31 at flere av de sakkyndige, herunder Mark Phillips, har anslått at 7. eller 8. august var det seneste tidspunktet det var realistisk å tro at mannskapet kunne ha fått kontroll over dekomposisjonen. Etter bevisføringen for lagmannsretten er denne uttalelsen fortsatt dekkende. Bibby har ikke godtgjort at dekomposisjonen bredte seg med en slik hastighet om bord i Cheshire at mannskapet reelt sett ikke på noe tidspunkt hadde noen mulighet for å stanse den – med den konsekvens, slik lagmannsretten forstår Bibby, at lastens egenskaper og mangelfull informasjon fra Yara utgjorde en selvstendig skadeårsak etter sjøloven § 275 tredje ledd. Bibby har i den sammenheng særlig vist til dr. Haddens beregninger ut fra de forsøkene han gjorde i Edinburgh, som det er redegjort for i punkt 2.2. over. Dr. Hadden konkluderte med at det sannsynligvis bare gikk mellom ett og to døgn fra dekomposisjonen startet (som var om lag 12 timer etter at lampen ble tildekket) til spaltefronten hadde bredt seg utenfor metallomslutningen rundt «australian ladder». I så fall ville dekomposisjonen være vesentlig vanskeligere å bringe under kontroll. Dette ble bekreftet av ekspertvitnet John Bland.

Som lagmannsretten var inne på under punkt 2.2, ga ekspertvitnet Ed de Young i sin forklaring uttrykk for sterk uenighet med dr. Haddens beregninger av hastigheten på dekomposisjonen om bord. Han antydte at forsøkene i Edinburgh syntes å være satt opp med henblikk på å få et ønsket resultat. Med utgangspunkt i dr. Haddens presentasjon og beregninger begrunnet han hvorfor dekomposisjonsraten etter hans syn sannsynligvis var mye lavere om bord i Cheshire.

Ut fra en samlet vurdering av de sakkyndige forklaringene, herunder forklaringen til Mark Phillips, mener lagmannsretten at det er mest sannsynlig at dekomposisjonen kunne ha vært brakt under kontroll dersom mannskapet hadde tatt affære allerede 7. eller senest 8. august 2017. Ved den lignende hendelsen om bord på MV Trudy i 2013, som også ble forårsaket av en lampe som sto på i samme type stige som på Cheshire, ventilerende mannskapet lasten i henhold til instruksjonene og pøste store mengder vann ned «australian ladder». Nærmere undersøkelser og operative tiltak ble iverksatt så snart mannskapet oppdaget at det kom røyk ut av drenerørret på lasterommet. Derved fikk man raskt dekomposisjonen under kontroll. Det vises til rapport fra W. Moller C.A. Colombia Agency 19. oktober 2013 side 2-3. Lagmannsretten bemerker ellers at heller ikke ved et

slikt scenario ville Victor-lanser vært til hjelp. På grunn av vinkler i konstruksjonen på Cheshire ville det ikke være mulig å få tredd en slik lanse ned langs «australian ladder». Om bord på Trudy benyttet mannskapet skipets ordinære brannslanger.

5. Sammenfatning og konklusjon – hovedkrav og motkrav

Når det gjelder hovedkravet – Yaras krav på erstatning for skade på lasten – finner lagmannsretten det klart at vilkårene for ansvar etter sjøloven § 275 første ledd er oppfylt. Det er utvist «feil eller forsømmelse» fra noen Bibby og Lauritzen svarer solidarisk for, nemlig mannskapet om bord i Cheshire. Bibby og Lauritzen har erkjent at det var uaktsomt av mannskapet å la lampen i lasterom 4 bli stående på i strid med klare instruksjoner. Alene dette kan etter omstendighetene være tilstrekkelig til å lede til ansvar for hele lasteskaden. Det er ikke tvilsomt at skaden på lasten ikke ville skjedd dersom man tenker seg denne årsaken borte. I tillegg var det uaktsomt av mannskapet ikke straks å gripe fatt i problemet, undersøke nærmere og varsle rederiet og Yara når de oppdaget tegn til at det foregikk noe uventet og irregulært i lasterom 4. Dette selv om man ikke kunne forvente at de uten videre allerede da skjønnte nøyaktig hva som skjedde eller hvor alvorlig dette kunne bli. Hadde mannskapet handlet med rimelig hurtighet, ville skadeomfanget sannsynligvis ha blitt vesentlig mindre. Skyldgraden ligger etter lagmannsrettens syn på ingen måte i nedre sjikt av uaktsomhetsnormen. Den omvendte bevisbyrden og skjerpede beviskravet i § 275 første ledd («godtgjør») kommer ikke på spissen i denne saken.

