



## STAVANGER TINGRETT

### DOM

---

**Avsagt:** 23.12.2015 i Stavanger tingrett, Stavanger

**Saksnr.:** 14-147381TVI-STAV

**Dommer:** Tingrettsdommer Richard Saue

**Saken gjelder:** Krav om erstatning som følge av anført kontaktstridig terminering av borekontrakt

---

Diamond Offshore Netherlands BV Advokat Christian Frederik Michelet  
Rettslig medhjelper advokat Erlend Brun Bakken  
Rettslig medhjelper advokat Eskild Trovåg

**mot**

Statoil ASA Advokat Jens Harald Brede

---

## DOM

Saken gjelder krav om erstatning etter terminering av riggkontrakt.

Saksøkeren Diamond Offshore Netherlands BV (Diamond) er et riggselskap hjemmehørende i Nederland. Selskapet er direkte eller indirekte eiet av Diamond Offshore Drilling Inc., som er et børsnotert selskap hjemmehørende i USA. Selskapet etablerte seg med en filial (NUF) i Norge i 2003, idet det da ervervet boreriggen West Vanguard fra et Smedvig-selskap. I selskapets eie har riggen vært hetende Ocean Vanguard.

Ocean Vanguard er en tredjegenasjons halvt nedsenkbar borerigg av typen Trosvik Bingo 3000. Riggen ble bygget ved Trosvik Verksted og ferdigstilt der i 1982. Riggen har opp gjennom årene gjennomgått en rekke modifikasjoner og oppgraderinger. Klaseselskapet er Det Norske Veritas, og flaggstaten er Marshall Islands. Ved normale boreoperasjoner opplyses riggen å ha en besetning på omtrent 80 personer, økende til inntil 100 personer dersom det arbeides med testing av brønner med videre. Riggen har for det vesentligste operert på norsk kontinentalsokkel under kontrakter for Statoil. I 1985, mens riggen fortsatt var eiet av Smedvig og under kontrakt med Statoil, skjedde det under boring en gassutblåsning med tilhørende eksplosjonsulykke med tap av menneskeliv. Rapporten fra den offentlig oppnevnte granskingskommisjonen er inntatt i NOU 1986:16.

Idet riggen ble ervervet av Diamond fra Smedvig i 2003, ble det i 2004 inngitt søknad til Petroleumstilsynet om samsvarsuttalelse (SUT) for riggen. Diamond anmodet her om unntak for 99 avvik, herunder 43 avvik som Smedvik hadde fått unntak for ved tilsvarende søknad i 2000. Ingen av unntakene det ble søkt om omhandlet manuelle spjeld i ventilasjonskanaler. Ved Petroleumstilsynets vedtak av 2. juli 2004 ble det gitt samsvarsuttalelse for riggen, sammen med en rekke midlertidige og varige unntak.

Høsten 2004 ble det inngått borekontrakt for Ocean Vanguard med saksøkte Statoil ASA, med oppstart i mai 2005. Riggen ble tatt med i selskapets boreprogram for 2005 og i søknader om boretillatelser til Petroleumstilsynet.

Ved inntaket av riggen under borekontrakten var det forutsatt at Statoil skulle gjennomføre akseptansetester for å avklare om riggen samsvarte med kontraktens tekniske beskrivelser og funksjonsbeskrivelser. En del av dette testprogrammet, slik det var nedfelt i borekontrakten Appendix E, var plattformens manuelle og automatiske nødavstengningsystemer (ESD), hvor det i punkt 6.5, omhandlende automatiske nødavstengningsprosedyrer ved gassdeteksjon, blant annet fremgikk:

*"When a low-level gas concentration of (HC gas) or (H2S gas) is registered in the ventilation intake to the accommodations spaces, this ventilation system shall*

*automatically shut down. This involves the stopping of fans and closing of dampers in inlets and outlets.*

*Shut down of mechanical ventilation for all other spaces outside hazardous areas, either the individual ventilation system shall be automatically shut down separately when gas is registered, or alternatively be arranged so that all these ventilation systems are automatically shut down when gas is registered (low level) in hazardous areas zone 1 or 2."*

I Statoils foreløpige testrapport av 25. januar 2005, omhandlende blant annet riggens sikkerhetssystemer, fremkommer det at det er funnet 22 forhold som ikke er omfattet av de unntak riggen hadde fått ved Petroleumsstilsynets samsvarsuttalelse, og som det etter omstendighetene måtte søkes unntak for hos tilsynet.

Blant forholdene som ble påpekt i Statoils inspeksjonsrapport var fravær av automatiske og fjernstyrte spjeld i ventilasjonskanaler utenfor boligkvarteret. Under gassdeteksjon ble det i rapporten, under henvisning til Sjøfartsdirektoratets brannforskrift §§ 25 og 25, anmerket

***"Gas detection and Ventilation systems:***

*It is missing automatic dampers on most mechanical ventilation for spaces outside hazardous areas, including for the Main and Emergency generator room. [...]*

*At present only fans stops.*

*Note: It is dampers in the Accommodation and CCR. "*

Følgende tiltak ble anbefalt:

*"Automatic dampers should be installed. Due to the large work scope involved to comply with the regulations DODI should consider applying to the PSA for at time limited deviation with compensation measures".*

Under branndeteksjon og -varsling ble det under henvisning til Sjøfartdirektoratets brannforskrift § 19 blant annet anmerket:

*"2. Fire dampers shall be automatic. Additionally, they shall be capable of being operated (open/closed) from the Control Station and locally from both sides of the division in which they are fitted. Indication of the actual position (open/close) of the fire dampers shall be provided locally and in the control station. The fire dampers shall be certified in accordance with IMO Resolution A.754(18) or equivalent.*

*3. Main intakes and outlets for all ventilation systems shall be capable of being closed from an easily accessible and safe place outside being ventilated. Additionally, it shall be possible to close such openings from the control station.*

*4. Ventilation fans shall also be capable of being stopped from the places referred to in the above sections. "*

Følgende tiltak ble anbefalt:

