OSLO BYRETT

GJØR VITTERLIG:

År 1996 den 30. januar ble rett holdt i Oslo tinghus.

Dommer: Byrettsdommer Wenche Skjæggestad

Sak nr.: 95-01361 A/40

Saksøker: Demand Shipping Company Ltd, Nicosia, Kypros

Prosessfullmektig: Evensen & Co. Advokatfirma ANS v/advokat Anders W. Færden, Postboks 334, Sentrum. 0101 Oslo

Saksøkt:

1. Gjensidige Skadeforsikring, 1324 Lysaker
2. Uni Storebrand Skadeforsikring, Oslo
3. Trygg-Hansa Försäkringsaktiebolag, Stockholm
4. Försäkringsaktiebolaget Atlantica, Gøteborg
5. Christiansands Skibsassuranceforening - Gjensidig, Kristiansand

6. Arab Insurance Group (B.S.C.), Bahrain

7. Bergens Skibsassuranceforening - Gjensidig, Bergen

8. Försäkringsaktiebolaget Alandia, Mariehamn

9. Abu Dhabi National Insurance Co., Abu Dhabi

10. Mitsui Marine & Fire Insurance Co., Ltd., Tokyo

11. Tokio Marine & Fire Insurance Co., Ltd., Tokyo

12. Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskab, Kjøbenhavn

13. Star Forsikring (under offentlig administrasjon), Oslo

Prosessfullmektig: Advokatfirma Bugge, Arentz-Hansen & Rasmussen v/advokat Jan-Fredrik Rafen, Postboks 1524 Vika, 0117 Oslo

Saken gjelder: Sjøforsikringskrav

****

Det ble avsagt slik

dom:

Sakens bakgrunn:

Tvisten gjelder spørsmålet om en valgt reparasjonsmetode har ledet til reduksjon av skipet "Lendoudis Evangelos II"'s verdi. Saksøker hevder at en eventuell

verdiforringelse er dekningsberettiget under skipets forsikring. Skipet var kaskoforsikret. Vilkårene fremgår av forsikringspolisen og de standardvilkår denne viser til, nemlig Norsk Sjøforsikringsplan av 1964 (heretter kalt Planen) og tilleggsstandardvilkår gitt av Sjøassurandørenes Centralforening (Cefor form nr. 211).

"Lendoudis Evangelos II" er et bulksip bygget i 1974. 7. mars 1990 grunnstøtte det i St. Laurentselven mellom Montreal og Quebec. Skipets bunn ble påført skader som omfattet det meste av bunnplatene. Foreløpig reparasjon ble utført i Halifax hvor skipet ble satt i tørrdokk 16. juni 1990. 29. august 1990 seilte det til Bangladesh med full last. Etter lossing der gikk det i ballast til Singapore for å få reparert de gjenstående skader ved Keppel Shipyard. Reparasjonene ble avsluttet 24. november 1990.

Ved reparasjonen ble deler av de originale bunnplatene skåret ut og erstattet med nye plater som ble sveiset inn der bunnplatene var skadet. Reparasjonen ble fulgt av en representant for skipets klassifiseringsselskap, Bureau Veritas, Frankrike, og den ble godtatt som fullverdig i henhold til klassens krav.

Saksøker hevder imidlertid at dette ikke er tilstrekkelig. Skipet er ikke slik det var før skaden inntraff, idet det ikke er benyttet samme konstruksjoner som da skipet ble bygget. Reparasjonen var billigere for forsikringsselskapet enn utskifting av alle plater i full opprinnelig størrelse ville ha vært. Dette har ført til en verdireduksjon som er forsikringsmessig dekket etter

Planens § 173, 4. ledd i.f.. Hvor stor verdireduksjonen er illustreres av korrespondanse mellom megler og potensiell kjøper i 1991. Etter at interessenten hadde fått skipets bunn inspisert av dykker, ble tilbudet redusert med USD 700.000,-. Av dette kan anslagsvis USD 500.000,- henføres til bunnens utseende. Resten må tilskrives kjøpers usikkerhet m.h.t. eventuelle skjulte feil etter grunnstøtingen. Det erkjennes at frykt for skjulte feil eller mangler ikke er dekket under forsikringen.

De saksøkte bestrider at en reparasjon som er utført slik at skipet tilfredstiller klassens krav og i overenstemmelse med anbefaling fra skipsingeniører kan utløse noen form for erstatning p.g.a. verdiforringelse.