Lagmannsretten mener videre at det ikke foreligger flere årsaker til skaden som kan lede til en ansvarsfordeling etter sjøloven § 275 tredje ledd. I følge Sjur Brækhus i Sjørett, voldgift og lovvalg (1996) side 352 kan denne fordelingsregelen anses som en spesialanvendelse av den alminnelige regelen om skadelidtes medvirkning i skadeserstatningsloven § 5-1. De ankende parters anførsel er at årsaken til det alt vesentlige av skadeomfanget er at lasten hadde farligere egenskaper enn transportøren hadde grunn til å tro ut fra de opplysninger Yara ga. Lagmannsretten er ikke enig i det, slik det fremgår av drøftelsen under punkt 3 ovenfor. De ankende parter har heller ikke sannsynliggjort at noen del av det store skadeomfanget skyldes at Yara ga mangelfulle opplysninger om hvordan en dekomposisjons-hendelse kunne oppdages og stanses. Det ville vært til nytte for mannskapet å vite at ikke bare temperaturstigning men også oksygenfall er tidlige tegn på dekomposisjon, noe Yara var klar over. Imidlertid var de samlede tegnene på en irregulær utvikling i lasterom 4 som forelå allerede 7./8. august – vannansamlinger fra drenerør, klart avvikende gassmålinger og observasjon av gassutslipp fra lasterommet – tilstrekkelig til å utløse handlingsplikt for mannskapet. Hadde mannskapet foretatt enkle undersøkelser da, og/eller varslet rederiet og Yara, ville videre dekomposisjon mest sannsynlig kunne vært stanset.

Selv om det ikke er nødvendig for konklusjonen, vil lagmannsretten tilføye at det ikke er holdepunkter i bevisføringen for at kapteinen og mannskapet ville ha reagert på noen annen måte dersom de hadde hatt den opplysningen som fremgår av forslaget til nytt

vedlegg til IMSBC-koden for NKP-gjødsel i gruppe B (MHB) om at dekomposisjon hvis den først blir initiert, gradvis kan spre seg gjennom hele lasten. Dette underbygges av Bibby i retten ikke påviste hva mannskapet i så fall ville gjort annerledes. Noen opplysningsplikt om faremomenter ved lasten ut over det som følger av det nye vedlegget, vil det etter lagmannsrettens syn under noen omstendighet ikke være aktuelt å pålegge Yara. Det foreligger derfor uansett ikke årsakssammenheng mellom eventuell forsømt informasjon fra Yara om lastens farlige egenskaper og mannskapets håndtering av hendelsen om bord.

De ankende parter har som prinsippal frifinnelsesgrunn for hovedkravet anført at Bibby ikke ville akseptert denne NKP-lasten dersom Yara hadde gitt riktige og fullstendige opplysninger om lastens egenskaper. Denne anførselen reiser ulike problemstillinger som i liten grad er belyst, blant annet om Bibbys rett etter foreliggende certepartier og konossementer til å avvise en last som etter inngåtte avtaler og foreliggende regelverk var en tillatt last for Cheshire. Det er også et spørsmål om forholdet til reglene i sjøloven kapittel 13 når lasten nå en gang ble godtatt og transporten utført, all den tid de ankende parter ikke anfører at fraktavtalen med Yara ikke er bindende på grunn av uriktige/bristende forutsetninger e.l. Lagmannsretten trenger imidlertid ikke gå nærmere inn på disse underliggende rettslige spørsmålene, da problemstillingen bygger på en faktisk forutsetning som ikke slår til, nemlig at Yara har gitt mangelfulle opplysninger om lastens egenskaper. Lagmannsretten tilføyer at selv om retten skulle ha kommet til at Yara for eksempel skulle ha gitt opplysningen som fremgår av forslag til nytt vedlegg til IMSBC-koden for NKP-gjødsel i gruppe B (MHB) om at dekomposisjon, hvis den først blir initiert, gradvis kan spre seg gjennom hele lasten, så er forklaringen til daglig leder i Bibby, Jebb Kitchen, ikke alene tilstrekkelig til å sannsynliggjøre at Bibby ikke ville akseptert lasten dersom man hadde visst dette. Det foreligger ikke andre bevis som kan være egnet til å underbygge en slik anførsel. Lagmannsretten finner det generelt mest sannsynlig at et seriøst rederi som Bibby ville basert seg på at mannskapet på deres skip overholder klare, fastsatte prosedyrer i regelverk og sentrale dokumenter som effektivt forhindrer at det overhodet oppstår kjemiske reaksjoner i lasten.