*"Automatic fire dampers and remote and local operation and indication, and local stop of ventilation fans to be installed.*

*Due to the large work scope involved to comply with the regulations DODI should consider applying to the PSA for at time limited deviation with compensation measures."*

I et internt dokument fra Diamond våren 2005 er disse anmerkningene oppført som 100 % fullført innen 14. mai 2005, hvor det i kommentarfeltene er angitt

*"DNV Class +1A1 OS D101 ref DNV Flagship Cert"*

I e-post fra Diamond til Statoil 18. mai 2005, som var foranlediget av møte mellom partene kort tid i forveien, ble det oversendt et utdrag fra Diamonds Offshore Acceptance Standard og føringer som var gjort opp mot søknaden om samsvarsuttalelse for riggen, herunder om unntak i rammeforskriften § 3 kunne medføre bruk av alternativt regelverk, og hvilket rammeverk som Diamond i tilfelle hadde valgt å benytte. For brann- og alarmsystemer, og ESD-systemer ble det i matrisen angitt at det var benyttet henholdsvis DNV Offshore Standard OS D301 og OS A101.

Det er enighet mellom partene at riggen deretter ble tatt inn på kontrakt hos Statoil uten at de manuelle spjeldene var skiftet ut med automatiske eller fjernstyrte spjeld. De manuelle spjeldene måtte lukkes for hånd på stedet, enten ved å vri på spaker eller dra i wire som utløser en vektbasert lukkemekanisme. Det er enighet om at det samlet dreier seg om omtrent 60 spjeld som må lukkes manuelt. Det er også enighet mellom partene at Diamond ikke søkte Petroleumstilsynet om unntak fra noe regelverk for å kunne operere riggen på norsk sokkel med de manuelle spjeldene.

Partene er uenige om Statoil var kjent med at spjeldene ikke ble skiftet ut. Det er ikke anført eller fremlagt dokumentasjon for at Statoil i de mellomliggende år, før saken kom opp på ny høsten 2013, i søknader om boretillatelse har opplyst til Petroleumstilsynet at riggen ikke hadde automatiske eller fjernstyrte spjeld i ventilasjonskanalene utenom boligkvarteret.

Det ble ved årsskiftet 2006/2007 inngått ny borekontrakt mellom partene. Også denne kontrakten bygget på Statoils standard borekontrakt, og har små innholdsmessige forskjeller fra den tidligere borekontrakten. Partene er enige om at Statoil ikke gjennomførte noen formell akseptansetest av riggen, før den ble tatt inn under kontrakten.

Ved årsskiftet 2009/2010 ble den tredje, og den for saken aktuelle borekontrakten inngått mellom partene. Også denne kontrakten bygger på Statoils standard borekontrakt. Det er for de tema retten skal behandle bare mindre forskjeller fra de tidligere borekontraktene. Partene er enige om at Statoil heller ikke her gjennomførte noen formell akseptansetest av riggen før den ble tatt inn under kontrakten. Den siste kontrakten hadde en varighet på 3 år, hvor Statoil i henhold til opsjoner i kontrakten hadde forlenget denne med varighet frem til 22. februar 2015.

Høsten 2013 ble det et tema mellom partene at ikke avklart antall ventilasjonskanaler utenom boligkvarteret ikke hadde automatiske eller fjernstyrte lukkeanordninger – spjeld - til vern mot gasslekkasjer og brann, der dette var et krav etter Sjøfartsdirektoratets forskrifter. Dette hadde sin direkte foranledning til at det i en tilsynsrapport fra Petroleumstilsynet med annet tema, ble påpekt vanskelig tilgjengelighet til et merket spjeld, og hvor det ble uttalt at dersom dette var et brannspjeld skulle det være automatisk. I svarbrev fra Diamond Petroleumstilsynet 14. november 2013 ble det gitt denne kommentaren til dette punktet i inspeksjonsrapporten:

*"Spjeld ved luftinntak 18 S12 (ventiler til separatorrommet) er et brannspjeld. Diamond Offshore vil gjennomgå riggen for å gjøre en samlet vurdering av alle brannspjeld før riggen skal inn til neste landligg i 2015. Diamond Offshore vil sende Ptil egen søknad om avvik fra dette kravet."*

Dette, og muligens også andre brannspjeld, er deretter fra 29. november 2013 nevnt i referatene fra de ukentlige HMS-møtene mellom Statoil og Diamond, som der og da ble ført i pennen av Diamond. Her ble det i tilknytning til behandlingen av øvrige punkters som var tatt opp i Petroleumstilsynets inspeksjonsrapport, om "*Access to and operation of fire dampers*", angitt status "*Apply for exemption – 2015*". I referatet fra HMS-møtet 6. desember 2013, er det i tillegg føyet til at søknaden om unntak var "*To be sent within 20.12.2013*". I referatene fra HMS-møtene 17. januar 2014 og 24. januar 2014 er statusteksten endret til "*Consider applying for exemption – 2015*". Lederen for Diamonds HMS-arbeid var nordmannen Egil Kjær, som hadde hatt dette ansvaret siden oppstarten i 2004.

I e-post 30. januar 2014 fra vedkommende fagavdeling innen elektro i Statoil til Diamond, ble Diamond bedt om å oversende en del dokumentasjon:

*"To verify the condition of ESD, F&G and HVAC systems on Ocean Vanguard, we need Diamond to document the following:*

- *Updated class status, including CC, CA and findings*
- *Updated compliance matrix or GAP analyze towards applicable regulations*
- *ESD philosophy*
- *C&E for ESD*
- *F&G philosophy*

- C&E for F&G"

Den 3. februar 2014 sendte Statoils kontraktsavdeling e-post til lederen for Diamonds operasjoner i Norge, Dean Terry, hvor det i oversendelsen het:

*"Statoil is concerned about Diamonds lack of understanding the contractual requirements specified in the Drilling Contract SAP 4600013075. Attached are contract references that we want answered and given an updated status and documentation of.*

*Statoil wants response within 14 days. Based on the response and documentation, Statoil will consider to perform an Audit.*

*Statoil would also like to have a copy and documentation of any Audit Diamond has undergone during the last 2 years."*

Parallelt med dette var Ocean Vanguard en aktiv del av Statoils boreprogram, og Statoil innga også den 6. februar 2014 søknad om boretillatelse på Johan Sverdrup der riggen var forutsatt benyttet.