****

Hovedforhandling ble avholdt 22. januar 1996. Både saksøker og de saksøkte var representert ved prosessfullmektig. For de saksøkte møtte dessuten havarisjef Edgar Werner Hansen, Gjensidige. Det ble avhørt to sakkyndige vitner og ellers foretatt slik dokumentasjon som rettsboken viser.

****

Saksøker har i det vesentlige anført:

På tidspunktet for grunnstøtingen var skipet kaskoforsikret. Forsikringspolisen er datert 18. desember 1989 og gjaldt for 12 måneder på de vilkår som fremgår av

polisen.

Skipet fikk omfattende skader. For å få skipet sjødyktig ble det foretatt foreløpige reparasjoner i Halifax. Den endelige utbedring ble foretatt av Keppel Shipyard, Singapore. Utbedringene følger stort sett de opprinnelige sveiser i lengdegående retning, men avviker fra opprinnelige skjøter i tverrgående retning. Resultatet er at bunnen ser ut som et lappeteppe. Det anføres at så sjeldent omfattende bunnskader gjør det naturlig med full plateutskifting. Saksøker har vært inne på den tanke at assurandøren kan ha tatt Planens § 163 om kondemnasjon i betraktning ved valg av reparasjonsmetode. Bestemmelsen gir rederen rett til å begjære skipet kondemnert hvis reparasjonsomkostningene blir større enn 80% av forsikringsverdien. Skipet var forsikret for USD 5,5 millioner + 25% kaskointeresseforsikring ved kondemnasjon.

Saksøker har krav på en fullstendig utbedring. Skipets bunn ble ved reparasjonen tilbakeført til full styrke og reparasjonen var i overensstemmelse med klassens krav, men dette er ikke nok. Rederen har krav på at skipet blir som det var før skaden inntraff, jfr. Planens § 173, 1. ledd. Skipet ble ikke det når inndelingen av de originale bunnplatene ble fraveket i så stor grad som i dette tilfellet.

Det anføres at skipets verdi som følge av den valgte reparasjonsmetode er forringet. Det som må sammenlignes er verdien det hadde etter den utførte reparasjonen og verdien det ville ha hatt hvis en annen reparasjonsmetode hadde vært valgt. Verdiforskjellen kan ikke eksakt

bringes på det rene, og derfor må det foretas et skjønn.

Dispasjørene Richards Hogg og Woxholt er usikre på om verdiforringelse foreligger, mens Insurance Claims Services A/S uttaler at den valgte reparasjonsmetode har påført skipet en betydelig verdiforringelse, som anslås til USD 1 million. Videre viser korrespondanse om salg av skipet ca. et år etter grunnstøtingen at den potensielle kjøperen reduserte sitt tilbud med USD 700.000,- etter at bunnen hadde vært inspisert av dykker. Begrunnelsen for dette var tredelt. Den potensielle kjøper fryktet at skipets hovedmaskineri hadde fått skader som ennå ikke hadde manifestert seg og at skroget hadde fått en permanent deformasjon. Det er erkjennes at frykt for slike skader ikke er dekningsmessige. Den viktigste begrunnelse for det reduserte tilbudet var imidlertid skipsbunnens tilstand. Av prisdifferansen på USD 700.000,- må iallefall USD 500.000,- være forårsaket av bunnens tilstand.

Skipsmegler Gunnar Lie sa som sakkyndig vitne at skipets omsetningsverdi antagelig vil ha sunket som følge av måten reparasjonen er utført på. Markedet er ikke teknisk rasjonelt. Bunnens avvikende utseende ga grunn til bekymrede tanker hos en kjøper.

Saksøker bestrider ikke assurandørens rett til å foreta delvis reparasjon - bestemmelsen i Planens § 173, 4. ledd i.f. om "urimelige omkostninger" kommer her inn - men poenget er at da må verdiforringelsen utbetales til rederen.

Planens § 173, 1. ledd angir hovedregelen om assurandørens ansvar. Skipet skal "bli som det var før skaden inntraff". 4. ledd er et unntak fra 1. ledd. Uttrykket "fullstendig utbedring" her må sammenhengsfortolkes med 1. ledd - uttrykket "bli som det var". Er dette umulig eller vil det medføre urimelige omkostninger kan man nøye seg med en mindre omfattende utbedring, men da har rederen krav på erstatning for verdiforringelsen. I dette tilfelle er det ikke tvil om at bunnen er anderledes nå enn den var før havariet. Alene ordlyden og sammenhengsfortolkning gir som resultat at reparasjonen må anses som ufullstendig.