De ankende parter er etter dette solidarisk ansvarlige for Yaras tap, slik også tingretten kom fram til.

Denne saken ligger slik an at rettens konklusjoner på bevisvurderingene under hovedkravet leder til at heller ikke de ankende parters motkrav – kravene om erstatning for tap som følge av skadene på skipet – kan føre fram. Ansvar for Yara for tap på skipets side etter sjøloven §§ 290 eller 291 forutsetter at Yara har gitt mangelfull informasjon om faremomentene ved lasten og de tiltakene som kan være nødvendige, jf. sjøloven §§ 257 og 258. Lagmannsretten har ved vurderingen av spørsmålet om samvirkende årsaker etter sjøloven § 275 tredje ledd kommet til at det ikke var tilfellet. Følgelig skal Yara, i samsvar med tingrettens konklusjon, frifinnes for motkravene.

6. Tapsutmåling for lasteskaden

Ved tapsutmålingen er partenes uenighet for lagmannsretten begrenset til hva som er verdien av den lasten som gikk tapt om bord i Cheshire, altså det beløpet som fremgår av første strekpunkt under punkt 1 i tingrettens domsslutning i hovedsøksmålet. Partene er med andre ord enige om de øvrige erstatningsbeløpene som fremgår av tingrettens domsslutning for hovedkravet. Partene har også godtatt tingrettens beregning av forsinkelsesrenter, herunder fra hvilket tidspunkt forsinkelsesrenter for den omtvistede tapsposten skal beregnes (27. oktober 2018). Det er likeledes uomtvistet at de ankende parter etter sjøloven hefter i fellesskap for Yaras tap.

Utmåling av erstatning for lasteskadekravet skal skje etter sjøloven § 279, som lyder slik:

Erstatning for tap av eller skade på godset beregnes med utgangspunkt i verdien av gods av samme slag på det sted og det tidspunkt godset etter transportavtalen ble eller skulle ha vært utlevert.

Verdien av godset bestemmes etter børsprisen eller, i mangel herav, etter markedsprisen. Finnes verken børss- eller markedspris, bestemmes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet

I motsetning til hva som vanligvis gjelder i kontrakts- og erstatningsretten, gir altså sjøloven anvisning på utmåling av et objektivisert normaltap, uansett hvilket tap den individuelle skadelidte beviselig har lidt. Yaras tap skal med andre ord beregnes ut fra hva som ville vært verdien av NKP-lasten i Cheshire på havnen i Thailand per medio august 2017, som bulklast – altså liggende i en haug på kaia. Dette utgangspunktet er partene enige om, og også at det er avgjørende for verdiansettelsen «på hvilket trinn i omsetningen gods av den art og det kvantum normalt omsettes på bestemmelsesstedet», jf. Erling Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader (1962) side 31. Men i og med at det ikke finnes noen børsspris, og heller ingen objektiv markedspris fordi det i Thailand ikke er andre aktuelle kjøpere av NKP-gjødsel i bulk enn Yaras eget datterselskap, så byr det på utfordringer å komme fram til hva som «vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet».

Partene har i lagmannsretten, som i tingretten, presentert tre ulike beregningsmetoder. Den ene er benevnt «CIF + 10 %» og tar utgangspunkt i fakturaverdien for lasten pluss transport- og forsikringsutgifter og med tillegg av 10 % påslag for avanse mv. Yara har ubestridt opplyst at selskapet har mottatt forsikringsoppgjøret i saken fra If basert på denne metoden. Den andre metoden, som Yara prinsipalt gjør gjeldende, er en beregningsmåte som fastsetter verdien «baklengs». Det tas utgangspunkt i hvilke priser som forhandlere i Thailand rent faktisk betaler for den aktuelle typen NKP-gjødsel pakket i sekker, og gjøres fradrag for den verdiøkningen som har skjedd lokalt fra gjødselen lå i en haug på kaia. Den tredje metoden, som Bibby mener gir den mest korrekte verdifastsettelsen etter sjøloven § 279 i dette tilfellet, er beregnet ut fra hva tre ulike markedsanalysebyråer rapporterer om priser for NKP-gjødsel i bulk på ulike markeder i sørøst Asia i det aktuelle tidsrommet.