Den 7. februar 2014 offentliggjorde Statoils ledelse overfor finansmarkedene at selskapet ville gå aktivt inn for å redusere kostnadsnivået, herunder redusere selskapets riggforpliktelser.

Den 10. februar 2014 besvarte Diamond anmodningen fra Statoils fagavdeling innen elektro om dokumenter og fremla en rekke dokumenter. Det er ikke anført av partene at manuelle spjeld i ventilasjonskanaler, eller håndteringen av slike, direkte eller indirekte er omtalt i de dokumenter som ble oversendt.

Den 10. februar 2014 besvarte også lederen for Diamonds operasjoner i Norge, Dean Terry henvendelsen fra Statoils kontraktsavdeling, og vedla en utfylt matrise over de spørsmål som var reist i vedlegget til e-posten av 3. februar 2014, inneholdende kommentarer og det standpunkt at riggen og selskapets drift av denne var i overensstemmelse med kontrakten og lovgivningen. Hva særlig gjaldt forhold til relevant lovgivning ble det presisert at samsvaret var med de unntak som var gitt ved Petroleumstilsynets SUT-vedtak.

Den 19. februar 2014 ble det holdt møte mellom Statoil og Diamond, hvor både representanter fra Statoils fagavdeling innen elektro, og fra Statoils kontraktsavdeling deltok. Tema for møtet var i henhold til referatet håndteringen av det som Statoil så på som avvik fra regelverket hva angikk de manuelle spjeldene, samt gjennomføringen av Statoils tennkildeprosjekt, bestående i å knytte riggens ikke-essensielle tennkilder til ESD-systemet, hvilket Diamond hadde kommittert seg til. Av referatet fremgår det at Diamond, ved siden av å informere Petroleumstilsynet om spjeldene, blant annet skulle

*"Present a detailed plan/schedule to:*

- 1. Complete the work to implement automatic shutdown of non-essential ignition sources.*
- 2. Establish a detailed plan/schedule to correct the Fire damper situation:*
  - a. Identify number of Fire dampers*
  - b. Perform a risk assessment of the fire dampers*
  - c. Update drawings with tags fire damper/barriers*
  - d. Define performance and assurance standards for the fire dampers/barriers*
  - e. Establish a work scope for modifications to automatic closure of fire dampers based on risk assessments*
  - f. Establish an internal non-conformance with the fire damper situation with necessary compensatory measures.*
  - g. Discuss the internal non-conformance with Statoil and agree if an application need to be sent to PSA. PSA may be consulted [...]."*

Diamond oppdaterte aksjonslisten den 21. februar 2014 og delte denne med Statoil. Det er her påtegnet at man har vært i kontakt med Petroleumstilsynet om brannspjeldene og der fått opplyst at om installasjonen kunne foretas innen rimelig tid, ville det ikke være nødvendig med unntakssøknad. Hva særlig gjaldt punktlisten for korrigering av situasjonen for brannspjeld heter det i påtegningen:

*"Status per 21.02.14*

- a. Number of additional fire dampers to be automatic 12*
- b. Risk assessment can be finalized by end of week 9*
- c. Work on-going, living quarter completed, remaining to be completed by Itec within 3-4 weeks*
- d. Performance and assurance standards 35% complete. Scheduled for completion end of April*
- e. Quote for the job and timescale to be presented to Diamond end of week 9*
- f. To be completed end of week 10 pending risk assessment"*

I e-post 24. februar 2014 fra Statoils kontraktsavdeling til lederen for Diamonds kontor i Norge, ble det bedt om en rekke presiseringer i forhold til påtegningene som Diamond hadde gjort til aksjonsplanen:

*"Reference is made to Egil Kjær's action plan of 21st of February.*

*According to the action plan Statoil wants to clarify some expectations, regarding solutions and documentation.*

***Please forward:***

- Updated plan of dampers that are manual, included a layout of location.*
- Please explain why it is only 12 dampers identified to be change to automatically. When the total number of dampers from "area of ventilation shutdown" are 61 .Are all other dampers from the list already automatically operated?*

- *Compensating measures on all manual dampers until modification are finalized.*
  - o *Shall these be closed manually upon gas detection? Which criteria's are set to close these dampers, and by whom.*
  - o *Shall these be kept closed during operation?*
  - o *Is operation of dampers and fans in hazardous areas and non-hazardous area operated according to regulations?*

*Statoil need some additional information to evaluate if we have any limitations on OV during the modification project on the deviation.*

***Please revert on:***

- *Number of dampers to be changed*
  - o *Information about delivery time on dampers*
  - o *Information about delivery time of actuators*
  - o *Delivery time of cabling and necessary implementations of new software, including testing.*
  - o *Personnel needed to install these dampers. cabling. software, testing, etc.*
- *Compensating measures during the modification/change of dampers.*

***Statoil kindly ask Diamond to submit required information ASAP and a updated plan including, but not limited to:***

- *Numbers of dampers to be changed, including delivery time, and personnel needed to change them.*
- *Delivery time of cables and support for cabling to all dampers/actuators*
- *A plan for software modification, including software for "new" automatically dampers and ignition source control.*
- *A plan for download of the software and testing.*

*All this should be presented in the same plan, to be able to evaluate the need for extra personnel on board and if applicable limitations in operations. [...]"*

Etter anbudsforespørsel mottok Diamond 27. februar 2014 anbud fra Apply Rig & Modules AS på levering og installering offshore av 61 automatiske spjeld til Ocean Vanguard fordelt på 29 rom, innenfor en anslått kostnadsramme på vel 9,3 millioner kroner og med gjennomføringstid på 5 uker med oppstart 10. mars 2014. Anbudet og tidsrammen ble ikke delt med Statoil. Diamond har i retten anført at tidsskjemaet i anbudet ikke var reelt.