Ser man på motivene til Planens § 173 vil man finne at det å overholde klassifikasjonsselskapets krav ikke er tilstrekkelig. Skipet blir her vurdert ut fra et annet tema. Dette fremgår bl.a. av Sjøforsikringsplanen av 1930 som ikke ble realitetsendret på dette punkt ved revisjonen i 1964. Den gamle Plans § 75 nr. 4 har overskriften "Når skibet kan bringes til fullt sjødyktig stand uten at skadene blir fullstendig utbedret." Videre heter det i 1. ledd, sitat:

> "Hvis en fullstendig utbedring av skadene vilde medføre urimelige omkostninger, og skibet ved en mindre omfattende reparasjon kan bringes i fullt sjødyktig stand efter klasseinstitusjonens eller den offentlige sjøkontrolls fordringer, er den sikrede ikke berettiget til å forlange, at skibet på assurandørens bekostning skal repareres slik, at det blir som det var før erstatnigstilfellet inntraff.....".

Det heter videre i 2. ledd, sitat:

> "Når assurandøren gjør bruk av bestemmelsen i foregående avsnitt, skal han betale erstatning for den verdiforringelse skibet måtte ha undergått som følge av at det efter reparasjonen ikke er blitt slik som det før var....".

Saksøker bestrider ikke, selv om vitnene var noe uenige på dette punkt, at reparasjonen var teknisk fullverdig. Bestemmelsen om assurandørens ansvar tar imidlertid ikke bare sikte på å opprettholde skipets tekniske tilstand, men også å sikre rederen mot et økonomisk tap når han sitter igjen med et skip som ikke er som det var fordi assurandøren benytter retten til å utføre en mindre omfattende reparasjon for å spare omkostninger. Det er markedets vurdering av om skipet er fullstendig utbedret eller ikke som må være avgjørende. Mener markedet at reparasjonen ikke er like bra innebærer dette et økonomisk tap for rederen ved videresalg av skipet. Kjøpere av skip har ofte ikke noen inngående teknisk ekspertise. For disse vil bl. a. skipets utseende være en viktig indikator på skipets tilstand.

De saksøkte har anført at man ved reparasjonen har fulgt normal framgangsmåte. Det er saksøker ikke enig i. En så omfattende bunnskade som "Lendoudis Evangelos II" hadde bør repareres med hele plater, selv om man ved mindre omfattende skader ofte bruker småplater.

Planens motiver gir uttrykk for at de norske reglene ikke oppstiller noen begrensning om at reparasjonen skal utføres rimeligst mulig. Fra motivene til § 173, side 133 øverst siteres:

> "Utenlandske forsikringsvilkår og YAR begrenser ansvaret til "rimelige reparasjonsomkostninger". Planen oppstiller heller ikke noen slik begrensning, idet den vil kunne ramme sikrede urimelig hårdt....".

Det som kan være normal prosedyre under utenlandske forsikringsvilkår er ikke retningsgivende for norske selskaper. Praksis ved verftene kan imidlertid bli slik at man der velger metoder som kan godtas av utenlandske selskaper. For et skip forsikret i Norge er imidlertid dette ikke nok fordi norske forsikringsvilkår stiller kundene bedre. Den mulighet som står åpen for et norsk selskap er å påberope seg begrensningen i Planens § 173, 4. ledd i.f., men da mot verdikompensasjon.

Det må etter dette konkluderes med at utbedringen ikke er "fullstendig" i Planens forstand.

Reparasjonen slik den ble utført innebar en verdiforringelse. Det siteres fra Sjur Brækhus m. fl. "Håndbok i kaskoforsikring" 1993 s. 462:

> "Dersom sikrede må finne seg i delvis utbedring, skal han foruten omkostningene ved den mindre reparasjon ha dekket den eventuelle forringelse av skipets verdi som blir resultatet. Man må altså sammenligne skipets markedsverdi i fullreparert stand med markedsverdien etter den delvise reparasjon. I motsetning til hva som gjelder etter § 173, 4, 1. punkt, må verdiforringelsen fastsettes ut fra markedsverdiene på reparasjonstiden, ettersom det er størrelsen av verdiforringelsen på dette tidspunkt som må være avgjørende for om reparasjonen er urimelig kostbar og derfor ikke kan settes i gang....".

Man spør altså ikke om rederen etter reparasjonen har fått

et skip som er like mye verd, men spør hva som er forskjellen på den fullstendige reparasjon og reparasjonen slik den i virkeligheten ble utført.