Lagmannsretten mener at alle disse tre metodene er egnet, og at man i prinsippet skulle komme frem til tilnærmet samme verdi uansett hvilken metode man benytter. Som lagmannsretten kommer tilbake til, er imidlertid problemet med Bibbys beregningsmåte både at leveringsstedene som rapporteres synes å ligge langt fra Thailand og at det ikke foreligger noen opplysninger på hvilke kvaliteter av NPK-gjødsel som prisene baserer seg på. Problemet med Yaras beregningsmåter er at man ikke i noen ledd har uavhengige prisfastsettelse. Alle ledd i omsetningen styres av internavtaler i Yara-konsernet. Disse utfordringene fører til et betydelig sprik i partenes erstatningsberegninger etter de ulike metodene. Ut fra markedsanalysebyråenes rapporter beregner Bibby verdien av lasten om bord i Cheshire til ca. 14 millioner USD. «CIF+10 %» verdien beregnes av Bibby til ca. 12,7 millioner USD og av Yara til ca. 20,3 millioner USD. Etter sin prinsipale metode beregner Yara verdien av lasten til ca. 22,3 millioner USD.

Lagmannsretten vil nå gå nærmere inn på de ulike beregningene og hvilke forutsetninger de bygger på.

Som bakgrunn for dette redegjøres kort for innholdet i relevante internavtaler i Yara-konsernet som gjaldt på tidspunktet for skipningen med Cheshire.

All NKP-last som gikk fra produksjonsanlegget på Herøya til Thailand ble fakturert til mottakerselskapet via Yara Asia, som er lokalisert i Singapore, i henhold til «Yara master distribution agreement». Etter denne avtalen skulle kjøper betale frakt og forsikring. Det fremgikk videre av avtalen at «FOB transfer price» fra Herøya til Yara Asia skulle baseres på armlengdeprinsippet og fastsettes utfra råvareprisene for de respektive ingrediensene nitrat (med et kvalitetstillegg på 20% for Yaras spesielle nitrat), kalium og fosfor. Det dreier seg med andre ord om en pris som ikke reflekterer det faktum at det har skjedd en betydelig bearbeidelse og verdiøkning av disse råvarene på Herøya.

Fakturaprisen FOB fra Yara Norge til Yara Asia for lasten på Cheshire var på 10 496 993 USD.

Faktureringen videre fra Yara Asia til Yara Thailand var regulert av «Master commercial agreement», hvoretter Yara Thailand skulle betale en pris per tonn som tilsvarte «Expected marked price - Local costs - Buyer's profit». Forventet markedspris er definert ut fra hva Yara Thailands kunder forventes å ville betale for produktet «in such form and packaging material and on such terms» som Yara Thailand har til hensikt for det aktuelle videresalg. Lokale kostnader er definert som alle lokale kostnader som Yara Thailand vil pådra seg i tilknytning til kjøp og videresalg av produktet, blant annet ulike direkte kostnader, inkludert generelle og administrative kostnader. Kjøpers fortjeneste er i et addendum datert 18. desember 2015 fastsatt til 2 %. I følge forklaringen fra produktdirektør Alf Tangvald i

Yara sluses en eventuell oppnådd merfortjeneste i Thailand tilbake til Yara Asia, uten at avtalegrunnlaget for det ble påvist.

Fakturaprisen CIF fra Yara Asia til Yara Thailand for lasten på Cheshire var på 18 504 192 USD.