Den 6. mars 2014 ble det holdt møte mellom Diamond og representanter fra Statoils fagavdeling innen elektro, hvor det i Diamonds møtereferat ble angitt at agenda for møtet var "*Discuss the Non-conformances of non automatic fire dampers*". I referatet fra møtet heter det:

*"Further to discussions related to the non automatic closure of the firedampers, Diamond requested a meeting with Lennart to discuss the way ahead. The meeting agreed the following:*

- 1. Diamond will present an application for exemption for review and acceptance by Statoil. The format would be similar to the proposal made by Songa.*
- 2. Diamond to prepare a sketch of firedampers/ventilation dampers with location, number and type and review their operability/accessibility.*
- 3. Diamond to prepare a sketch of the gas detectors with location, numbers, type and settings and the option of revising the settings.*
- 4. Diamond to review the light fixtures and the possibility of isolation of some without causing hazardous situations.*
- 5. Diamond to review the ESD philosophy in view of the responsibilities for initiation ESD level 1.*
- 6. Diamond was reminded on the requirement to have H2S detectors on the air inlet to all manned rooms.*
- 7. Diamond was advised not to place emphasis on the performance standards*
- 8. Lennart was very helpful in supplying suggestions about constructing emergency mitigating procedures to put in place until the damper project is completed."*

Referatet foranlediget en kommentar fra Lennart Jardstål i Statoils fagavdeling for elektro, som hadde deltatt i møtet. I e-post fra ham til Diamond 7. mars 2014 heter det blant annet:

*"If Diamond are using the Risk assessment as basis to make procedures and documentation, please remove that OV have automatically ignition source control.*

*As we discussed in the meeting, this project is not finished.*

*Please also note that Diamond need to make a plan, with all project included, but limited to:*

- Numbers of dampers to be changed, including delivery time, and personnel needed to change them.*
- Delivery time of cables and support for cabling to all dampers/actuators.*
- A plan for software modification, including software for "new" automatically dampers and ignition source control.*
- Time estimate on ignition source control project. When this will be finalized."*

Det ble samme dag bekreftet fra Diamond at en ville lage en slik plan som ble etterlyst fra Statoils side.

I brev 18. mars 2014 fra Statoil underrettes Diamond om at Statoil ikke ville benytte seg av opsjonen i borekontrakten om å forlenge kontraktsperioden ut over 22. februar 2015.

Den 18. mars 2014 var representanter fra Diamond i møte med Petroleurstilsynet, hvor temaet i henhold til Diamonds møtereferat var at *"Diamond Offshore presented identified non-conformances for comments and advice on further actions"*. Av referatet fremgår det at Petroleurstilsynet, som følge av at omfanget av arbeidet for å lukke avviket, anbefalte

Diamond å søke om unntak for disse, sammen med kompenserende tiltak i påvente av utbedringen. Av referatet fremgår at Petroleumstilsynet også oppfordret Diamond til å ha tilbørlig oppmerksomhet rettet mot det pågående tennkildeprosjektet.

I de påfølgende dagene var det en del e-postkorrespondanse mellom partene, blant annet med henblikk på å få avklaret hva som hadde kommet ut av møtet med Petroleumstilsynet, og hvilke dokumenter som Diamond hadde forelagt tilsynet.

Diamond arbeidet på denne tiden med å utarbeide og revidere dokumentet "*Operations of manual fire dampers*", omhandlende prosedyrer for manuell lukking av de aktuelle spjeldene i tilfelle gassalarm. Idet Diamond den 27. mars 2014 underrettet Statoil om at de ville gå noen dager over tiden med søknaden til Petroleumstilsynet, fikk Statoil på oppfordring oversendt de grunnlagsdokumentene som var planlagt lagt ved søknaden. I e-post 28. mars 2014 fra Statoils fagavdeling elektro, ble det dels etterlyst en oppdatering av status for implementeringen av tennkildeprosjektet, idet statusdokumentet var fra 2013. Videre var det omfattende og kritiske merknader til den siste versjonen av "*Operations of manual fire dampers*". En av merknadene var at det ikke bare måtte søkes om unntak fra Sjøfartsdirektoratets brannforskrift § 19 punkt 18. og 19, men også fra kravene i forskriften § 25 og § 26 om gassdeteksjon og lukking.

I e-post 31. mars 2014 fra Statoils boreoperasjoner til Diamonds operasjonsledelse i Norge, heter det:

*"Hi Dean,*

*We are in a very difficult situation.*

*Our specialists in electrical/ESD will not accept the compensating measures you propose. If you do not have in place the appropriate compensating measures, we are approaching a stop or time-out in the operation. We could not continue the operation in this situation, without support from our electrical/ESD specialists."*

Den 1. april 2014 innga Diamond søknad til Petroleumstilsynet om unntak for kravet i Sjøfartsdirektoratets brannforskrift § 19 nr. 18 og 19. Vedlagt søknaden lå blant annet en oppdatert utgave av "*Operations of manual fire dampers*", hvor enkelte av Statoils merknader var hensyntatt. Planen forutsatte forhåndslukking av spjeldene til flere rom under boreoperasjoner, og inneholdt prosedyre med tidsangivelse mellom 1 og 5 minutter for lukking av spjeldene til de øvrige rom søknaden gjaldt. I søknaden heter det blant annet:

*"Gap analysis revealed that the ventilation and fire dampers onboard the Ocean Vanguard were not designed to fully comply with the applicable regulatory requirements, NMD regulation 127/84 Precautionary measures against fire and explosion on mobile offshore units sections 19 subsections 18 and 19.*

*In order to conclude on the extent of the deviations, Diamond Offshore decided to establish a project the following mandate:*