Det er markedets reaksjon som er i fokus. Markedets konkrete reaksjon må måles opp mot en tenkt situasjon, nemlig den at skipet hadde blitt fullstendig reparert. I bedømmelsen av markedets reaksjon i det tenkte tilfellet må det anvendes skjønn.

Når det gjelder tapets størrelse, er det relevante tidspunkt for vurderingen november 1990. Saksøker har anslått tapet til USD 500.000,-, bl. a. ut fra den fremlagte telekskorrespondanse med en potensiell kjøper høsten 1991. Det anføres at det ikke er grunnlag for å si noe sikkert om hvorvidt tapet ville ha vært størst i et lavt eller høyt marked. På et lavt marked ville skipet antagelig ha vært nesten uselgelig og tapet dermed høyt. På et høyt marked er beløpene større og forskjellen i oppnådd pris på lettselgelige og tungtselgelige båter blir større. Markedets stilling antas etter dette å være uten særlig betydning.

Det nedlegges slik påstand:

1. De nedenfor nevnte dømmes til å betale til Demand Shipping Company Ltd. USD 500.000,- med tillegg av renter fra 8. april 1990 til betaling finner sted. Rentefoten er 18% p.a. fra 8. april 1990 til og med 31. desember 1993. Deretter er rentefoten 12% p.a. Kravet inklusive renter fordeles på de nedenfor nevnte med følgende pro rata andeler:

   15% Gjensidige Norsk Skadeforsikring
   10% Uni Storebrand Skadeforsikring AS, Oslo

5% Trygg-Hansa Försäkringsaktiebolag, Stockholm
10% Försäkringsaktiebolaget Atlantica, Gøteborg
10% Christiansand Skibsassuranceforening, Gjensidig, Kristiansand
7,5% Arab Insurance Group (B.S.C.), Bahrain
2,5% Bergens Skibsassuranceforening, Gjensidig, Bergen
3% Försäkringsaktiebolaget Alandia, Mariehamn
5% Abu Dhabi National Insurance Company, Abu Dhabi
5% Mitsui Marine & Fire Insurance Company Ltd., Tokyo
5% Tokio Marine & Fire Insurance Company Ltd., Tokyo
10% Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskab, København
12% Star Forsikring AS (u.o.a.), Oslo

2. De saksøkte dømmes en for alle og alle for en til å betale sakens omkostninger.

De saksøkte har i det vesentlige anført:

Det er ingen uenighet mellom partene om forsikringsavtalen. Det er på det rene at grunnstøtingen er forsikringsmessig dekket.

Fortolkningen av Planens § 173 er hovedspørsmålet i saken. Krav om erstatning for verdiforringelse ble fremsatt etter et mislykket salgsfremstøt høsten 1991.

Reparasjonen er utført i henhold til klassifikasjonsselskapets krav. En representant for selskapet Bureau Veritas var til stede og fulgte reparasjonsarbeidene. At disse ble ansett som tilfredstillende utført fremgår av at det ikke ble utstedt noe memorandum. Klassifikasjonsselskapene utsteder slike der hvor det kan være tvil om reparasjoners holdbarhet. Er et memorandum utstedt vil skipet måtte inspiseres etter en tid for at man skal kunne se om reparasjonen holder.

Saksøkeren har ikke anført at reparasjonsmetoden medførte noen svekkelse av skroget. Skipet har seilt frem til idag, og det er ikke rapportert noe som tilsier at det har hatt problemer. Dette er ikke overraskende fordi reparasjonsmetoden som ble brukt er anerkjent og reparasjonen ble utført ved et anerkjent verft.

Utbedringen skal være slik at skipet blir "som det var", jfr. Planens § 173, 1. ledd, dog med visse modifikasjoner. Essensen er at det skal bli like godt som det var.

Når reparasjonsmetoden skal vurderes må man ta i betraktning at skipet det gjelder var 16 år gammelt, at skaden var under vannlinjen og at reparasjonen ble foretatt under kaskoforsikring, hvilket vil si at det ikke er annet en selve utbedringen som dekkes. Andre konsekvenser, f. eks. tidstap eller tap av anseelse, dekkes ikke.

Ved kaskoforsikring av skip er utgangspunktet at skaden skal utbedres før den blir gjort opp, jfr. Planens § 173, 2. ledd. Planens § 173, 4. ledd er unntak fra 1. og 2. ledd. 4. ledd gir rederen rett til økonomisk kompensasjon i visse tilfelle. For at 4. ledd, 2. setning skal komme til anvendelse må retten komme til at reparasjonen var ufullstendig, at en fullstendig reparasjon ville ha medført urimelige omkostninger, og at den ufullstendige reparasjonen har gitt en verdiforringelse. Vilkårene er kumulative. Sikrede har bevisbyrden, jfr. Planens § 19.