Yara har gjort gjeldende at Thailand er et stort marked for Yaras blåfargede NKP-gjødsel, og et av de best betalte. Produktdirektør Tangvald forklarte i retten at Yara har tilpasset sine produkter særlig mot frukt- og grønnsaksmarkedet i Thailand, altså avlinger som bøndene får godt betalt for sammenlignet med for eksempel ris. Bøndene er derfor også villige til å betale for effektiv gjødsel. Tangvald trakk særlig fram at det er spesielle nitrat- og fosforkomponenter i Yaras NKP-gjødsel, og at den er veldig vannløselig. Yara har også i mange år brukt betydelige ressurser på markedsføring i Thailand. Som illustrasjon på Yaras svært gode markedsposisjon, har Yara fremlagt fotografier som etter det opplyste er tatt på kjøpesenter i Thailand i 2019, hvor det framgår at Yaras NKP 15-15-15 og 16-16-16 er betydelig høyere priset enn konkurrentenes (15-20 % mer). For 16-16-16 er prisene på bildet angitt til gjennomsnittlig ca. 625 USD pmt (per tonn), mens 15-15-15- ligger litt lavere. Disse to typene utgjorde ca. 22 200 av de drøyt 42 600 tonnene med NPK-gjødsel som var om bord i Cheshire.

Bibby har bestridt at Yaras produkter er mer verd enn for eksempel tilsvarende russisk-produserte. Ut fra foreliggende opplysninger om Yaras posisjon på det thailandske kunstgjødselmarkedet mener imidlertid lagmannsretten at det er mest sannsynlig at den lasten som ble skipet med Cheshire ville vært en god del mer verdt på bestemmelsesstedet enn der reisen begynte. Denne merverdien omfattes av det tapet Yara kan kreve erstattet etter sjøloven § 279, jf. henvisningene til «samme kvalitet».

Med dette som bakteppe, går lagmannsretten over til å se nærmere på de tre ulike beregningsmetodene.

Hvis man først ser på beregningsmetoden CIF + 10 %, er lagmannsretten enig med Yara i at man ikke kan ta utgangspunkt i skipningsverdien på Herøya slik den fremgår av internfakturaen til Yara Asia. Som nevnt fastsettes denne i internavtalen på basis av råvareprisene. I og med at det er råstoff i bearbeidet og foredlet form som skipes, blir fakturaprisen kunstig lav, slik lagmannsretten ser det. Når det gjelder fakturaverdien fra Yara Asia til Yara Thailand, er den beregnet med utgangspunkt i antatt markedsverdi av NKP-produktene på mottakerstedet, ferdig pakket i sekker. Dette skaper utfordringer for beregningen etter sjøloven § 279 av flere grunner. For det første er det ikke mulig å etterprøve om kostnader fram til forhandlere i Thailand er reelt priset i internprisingsmodellen, som – inkludert fortjeneste på bare 2 % – synes å bygge på at størst mulig del av Yaras samlede fortjeneste skal allokere til Yara Asia i lavskattelandet Singapore. Det er etter

lagmannsrettens syn grunn til å tro at en god del av det som er «fortjenesteelementet» på 10 % i denne beregningsmetoden, allerede er priset inn i CIF-verdien.

Videre er det lite belyst for lagmannsretten hva som er gjengs FOB-pris Herøya ved salg til tredjeparter, jf. kostnadselementet i CIF-metoden. Yara hevder at man i svært beskjeden grad selger NKP-gjødsel i bulk fra Herøya til tredjeparter. Vitnene Gjerde og Tangvald opplyste at det selges noen kvanta årlig til Felleskjøpet, og sporadisk også til utlandet (blant annet Tyrkia og Japan) men at slike salg gjelder overkapasitet som Yara må kvitte seg med. Yara har ikke villet opplyse prisene for de nevnte typene bulk-salgene fra Herøya og påberopt at disse er forretningshemmeligheter.

Ut fra en samlet vurdering bevisene mener lagmannsretten at en korrekt CIF + 10 % i vår sak, basert på transaksjoner mellom uavhengige parter, sannsynligvis vil ligge lavere enn beløpet på ca. 20,3 millioner USD som Yara har beregnet, men likevel vesentlig høyere enn Bibbys beregning på ca. 12,7 millioner USD som tar utgangspunkt i råvarepriser. Bevistvilen går ut over Yara.

I andre tvistesaker der lasteskadeoppgjøret har skjedd i henhold til Yaras beregningsmåte, for eksempel ND-2009-383 (Osterdijk, Oslo tingrett) og TOSLO-2008-26951 som Yara har vist til, var beregningsmåten ikke bestridt fra transportørens side. Dommene gir derfor lite veiledning for vår sak. Yara har også vist til en dansk dom fra Sø- og Handelsretten som la internfaktura til grunn for CIF-verdien, men uten at påslaget på 10 % ble krevet dekket, jf. ND-2004-427.