- a. Identify number of Fire dampers*
- b. Perform a risk assessment of the fire dampers*
- c. Update Drawings with tags fire damper/barriers*
- d. Define performance and assurance standards for the fire dampers/barriers*
- e. Establish a work scope for modifications to automatic closure of fire dampers based on risk assessments*
- f. Establish an internal non-conformance for the fire damper situation with necessary compensatory measures.*
- g. Discuss the non-conformance with Statoil and agree if an application need be sent to PSA*
- h. Inform PSA verbally about the non-conformance.*

*The project was extended to include personnel with electrical/HSD competency. The project has furthermore received valuable input from Statoil personnel addressing the technical safety aspects.*

*The project concludes that the modification necessary to meet the NMD requirements quoted above, cannot be undertaken during drilling operations.*

*For details, we refer to the Attached Status report appendices.*

*Risk assessments and actual tests performed on the rig; demonstrate that the inability to remotely close ventilation dampers may be compensated by manual closure of dampers. Test performed on the rig demonstrate that dampers can be efficiently closed manually. I assessing the overall risk, with due regard to the compensating measures described in the following, we believe that the intentions of the NMD regulation 227/84 are being met.*

*Necessary work to carry out the modifications has commenced. Surveys, engineering studies, procurement/fabrication of parts I scheduled to be finalized by the end of 2014*

*The project concludes that the modifications necessary to meet the NMD requirements quoted above, cannot be safely undertaken during drilling operations.*

*The Ocean Vanguard is scheduled for main class renewal in March 2015."*

De første dagene i april 2014 var det skriftveksling mellom Statoil og Diamond om hvorvidt søknaden til Petroleumstilsynet var fullstendig, blant annet hva gjaldt status for implementeringen av tennkildeprosjektet på riggen, og om søknaden om unntak også måtte omfatte unntak fra reglene i brannforskriften § 25 og 26 omhandlende gassdeteksjon. Fra Statoils boreoperasjoner gikk det også ut varsel til eget mannskap på riggen at man måtte sørge for at det ble tatt ekstra kompenserende tiltak før innboring i reservoaret der riggen nå arbeidet.

Den 11. april 2014 ble Diamond i brev varslet av Statoils kontraktsavdeling at man anså riggen også å være i brudd med brannforskriften §§ 24, 25 og 26, og at søknaden til

Petroleumstilsynet måtte utvides til å omfatte også disse forholdene, sammen med kompenserende tiltak. Videre ble Diamond pålagt å beskrive tilfredsstillende kompenserende tiltak for gjennomføringen av boring i den brønnen riggen nå var beskjeftiget med. Om det siste ble det videre varslet:

*"Unless accepted measures are in place before entering reservoir, Company will regard Drilling unit to be unable to perform the Drilling Services and stop the operations."*

Den 12. april 2014 ble anmodningen om prosedyrer opp mot pågående boring besvart, blant annet med fremleggelse av revidert utgave av *"Operations of manual fire dampers"*, og et nytt dokument omhandlende *"Risks of Drilling a Reservoir, Compensating Measures to Prevent Ingress of Gas and Actions to Avoid Escalation"*. Disse reviderte og nye prosedyrene ble samme dag også distribuert til brukerne på riggen.

Idet partene fortsatt var uenige om det også var nødvendig å søke om unntak fra §§ 24, 25 og 26 i Sjøfartsdirektoratets brannforskrifter, tilbød Diamond å innhente en uavhengig rapport om dette fra DNV. Etter befaring på riggen den 17. april 2014, avga DNV den 22. april rapporten *"GAP analysis NMA 227/84 Fire regulations"*. I rapporten bekreftet DNV at riggen som følge av de manuelle spjeldene, for uten å være i brudd med forskriften § 19 punkt 18 og 19, også var i brudd med forskriften § 26. Videre ble det påvist enkelte andre forhold som retten ikke går nærmere inn på her.

Den 23. april 2014 ble det avholdt møte mellom Diamond og Statoil, der representanter fra Statoils kontraktsavdeling, boreoperasjoner og fagavdeling elektro deltok. Av referatet fremgår at man gjennomgikk rapporten fra DNV og de avvik som der var anmerket. Om veien videre heter det avslutningsvis i referatet:

*"Further Actions:*

*10. Diamond to provide notification to PSA of additional non-conformances with NMD 227/1984 as soon as possible.*

*11. Diamond to draft additional dispensation request and supporting documentation covering the identified non-conformances with NMD 227/1984. Dispensation request to be reviewed by Statoil prior to submittal to PSA.*

*12. Diamond to complete a thorough risk assessment covering all rig activities to ensure that the Ocean Vanguard can continue to operate safely with the identified non-conformances.*

*13. Diamond to present Statoil with a corrective action plan and time lines for identified non-conformances.*

*14 Diamond to review rig compensation measure and standing orders to ensure that these are as robust and cover the additional non-conformances."*

Den 28. april 2014 innga Diamond et tillegg til unntakssøknaden til Petroleumstilsynet, hvor det også ble søkt om unntak fra Sjøfartstilsynets brannforskrift § 25 og § 26 som en følge av at spjeldene i ventilasjonskanalene var manuelle og ikke automatiske eller fjernstyrte. Vedlagt søknaden lå, foruten rapporten fra DNV også en revidert utgave av "*Operations of manual fire dampers*", hvor den lengste lukketiden for spjeld som ikke skulle forhåndslukkes var nå var redusert fra 5 til 4 minutter.

I brev 29. april 2014 fra Statoils kontraktsavdeling til Diamond, varsles det igjen om konsekvenser for det tilfelle kompenserende tiltak vurderes som ikke tilfredsstillende, idet det blant annet heter:

*"In the event that the proposed mitigating measures are deemed not to be adequate to perform a safe operation on the Grade D well, the Drilling Unit will not be able to perform the Drilling Services. Hence the Drilling Services will not commence until sufficient mitigation actions have been completed. No payment will be applicable in accordance with the conditions of contract article 12.1 and Appendix B, item 2.7.*

*Company requires Contractor to have full focus and dedicated resources of implementing adequate mitigating measures needed for safe operation in order to ensure compliance with the Contract."*

Ocean Vanguard arbeidet på dette tidspunktet med boring av en pilotbrønn på Johan Sverdrup. Riggeren skulle deretter i henhold til boreprogrammet bore en brønn på Grane D med oppstart 8. mai 2014.