Det første som må avgjøres er da om reparasjonen var fullstendig eller ufullstendig. Det anføres at dette er

et teknisk spørsmål. Saksøkeren tar feil når han hevder at fordi skipet eventuelt måtte selges med prisavslag er reparasjonen ufullstendig. En verdiforringelse kan f. eks. like gjerne være begrunnet i mistanker om skjulte skader.

Den reparasjon som ble foretatt var et rent stålarbeid. Skadene ble merket, brent ut og erstattet med nye stålplater som ble sveiset inn. Skader på coating på innsiden p.g.a. sveisevarme ble utbedret. Klassifiseringsselskapets inspektør hadde ingen innvendinger mot måten reparasjonen ble utført på, og skipet hadde uendret klassestatus etter reparasjonen.

Det anføres prinsipalt at reparasjonen teknisk sett var fullgod. Rederen kan ikke kreve noe mer en dette.

Hvis retten kommer til at reparasjonen var ufullstendig er det i seg selv ikke tilstrekkelig til å utløse noen erstatningsplikt for assurandøren. Besparelsen på assurandørens side må i tillegg ha vært vesentlig, jfr. uttrykket "urimelige omkostninger" i Planens § 173, 4. ledd i.f. Det anføres at dette vilkåret ikke er oppfyllt.

I tillegg må det foreligge en verdiforringelse som følge av reparasjonsmetoden. Temaet er ikke om skipet fikk en salgslyte som følge av havariet. For å være erstatningsmessig må lyten eventuelt komme av reparasjonsmetoden. I dette ligger at reparasjonen må ha vært ufullstendig. Det eneste bevis som er tilbudt på dette punkt er salgsfremstøtet høsten 1991.

I disse forhandlingene var åpningsbudet på USD 5,8 millioner. Etter forhandlinger ble man tilbudt USD 6,4 millioner. I telefaks av 30. september 1991 krevde kjøperen, sitat:

> "04 Vsl to be delivered with her class fully maintained free of recommendations and free of average damage affecting class...".
>
> "06 No Ddock clause to apply but byrs right to inspect vsls underwater parts at port of delivery by a diver of their choice. In the event any damage will be found below the summer load line so as to affect the vsl's clean certificate of class then dd clause will apply and vsl will be made good to class satisfication, at sllrs expense, with byrs right to attend/paint."

Dykkeren fant bunnen i god stand, men full av sømmer og lapper, hvilket førte til mistanke om at skipet hadde vært utsatt for et alvorlig havari. Nærmere enkeltheter ble utbedt. Etter å ha mottatt disse kom kjøper med et nytt og redusert tilbud på USD 5,5 millioner. Dette førte til at selgeren trakk seg ut av forhandlingene uten å gjøre ytterligere salgsfremstøt. Det anføres at det ikke er ført tilstrekkelig bevis for at skipet har fått lavere verdi som følge av en ufullstendig reparasjon.

Heller ikke uttalelsen fra Insurance Claims Services A/S kan tillegges særlig vekt. Dette firmaet innehar ikke teknisk ekspertise. I analysen av situasjonen hopper man i tillegg over det som er sentralt i saken, nemlig om reparasjonen var fullstendig eller ufullstendig. Man fastslår bare at fordi man vil få en verdireduksjon ved salg foreligger det en lyte som skal erstattes.

Dispasjør Woxholt er av den oppfatning at reparasjonen som ble foretatt var fullgod og går derfor ikke inn på bestemmelsens øvrige vilkår.

Spekulasjonen om at full utskifting av bunnplatene ville ha blitt så kostbart at vilkårene for kondemnasjon forelå er foranlediget av Odd Isachsen, Insurance Claims Services A/S. Det er ikke holdepunkter for dette.

Hvis retten skulle komme til at reparasjonen ikke var fullstendig skal det utmåles en erstatning. Spørsmålet blir da hvor stor del av reduksjonen i kjøpesummen som er nevnt ovenfor som skal tilskrives reparasjonsmetoden.