De samme utfordringene med internprisingsavtalen mellom Yara Asia og Yara Thailand som nettopp er skissert, oppstår også når det gjelder Yaras prinsipale beregningsmåte der man tar utgangspunkt i fakturapriser fra Yara Thailand til lokale kjøpere i Thailand. Disse prisene er isolert sett godt dokumentert per medio august 2017, og er isolert sett ikke bestridt av Bibby. Her er prisene for 15-15-15 angitt til ca. 550 USD pmt og 16-16-16 til ca. 568 USD pmt. Problemet er hvilke fradrag som må gjøres for å beregne seg tilbake til verdien av produktene i bulk på kaia. I sine beregninger har Yara bare trukket fra kostnader som knytter seg direkte til håndteringen av gjødselen fra den ankommer kaia og til den er fordelt i sekker. All bearbeidelse skjer direkte fra kaia, hvor også Yaras store lagerlokale for gjødsel i sekker ligger. Kostnadene som etter Yaras syn skal trekkes fra, omtales som «bagging costs» og utgjorde etter Yaras beregning 25,22 USD per tonn per august 2017. Bibby har ikke bestridt beløpet som sådan, men anført at dette bare er en liten andel av de kostnadene som skal trekkes fra etter denne beregningsmetoden. Lagmannsretten er, som tingretten, enig med Bibby i at Yaras fradrag er satt for lavt. Tingretten trakk ytterligere fra et fortjenesteelement skjønnsmessig fastsatt til 5 %. Yara har ikke påanket dette, selv om det fortsatt bestrides – uten noen nærmere redegjørelse for begrunnelsen – at det er riktig å gjøre ytterligere fradrag ut over «bagging costs».

Lagmannsretten mener imidlertid at tingrettens fradrag er for lite. Man skal etter sjøloven § 279 forsøke å finne frem til hva NKP-lasten på Cheshire ville være verdt for en uavhengig kjøper på kaia i Thailand. For å oppnå de prisene som Yara legger til grunn i sin beregning (hva kjøperer rundt omkring i Thailand betaler), må importøren ikke bare betale «bagging costs», men vil også ha ulike indirekte kostnader knyttet til administrasjon, egne ansatte, lagring, mulige finansieringskostnader mv. Også denne typer kostnader må derfor trekkes fra. Videre skal importøren ha en fortjeneste på sin videre bearbeidelse av bulklasten, og det samme skal gjerne grossisten mot forhandlerleddet ha, pluss inndekning av indirekte kostnader i sitt omsetningsledd. Yara gjør gjeldende at prisene selskapet baserer sin beregning på, er priser til grossist. Men ut fra de eksemplene på fakturaer som Yara har fremlagt, og som gjelder nokså små kvanta med samlet fakturapris på under 2000 USD, fremstår dette etter lagmannsrettens syn mer som salg til lokale distributører eller forhandlere. Om disse igjen selger videre til sluttbruker direkte, og/eller via fysiske markeder, vites ikke. Men det kan iallfall se ut til at Yara i sin forretningsmodell har slått sammen importør- og grossistleddet til ett i Thailand. Lagmannsretten antar at den fortjenesten som er mulig å oppnå i alle normale omsetningsledd fram til sluttbruker i Thailand vil reflektere den høye verdien av Yaras NKP-gjødsel i dette markedet, og derfor være god i alle ledd. Ut fra Yaras dokumentasjon synes det å være en prisøkning på NKP 16-16-16 på ca. 60 USD, det vil si mer enn 10 %, fra distributør/forhandler til sluttbruker, hvis man legger til grunn Yaras priser til sine lokale kjøpere på 568 USD pmt og pris til sluttbruker på ca. 625 USD pmt i henhold til Yaras fotografier fra 2019. Lagmannsretten mener at det er grunn til å tro at samlet fortjeneste i tidligere omsetningsledd vil være betydelig høyere og vesentlig høyere enn den stipulerte fortjenesten på 2 % i Yaras internavtale.

Både når det gjelder hva som er påregnelige administrasjonskostnader og andre indirekte kostnader og sannsynlig fortjeneste fram til lokale distributører/forhandlere, er lagmannsretten henvist til et skjønn som må ta høyde for at det er Yara som har plikt til å føre bevis for sitt tap. Fradragene bør på denne bakgrunn iallfall ikke fastsettes for lavt. Anslås fradragene som kommer i tillegg til «bagging costs» samlet til for eksempel 15 % av dokumenterte priser til distributører, blir verdien av Cheshire-lasten på kaia i Thailand i underkant av 19 millioner USD. Setter man prosentsatsen til 18 % blir verdien i underkant av 18,3 millioner USD.