I brev 7. mai 2014 fra Statoils kontraktsavdeling til Diamond varsles det om at riggeren settes på 0-rate, hvilket har effekt fra 8. mai, idet det blant annet heter:

*"The rig is not compliant to regulatory requirements with regard to Norwegian Maritime Directorate 224/84 fire regulations § 26 Emergency shut-down, § 25 Gas detection and § 19 Protection of accommodation spaces, service areas, machinery spaces and control stations and plan to close deviations have not been provided. In Company's opinion the proposed mitigating measures are insufficient to be compliant with the abovementioned regulations and not adequate to enable Contractor to perform the Drilling Services in a safe manner.*

*Company has identified some concrete examples of critical non-compliance to regulatory requirements. The examples below are not exhaustive.*

- *Manual operated dampers and weather hatches*
- *Lack of correct alarm levels and automatic isolation of critical areas and rooms.*

*For the reason given above, the Drilling Services shall stop after the Drilling Unit is located and the last anchor is pretensioned at Grane-D well until the Drilling Unit is compliant with regulatory requirements or adequate mitigation actions are*

*implemented. From the point of time referred above the Drilling Unit will not be able to perform Drilling Services on the Grane-D well and no payment of rate will be applicable in accordance with the conditions of contract article 12.1 and Appendix B, item 2.7.*

*Company requires Contractor to have full focus and dedicated resources of ensuring compliance with regulatory requirements and implementing adequate mitigating measures needed for safe operation. Company is furthermore willing to give support in the process until the Drilling Unit is ready to commence operations."*

Fra dette tidspunktet overtar James Herbert fra morselskapet i Houston ansvaret for operasjonene i Norge, idet Dean Terry etter det opplyste skulle avvikle ferie.

I brev 9. mai 2014 fra Statoils kontraktsavdeling heter det videre;

*"Company maintains the view that the Drilling Unit is not compliant with regulatory requirements and that the plan to close the identified deviations has not been deemed sufficient.*

*In parallel to the PSA application for exemption, Company requires Contractor to perform an assessment of the technical situation of the identified deviations by Statoil and DNV reports including a realistic plan to at least cover the following:*

- *Condition of all existing fire dampers, including location and availability to operate and need for repair*
- *Need for installation of new fire dampers where required*
- *Updated standing orders, inclusive personnel to perform different action, time limit, priorities and location in a gas blowout scenario*
- *Updated philosophy for F&G and ESD system including an overall risk evaluation*
- *Necessary documentation of the above is considered a prerequisite for safe operations*

*Company expects that Contractor have full focus and dedicated resources of ensuring compliance with regulatory requirements and implementing adequate mitigating measures needed for safe operation. In order for Company to have an effective process towards this it is required that Contractor supply a realistic plan including time schedule and required documentation of the above. Company is furthermore willing to give support in the process. After receiving a formal feedback on this letter company is open to discuss the issues further in detail.*

*Company will after receiving an overall viable plan and necessary documentation perform a verification offshore on the technical solutions provided."*

I brev 12. mai 2014 fra Diamond til Statoils kontraktsavdeling, oppsummerer Diamond sitt syn på fremdriften mot å bringe riggen i samsvar med regelverket, og den omforente fremgangsmåte selskapet mente lå i aksjonsplanen fra møtet den 23. april 2011 og hvor det redegjøres for de tiltak som er gjort og vil bli gjort for å møte disse målene på kort og lang

sikt. Et tiltak på kort sikt var nå å iverksette et eget program for gjennomgang og eventuell utbedring av de manuelle spjeldene uten å erstatte dem med automatiske.

Det ble deretter den 13. mai 2014 holdt et møte mellom Diamond og Statoils boreoperasjoner og kontraktsavdeling for å drøfte status og veien videre. I Statoils referat fra møtet heter det blant annet:

*"Statoil pointed out that Diamond has the full responsibility for the Work ahead. This includes*

- An overall plan, technical description and time schedules.*
- Risk assessment*
- Mitigating measures*

*Statoil is willing to provide support and input in the process.*

*Statoil wants to carry out a verification on the Rig after the repairs/modifications are completed and the compensating measures are established.*

*After the technical Work is completed, Diamond must establish a philosophy /plan how to operate the manual dampers based on a risk assessment.*

*Diamond must as soon as possible establish a time- and progress plan for all the Work.*

*Statoil emphasized that Diamond is responsible for the exemption application and must have the dialogue with PSA, and ask for a response of the exemption application as soon as possible.*

*Diamond agreed to increase the focus and priority on this matter to become closer aligned with Statoil's expectations. Diamond is trying to add external resources to the project, such as DnV and others for technical support and assistance. Diamond is also requesting assistance for Statoil experience to help develop the scope of work required to bring this activity to a successful conclusion. Hopefully the Work can start the 14<sup>th</sup> of May.*

*Furthermore, both parties agreed to work closely and trustfully."*

I e-post 16. mai 2014 fra Diamond til Statoils kontraktsavdeling heter det om fremdriften:

*"Our current schedule for completion our plan as outlined in the previous e-mail is as follows:*

- 1. Complete technical repairs to the Dampeners – 19-May*
- 2. Complete revision to Mitigating Measures – 19-May*
- 3. Submit revision of Mitigating Measures to Statoil – 19-May*
- 4. Submit revision of Mitigating Measures to PSA – Trying to organize meeting*
- 5. Complete Risk Assessment – Completed – to be submitted as part of the Mitigating Measures"*

I e-post 19. mai 2014 fra Diamond til Statoils kontraktsavdeling, oversendes en rekke dokumenter, som hovedsakelig er oppdateringer av manualer og prosedyrer for plattformen, samt statusoversikt over den gjennomgang som var gjort for å vedlikeholde og reparere de manuelle spjeldene i påvente av utskifting av disse med automatiske i 2015. Videre var vedlagt et nytt dokument "*Operations with manual Fire Dampers*", inneholdende operasjonsprosedyrer for forhåndslukking og manuell lukking av de aktuelle spjeldene rettet mot mannskapet på plattformen. I manualen er det angitt at 42 spjeld omfattes av lukkeprosedyren ved ESD alarm og at responstiden for samtlige nå er nede i 2 minutter. Lukkingen er angitt å bli gjennomført av 7 mannskapet, identifisert gjennom den funksjon de har på riggen.