Kjøperen bød opprinnelig USD 5,8 millioner. Budet ble hevet til USD 6,4 millioner. Saksøker sammenligner den fremforhandlede pris på USD 6,4 millioner med kjøpers nye åpningsbud på USD 5,5 millioner. Åpningsbudene lå imidlertid USD 300.000,- fra hverandre, og selger trakk seg ut uten ytterligere forhandlinger etter å ha mottatt det siste. Man kan da stille spørsmål om i hvilken grad budet var representativt. Under enhver omstendighet er det på det rene at differansen gjelder for havariet generelt. Kjøper ga i tillegg til bekymring for bunnens utseende, uttrykk for bekymring for om havariet kunne ha påført hovedmotoren skader og om det var innvendige skader på skroget som ikke var reparert. Verdireduksjon p.g.a. bekymring for mulige skjulte skader er ikke erstatningsmessig.

En eventuell verdireduksjon skal bedømmes på reparasjonstidspunktet. Skipet hadde da en lavere verdi

enn året etter p.g.a. dårligere marked. I "Adjusters' Notes" fremlagt som bilag 5 til stevningen er skipets maksimale verdi på reparasjonstidspunktet anslått til USD 4,5 millioner av Messrs. Galbraith's Ltd.. Det blir feilaktig når saksøker i sitt krav opererer med et prisfall basert på en høyere verdi på skipet enn det hadde på reparasjonstidspunktet. Det er saksøker som har bevisbyrden også på dette punkt.

Det ble nedlagt slik påstand:

1. Gjensidige Skadeforsikring, Uni Storebrand Skadeforsikring AS, Trygg-Hansa Försäkringsaktiebolag, Försäkringsaktiebolaget Atlantica, Christiansands Skibsassuranceforening-Gjensidig, Arab Insurance Group (B.S.C.), Bergens Skibsassuranceforening-Gjensidig, Försäkringsaktiebolaget Alandia, Abu Dhabi National Insurance Co., Mitsui Marine & Fire Insurance Co. Ltd., Tokio Marine & Fire Insurance Co. Ltd., Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskab og Star Forsikring AS (u.o.a.) frifinnes.

2. Deman Shipping Company Ltd. dømmes til å erstatte Gjensidige Skadeforsikring, Uni Storebrand Skadeforsikring AS, Trygg-Hansa Försäkringsaktiebolag, Försäkringsaktiebolaget Atlantica, Christiansands Skibsassuranceforening-Gjensidig, Arab Insurance Group (B.S.C.), Bergens Skibsassuranceforening-Gjensidig, Försäkringsaktiebolaget Alandia, Abu Dhabi National Insurance Co., Mitsui Marine & Fire Insurance Co. Ltd., Tokio Marine & Fire Insurance Co. Ltd., Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskab og Star Forsikring (u.o.a.) sakens omkostninger med tillegg av lovens rente fra byrettens oppfyllelsesfrist inntil betaling skjer.

Retten skal bemerke:

Saken ble opprinnelig reist av to saksøkere, nemlig Demand Shipping Company Ltd. og Evalend Shipping Company S.A. Saken ble etter krav fra begge parter hevet for sistnevnte selskap ved rettens kjennelse av 2. oktober 1995. Opprinnelig omfattet stevningen også en rekke poster hvor partene tvistet om riktigheten av Richards Hoggs dispasje av 15. juni 1992. Denne ble lagt til grunn for assurandørenes utbetalinger i forbindelse med havariet. Disse postene ble etter avtale mellom partene avgjort ved voldgift.

Den del av saken som etter dette fremdeles er uløst gjelder spørsmålet om skipet har fått redusert sin verdi fordi skadene som oppsto ved grunnstøtingen i St. Laurents-elven 7. mars 1990 etter saksøkers mening bare delvis ble utbedret, i og med at ikke alle skadede bunnplater ble skiftet ut i sin helhet. Det er krevet renter av et eventuelt erstatningsbeløp fra 8. april 1990 og frem til betaling skjer etter de satser som fremgår av morarenteloven. Renteplikten er hjemlet i Planens § 86 og Cefor form nr. 211 klausul 14. Hverken utgangspunktet for renteberegningen eller renteplikten er bestridt av de saksøkte.

Hovedregelen om assurandørens ansvar finnes i Planens § 173. Etter bestemmelsens 1. ledd skal assurandøren svare for omkostninger ved reparasjon av skaden slik at skipet "blir som det var" før skaden inntraff. Bestemmelsens 4. ledd modifiserer plikten hvis fullstendig utbedring er "umulig", men skipet likevel kan gjøres sjødyktig og

tjenlig til sitt formål med en mindre omfattende reparasjon. I et slikt tilfelle vil rederen ha krav på å få erstattet reparasjonsomkostningene samt verdiforringelsen.