Når det til slutt gjelder Bibbys beregningsmåte, tar den som nevnt utgangspunkt i uavhengige markedsanalyserapporter fra firmaene Argus Media, Profercy og CRU for tidlig høst 2017. Disse er de eneste som rapporterer priser på bulkforsendelser av NPK 16-16-16 i Sørøst-Asia. Den rapporterte gjennomsnittsprisen for denne typen NPK-gjødsel for perioden 3. august til 14. september 2017 varierte fra 342,50 til 346,07 USD pmt. Etter det lagmannsretten forstår, baserer byråene seg for en stor del på russisk-produsert NPK. Yara rapporterer ikke priser til slik byråer. Selve beregningen som Bibby har foretatt basert på de rapporterte prisene – og som gir en markedsverdi på lasten i Cheshire på 14 053 241

USD – fremstår som korrekt og er ikke bestridt av Yara. Yara gjør imidlertid gjeldende at prisene som beregningen bygger på, ikke er representative.

Yara har for det første vist til at hoveddelen av markedsanalysebyråenes informasjon synes å være hentet fra Svartehavsområdet og Kina, altså langt fra Thailand. Videre foreligger ingen nærmere informasjon om hvilken type NKP 16-16-16 som innhentede priser gjelder. Yara har vist til forklaringen fra produktdirektør Tangvald, som opplyste at NKP-gjødsel kan framstilles på mange ulike måter, og at markedsanalyserapportene ikke fanger opp de store forskjellene i kvalitet fra de billigste, enkle blandingsene av N, P og K og den typen høykvalitets priller som produseres av Yara der N, P og K og øvrige næringsstoffer inngår i hver prill og i tillegg kan være spesialtilpasset for typer avlinger som er ekstra godt betalt. Yara har også vist til opplysninger i Argus-rapporten 3. august 2017 om at russisk 15-15-15 «ex warehouse» i Thailand kostet 14 000 baht pmt mens Yara Thailand på samme tid fakturerte 18 300 baht pmt til sine kjøpere, altså 30 % mer.

Lagmannsretten er enig i disse innvendingene, og at de innebærer at Bibbys verdifastsettelse blir klart for lav. Verdien skal etter sjøloven § 279 fastsettes for «goods av samme kvalitet» og på det stedet godset skulle ha vært utlevert. Som tidligere nevnt, legger lagmannsretten til grunn at Yaras NKP-gjødsel på det thailandske markedet er av ekstra høy kvalitet fordi den er spesielt produsert for og ettertraktet i frukt- og grønnsaksmarkedet. Videre synliggjør både Yaras bilder fra to markeder i Thailand i 2019 og sammenligningen fra Argus-rapporten som er nevnt over at det er store variasjoner i priser på NKP-gjødsel i markedet. Legger man, som en av flere mulige korreksjoner, 30 % på Bibbys beregning, blir verdien av Cheshire-lasten ca. 18,2 millioner USD. Anslaget er imidlertid fortsatt beheftet med stor usikkerhet på grunn av tvil om relevansen av de underliggende data, etter lagmannsrettens syn større enn for de to andre beregningsmåtene.

Når lagmannsretten etter dette skal konkludere om lastens verdi på grunnlag av bevisene i saken, må det nødvendigvis skje med et meget betydelig innslag av skjønn. Som nevnt innledningsvis, skal alle de tre metodene som er presentert i prinsippet kunne ut i omtrent samme verdi. Skjønnnet må utøves med dette som rettesnor, selv om sentrale faktorer som inngår i beregningene ikke lar seg kvantifisere objektivt slik sjøloven § 279 gir anvisning på. Når bevissituasjonen er som den er, er det etter lagmannsrettens syn ikke grunnlag for å foreta en nøyaktig utregning, slik tingretten har gjort.

Lagmannsretten fastsetter etter dette Yaras nettotap etter dekningsalg skjønnsmessig til 18,2 millioner USD. Partene er enige om at nettoprovenyet fra dekningsalget utgjorde 299 899,50 USD.

Det innebærer at det skal foretas en korreksjon i erstatningsbeløpet som fremgår av første strekpunkt under punkt 1 i tingrettens domsslutning i hovedsøksmålet til 18,2 millioner USD. For øvrig forkastes anken.