I brev 21. mai 2014 fra Statoils kontraktsavdeling til Diamond gjennomgås Statoils vurdering av sakens bakgrunn, riggens tilstand opp mot kontrakten pr dato, og mulighetene for terminering av kontrakten, idet det blant annet heter:

***"Technical status 21'st May***

*Company acknowledges Contractor's efforts since 9<sup>th</sup> May in order to identify and close deviations for safe operations with dedicated resources addressing Company's concerns. On the 19<sup>th</sup> May Contractor reverted with revised analysis and action plans documentation for improving the Drilling Unit's preparedness for safe operation with respect to PSA deviation application against NMD 227/84.*

*Based on the documentation provided and the technical meeting on 20<sup>th</sup> May Company maintains the view that the Drilling Unit is not compliant with regulatory requirements and that compensating measures and technical solutions to close the identified deviations has not been deemed sufficient.*

*Moreover, it is Company's position and assessment that the technical situation of the Drilling Unit would have to satisfy the following criteria's.*

- 1. As a minimum, the following high risk areas need to have either remote-/automatic Operation of dampeners, or to be properly isolated if possible. Any isolation needs to be supported by a specific risk assessment.*
  - a) Ballast control room and adjacent room covered by the same ventilation system*
  - b) HPU Room*
  - c) Electrical room*
  - d) Emergency generator room*
  - e) Mechanic and Subsea workshop*
  - f) Welding workshop*
- 2. Plan for operation of the remaining manually operated dampers in an emergency situation to be presented to and approved by Company.*

3. *There is a lack of consistency between ESD and F&G philosophy, cause and effects and technical systems. Contractor need to ensure that the ESD and F&G system are according to applicable regulations.*
4. *Segregation between ventilation inlet system in sack store, welding shop and heavy tool store need to be evaluated to ensure correct integrity.*
5. *PSA must grant the exemption application dated the 1<sup>st</sup> April 2014 and also the amended Application as of 28<sup>th</sup> April.*
6. *PSA granted exemptions must be acceptable for planned Company operations*

### **Way Forward**

*Based on technical situation above Company does not see the need to perform verification offshore.*

*In light of the above it is Company's opinion that Contractor is unable to perform the Drilling Services and will not be able to complete remedial or corrective action within 15 Days in accordance with article 12.1*

*Company is therefore considering terminating the Contract in accordance with article 13.2, letter b. Company is, however, open to discuss a solution to end the Contract without a unilateral termination from Company, and is willing to participate in a meeting to discuss such solution."*

Ved petroleumstilsynets vedtak 22. mai 2014 ble det gitt unntak som omsøkt for spjeldene frem til 1. april 2015. I vedtaket heter det blant annet:

*"Med referanse til § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten til havs i forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften), jf Sjøfartsdirektoratet forskrift 31. januar 1984 nr. 227 om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger (brannforskriften) søkes det om unntak fra følgende krav:*

- *Automatisk brannspjeld og krav om stenging av hovedinntak og –utløp i ventilasjonssystemer fra kontrollrom, (brannforskriften) § 19 om beskyttelse, punkt 18 og 19.*
- *Lydalarm ved deteksjon av gass, (brannforskriften) § 25, punkt 3.3*
- *Automatisk avstenging av ventilasjonssystemer og vifter ved gassdeteksjon, (brannforskriften) § 26, punkt 1.1*
- *Ventilasjonssystem i forbindelse med eksplosjonsfarlige områder skal ikke avstenges automatisk, (brannforskriften) § 26, punkt 1.3*
- *Nivå 1 nødavstengning, (brannforskriften) § 26, punkt 2.4.1*

*Søknaden gjelder følgende forhold:*

- *Brannspjeld lukkes ikke automatisk ved alarm og enkelte ventilasjonssystemer kan ikke stenges fra kontrollrom*

- Hovedinntak og –utløp i enkelte ventilasjonssystemer kan ikke stenges fra kontrollrom
- Ikke alle gassdetektorer genererer alarm i kontrollrom ved deteksjon av lavnivå gasskonsentrasjoner
- Noen ventilasjonssystemer og vifter blir ikke automatisk avstengt ved gassdeteksjon
- Ventilasjonssystemer i eksplosjonsfarlige områder stenges automatisk

*Diamond Offshore har iverksatt kompenserende tiltak som ivaretar forsvarlig virksomhet inntil forholdet er korrigert. Forholdet korrigeres ikke så raskt som mulig, og det søkes om unntak til 1.4.2015.*

*Etter vår vurdering vil den sikkerhetsmessige gevinst ved en umiddelbar korrigerende ikke rettferdiggjøre ulempene med slik korrigerende, sett i lys av tidsaspektet og graden av den kompensering som er foretatt. På bakgrunn av dette er det vår vurdering at det foreligger særlige forhold, jf rammeforskriften § 70, som gjør at unntak kan innvilges. På dette grunnlag gis det unntak fra rammeforskriften § 3, jf brannforskriften § 19, punkt 18 og 19, § 25, punkt 3.3 og § 26, punkt 1.1, 1.3 og 2.4.1. Unntaket gis med hjemmel i rammeforskriften § 70.*

*Unntaket gjelder til 1.4.2015.*

*Vedtaket skal gjøres kjent for verneombud og arbeidstakernes representanter, jf. Arbeidsmiljøloven § 18-6 åttende ledd.*

*Vedtaket kan påklages etter § 28 i forvaltningsloven. Fristen er tre uker fra mottak av dette brevet. Klagen skal sendes til oss. Nærmere opplysninger om klageadgangen kan fås ved henvendelse til oss. "*

Ved e-post samme dag til Statoils kontraktsavdeling oversendte Diamond blant annet kopi av vedtaket fra Petroleumstilsynet, og enkelte oppdaterte og nye prosedyredokumenter. Det ble også opplyst at programmet med å vedlikeholde og reparere de eksisterende manuelle spjeldene for alt det vesentlige var ferdigstilt den 22. mai.