Hvis fullstendig utbedring av skadene medfører "urimelige omkostninger", kan assurandøren kreve ansvaret begrenset til det en mindre omfattende reparasjon vil koste. Også i dette tilfellet er assurandøren forpliktet til å erstatte verdiforringelsen, jfr. Planens § 173, 4. ledd i.f. Det er denne bestemmelse som er påberopt av saksøker.

Skipet saken gjelder var 16 år på det tidspunkt det grunnstøtte. Retten må etter bevisføringen legge til grunn at grunnstøtingen var meget omfattende, og at store deler av skipets bunnplater ble skadet. Grunnstøtingen var imidlertid "lett", i den forstand at det var svært små skader på de innvendige konstruksjoner. Det sakkyndige vitne skipsingeniør Boiesen har gjennomgått verkstedregningene og dokumentasjonen i forbindelse med reparasjonen. Det fremgikk av materialet at kun en meget liten del av stålet som medgikk ved reparasjonen gjaldt utbedring av innvendige konstruksjoner. Etter Boiesens erfaring er vanligvis skader på innvendige konstruksjoner ved grunnstøting langt mer omfattende enn de skader dette skipet fikk. Som et grovt gjennomsnitt er forholdet mellom medgått stål til utbedring av bunnplater og til utbedring av innvendige konstruksjoner som 2:1. I "Lendoudis Evangelos II"'s tilfelle ble det anvendt ca. 9 tonn stål til utbedring av innvendige konstruksjoner. Til utbedring av bunnplatene medgikk ca. 140 tonn. Tallene fremgår av fremlagt skadeoversikt/faktura fra Keppel

Shipyard.

Rederen har krav på at skipet repareres til den standard det hadde før havariet. Dette innebærer først og fremst at det må tilfredstille klassens krav hvis det gjorde det på havaritidspunktet. Skipet saken gjelder tilfredstilte klassens krav. Reparasjonsarbeidene ble hele tiden fulgt av en representant for klassifikasjonsselskapet Bureau Veritas i Frankrike. Etter at reparasjonen var utført ble det ikke gitt ytterligere pålegg eller utferdiget memorandum. Det er derfor helt på det rene og ubestridt av sakens parter at reparasjonen ble utført slik at den fullt ut fyllte klassens krav.

Reparasjonsmetoden som ble valgt var i følge det teknisk sakkyndige vitnet helt ordinær. Det er vanlig å brenne ut deler av skadede bunnplater og å erstatte disse med nye plater. Det noe uvanlige i saken er at skadenes utbredelse var så stor, og at antallet "lapper" av den grunn ble mange.

Det sakkyndige vitne på salgssiden, skipsmegler Lie, hadde ikke sett noe skip med såpass "lappet" bunn. Han kunne ikke uttale seg om reparasjonen kunne anses som en fullstendig utbedring, men var av den oppfatning at skipets utseende ville virke pressende på prisen. Hovedårsaken til dette var etter hans oppfatning at en så omfattende grunnstøting kunne gi mistanke om at også andre og ikke utskiftede deler kunne være skadet. Det viktigste for en kjøper vil imidlertid alltid være at skipet er godkjent av klassifiseringsselskapet. Vanligvis vil et skip som blir solgt og som oppfyller klassens krav ikke

gjennomgå en omfattende inspeksjon før etter at kontrakt er sluttet. Det sakkyndige vitne var av den oppfatning at det ville være vanskelig for en kjøper å få hevet et kjøp bare med den begrunnelse at det var foretatt omfattende utskifting av stålplater i skipets bunn, så lenge skipet var godkjent av klassifiseringsselskapet.

Assurandørene forela saken for dispasjør Johannes Woxholt som ved brev av 15. mars 1994 meddelte at han vurderte saken slik at det var utført en fullstendig utbedring av skadene. Det siteres:

> "As regards the matters of costs and depreciation, no information is as far as I know available about the cost of full plate renewal, and very conflicting information has been obtained about the effect on the vessel's market value of the actual repairs. However, it is not necessary for me to go further into these matters as the main requirements of the rule, incomplete repairs demanded by Hull Underwriters, have not been met aa far as I can understand. A repair is incomplete if the particular damage in question is only partly made good, or not repaired at all. In the present case repairs restoring the vessel's bottom to its full strenght were effected in accordance with class requirements, and in a customary way for a vessel of this type and age according to consulting surveyor's advice. My conclusion must therefore be that the repairs effected were not incomplete, and that the depriciation in vessel's value - if any - is not recoverable according to Norwegian insurance conditions."