7. Sakskostnader

Lagmannsretten mener at Yara har fått medhold i det vesentlige, jf. tvisteloven § 20-2 første og andre ledd. Riktignok har de ankende parter fått medhold i at erstatningsbeløpet til ankemotpartene må reduseres. Erstatningsbeløpet for lasteskaden blitt satt ned med om lag 2,7 millioner USD sammenlignet med tingrettens dom, noe som i forhold til samlet erstatningsbeløp i punkt 1-3 i tingrettens domsslutning i hovedsøksmålet, utgjør ca. 10 % av totalerstatningen. Samtidig har tyngdepunktet i saken for lagmannsretten, både når det gjelder vitneførsel og tidsbruk i ankeforhandlingen, helt klart ligget på ansvarsspørsmålene for hovedkravet og motkravene, hvor Yara har fått medhold fullt ut. Ut fra den brede vurderingen som tvisteloven § 20-2 andre ledd gir anvisning på, har ankemotpartene derfor krav på å få erstattet sine sakskostnader etter lovens hovedregel også for lagmannsretten. Vilkårene for å anvende noen av unntaksreglene i tvisteloven kapittel 20 er ikke oppfylt.

Ankemotpartene har inngitt omkostningsoppgave med salær på 7 649 212 kroner inkludert merverdiavgift på den delen av salæret hvor det påløper slik avgift. I tillegg kommer følgende utgifter i ankesaken: NOK 405 129,69, CHF 2 215,25, GBP 31 105,40 samt € 33 317. I norske kroner er samlede utgifter i størrelsesorden 1,1 millioner. De ankende parter har ikke hatt innsigelser verken til salær- eller utgiftkravet.

Lagmannsretten mener at ankemotpartens salærkrav fremstår som høyt, i lys av at betydelige deler av faktum ikke var omtvistet slik at deler av tingrettens fremstilling i all hovedsak kunne legges til grunn.. Da det ikke er fremmet innvendinger, vil lagmannsretten i denne saken ikke vurdere reduksjon på eget initiativ. Det vises i den forbindelse også til at ankesaken har vært lagt bredt opp fra de ankende parter og at omkostningene på deres side er vesentlig høyere med samlet salærkrav på over 10,8 millioner kroner og utgifter på over 2,5 millioner kroner. Lagmannsretten legger etter dette til grunn at ankemotpartenes omkostninger har vært nødvendige og at det har vært rimelig å pådra dem, jf. tvisteloven § 20-5 første ledd, og tilkjenner ankemotpartene omkostninger i henhold til omkostningsoppgaven. Ankemotpartene foretar selv fordelingen av tilkjente beløp mellom seg.

Dommen er enstemmig.

DOMSSLUTNING:

1. Tingrettens domsslutning i hovedsøksmålet punkt 1 første strekpunkt skal lyde slik:
 - USD 18.200.000 – attenmillionertohundretusen – amerikanske dollar med tillegg av forsinkelsesrente regnet fra 27. oktober 2018 og til betaling skjer.
2. For øvrig forkastes ankene.
3. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Bibby Transport Ltd., Assuranceforeningen Gard - Gjensidig, Kaskoassurandørene og J. Lauritzen Singapore Pte. Ltd. i fellesskap til Yara Asia Pte. Ltd., Yara Insurance DAC og If P&C Insurance Holding Ltd. i fellesskap følgende beløp
 - advokatsalær 7 649 212 – sju millioner sekshundreogførtinitusentohunderogtolv – kroner
 - utgifter 405 128,69 – firehundreogfemtenetthundreogtjueåtte69/100 – kroner
 - utgifter CHF 2 215,25 – totusentohundreogfemten25/100 – sveitsiske franc
 - utgifter GBP 31 431,65 – trettientusenfirehundreogtrettien65/100 – britiske pund
 - utgifter EUR 33 317 – trettitretusentrehundreogsytt – euroalt innen to uker fra forkynnelse av dommen.

Fanny Platou Amble

Jeg bekrefter at rettens øvrige medlemmer har godkjent avgjørelsens innhold, jf. midlertidig lov 26. mai 2020 nr. 47 § 8 andre ledd.

Fanny Platou Amble

Dokument i samsvar med undertegnet original.
Madeleine Eliassen (signert elektronisk).