Retten skal avgjøre om reparasjonen som ble foretatt i Singapore var "fullstendig" eller ikke. Retten legger til grunn at motivene til Sjøforsikringsplanen av 1964 i sin omtale av rekkevidden av Planens § 173, 4. ledd i.f.

hovedsakelig omtaler skader som enten meget vanskelig lar seg utbedre, f. eks. hvor kunstnerisk utsmykning er ødelagt, eller ikke lar seg utbedre uten omkostninger som ikke står i rimelig forhold til hva som kan vinnes ved å foreta utbedringen. De eksempler som er nevnt i Sjøforsikringsplanen av 1930 § 75 nr. 4 er i samme kategori. Planen av 1930 nevner kjølbukt som eksempel på en permanent skade som gir verdiforringelse. I motivene til Norsk Sjøforsikringsplan av 1964 side 133 nederst er det henvist til den eldre bestemmelsen, og det var ikke tilsiktet å gjøre noen endring på dette punkt i og med vedtagelsen av ny Sjøforsikringsplan.

Retten legger etter dette til grunn at de typer ufullstendige utbedringer det kan ble tale om å erstatte med hjemmel i Planens § 173, 4. ledd, 2. setning, er de som fører til varig verdireduksjon som følge av at det benyttes rimeligere materialer til erstatning for dyrere materialer, eller at man unnlater å reparere en deformasjon av skroget fordi en reparasjon ville være urimelig kostbar i forhold til de driftsmessige konsekvenser deformasjonen har for skipet.

Skadene som ble påført "Lendoudis Evangelos II" ved grunnstøtingen ble etter rettens vurdering fullstendig utbedret i og med reparasjonene i Halifax og Singapore. Bunnen ble tilbakeført til opprinnelig styrke, og klassifiseringsselskapet hadde ingen anmerkninger til reparasjonsmetoden. Retten kan ikke se eieren av et 16 år gammelt skip kan ha krav på full utskifting av alle skadede bunnplater i opprinnelig størrelse. Hadde reparasjonen blitt utført slik, ville eieren etter rettens

mening ha fått et bedre skip enn det han hadde før havariet, og det har han ikke krav på. Hvis skipet har fått redusert omsetningsverdi etter havariet er årsaken etter rettens vurdering at en potensiell kjøper frykter at det kan foreligge skjulte skader. Redusert verdi p.g.a. slik frykt dekkes ikke av forsikringen.

Saksøker har hevdet at norske assurandørers plikt til utbedring går lenger enn utenlandske assurandørers plikt, i og med at det i norske forsikringsvilkår ikke er tatt inn noen bestemmelse om at ansvaret begrenses til "rimelige reparasjonsomkostninger", se motivene til planen av 1964 s. 133, øverst. Retten legger til grunn at uttalelsen i motivene først og fremst er myntet på andre forhold i forbindelse med et havari, f. eks. valget mellom et dyrt og billig verksted. Etter norske regler er man ikke forpliktet til å bruke det rimeligste verkstedet hvis det er uhensiktsmessig å gjøre det.

Fordi retten har funnet at skaden er fullstendig utbedret behandles ikke de øvrige vilkår Planens § 173, 4. ledd i.f. oppstiller.

Saksøker har etter dette tapt saken fullstendig og skal etter hovedregelen i tvml. § 172 betale motpartens saksomkostninger hvis ingen av unntakene i § 172, 2. ledd kommer til anvendelse.

Retten finner at hver av partene bør bære sine omkostninger med saken. Det må kunne konstateres at det var fyldestgjørende grunn til å la den komme for retten, hensett til at det på forhånd forelå svært sprikende

uttalelser fra de forskjellige spesialistene som har vært inne i saken.

domsslutning:

1. Gjensidige Skadeforsikring, Uni Storbrand Skadeforsikring AS, Trygg-Hansa Försäkringsaktiebolag, Försäkringsaktiebolaget Atlantica, Christiansands Skibsassuranceforening-Gjensidig, Arab Insurance Group (B.S.C.), Bergens Skibsassuranceforening-Gjensidig, Försäkringsaktiebolaget Alandia, Abu Dhabi National Insurance Co., Mitsui Marine & Fire Insurance Co. Ltd., Tokio Marine & Fire Insurance Co. Ltd., Assurance-Compagniet Baltica Aktieselskab og Star Forsikring AS (u.o.a.) frifinnes.

2. Partene bærer sine egne omkostninger med saken.

Retten hevet

Wenche Skjæggestad

Wenche Skjæggestad

H. Oddhen