Statoil hadde 25. og 26. mai 2014 to inspektører ute på riggen for å verifisere de oppgraderinger og forbedringer som Diamond hadde rapportert at var gjennomført. Inspektørene bivånet også to øvelser for lukking av manuelle spjeld ved simulert gassalarm.

Det ble etter initiativ fra Statoil den 27. mai 2014 holdt møte hos Petroleumstilsynet, idet Statoil mente at unntaksvedtaket var truffet på sviktende faktisk grunnlag. I møtet deltok også representanter fra Diamond. I Diamonds referat fra møtet heter det blant annet:

*"Minutes of meeting:*

*Odd Rune Skilbrei, chaired the meeting and presented the purpose of the meeting by referring to e-mail of May 23.*

*James Herbert presented the status of the short term actions as well as a status against the inspection performed by DNV GL. Upon request, he elaborated on the conditions and the accessibility of the dampers by presenting photos of the dampers and repairs which had found place. He emphasized that the document "operations of manual dampers" had been updated to be easier accessible to the personnel onboard the rig.*

*Don VanDelindner referred to a recent drill which demonstrated that the dampers were closed in approx. 2 minutes.*

*Per Ove Haugen stated that Statoil had dealt with the same issue on other rigs in Norway and stressed that all rigs were treated equally. He complemented the actions taken but emphasized that the number of manual dampers to be closed was considered too high.*

*Petter Kostøl expressed at concern from an operational standpoint but expressed at need to look further into recent Statoil inspection.*

*Toleif Husebø commented that technical solutions should be preferred to operational and concluded that the effectiveness of the manual closure of dampers was an open question. He proposed at close dialogue between Statoil and Diamond to establish further actions.*

*PSA informed that they will request a meeting with Diamond in the near future (week 23) to discuss in more detail the technical issues in view of information given in the meeting May 27<sup>th</sup>. "*

Det fremgår av etterfølgende e-poster at enkelte av Statoils representanter i møtet ikke mente at referatet var fullt ut dekkende for hva de selv hadde uttalt i møtet.

I e-post 28. mai 2014 fra Diamond til Statoils kontraktsavdeling foreslo Diamond et revidert konsept for kompenserende tiltak, byggende på forhåndslukking av 17 manuelle spjeld, og utskifting av de resterende manuelle spjeldene med automatiske spjeld offshore med oppstart innen ca. 3 uker:

*"We would like to propose a concept to Statoil targeted to satisfy the concerns on the performance standards of our compensating measures as discussed with the PSA yesterday.*

*In summary, we are targeting to modify our compensating measure to eliminate the need of closure of manual dampers upon gas alarm in non-hazardous areas – 39 dampers in total. This will be accomplished by:*

1. *Pre-closing 17 Dampers while operating under risk of hydrocarbons, namely Shallow gas, reservoir sections, wireline logging, and well testing. This is similar to Songa Dee solution.*
2. *Install a new fully compliant (NMD 227/84) damper system with remote control and position indication for 22 dampers plus position indication for the automatic dampers for the accommodations. These 22 dampers are deemed to necessary to remain open for operational reasons. This a scaled down version of our original plan for the shipyard modifications.*

*The schedule for this new plan for compensating measure still needs to be confirmed, but looks to be achievable by the end of week 25 (approx. 3 weeks). We hope to confirm by the end of the day. Upon completion, it will bring us much closer to closing the NMD 27/84 non-compliance (N/C). The only outstanding being the pre-closure plan of item 1 above plus Section 19.19 where the hazardous area dampers will need to be closed manually for fire condition only.*

*The improved timing of this plan Is mainly due to the delivery schedule of the 22 new dampers versus the original plan of 69 new dampers.*

*To finalize our plan, we are seeking confirmation from Statoil on the following:*

1. *If we execute the above actions, will this satisfy all of Statoil's concerns about our N/C exemption.*
2. *Are there any other issues or concerns from Statoil perspective about our N/C exemption, including the technical issues discussed in the last 2 weeks and inspected by Statoil's verification team.*
3. *Are there any other issues that need to be raised or addressed. Simply put, upon completing this modification, will this allow us to put the rig back to work.*
4. *Is Statoil willing to give Diamond the additional time to make these modifications for continuance of the contract –ref Article 12.1 as mentioned in a previous letter from Statoil.*
5. *Will Statoil continue to give us logistical support during this time period.*

*We are targeting to provide Statoil a confirmed time estimate for this project by this afternoon."*

Den 30. mai 2014 underrettet Statoil i brev Diamond om at man terminerte kontraktsforholdet:

*"Reference is made to Contract 4600013075 between Company and Contractor. Company herby notifies Contractor that the decision has been made to terminate the Contract with immediate effect with reference to Article 13.2, letter b, ref Article 12.*

*Ocean Vanguard has been unable to perform Drilling Services at least since 9<sup>th</sup> May 2014 due to severe deviations from applicable safety regulations relating to precautionary measures against fire and explosion on mobile offshore units (NMD 227/84). Diamond has failed to perform remedial or corrective action within the 15 Days period described in Article 12.1. The proposed mitigating measures have been*

*insufficient to ensure safe operations and the conditions which formed the basis for PSA's decision of 22th May 2014 to grant temporarily approval of deviations has not even been met.*

*This letter is sent by e-mail and ordinary mail and the termination is effective for 2100 the 30<sup>th</sup> May 2014."*

Etter termineringen ble riggen tauet til opplagssted i Skottland og saksøkte har avvirket sitt forretningssted i Norge.

Ved stevning innkommet 16. september 2014 reiste Diamond Offshore Netherlands BV søksmål mot Statoil ASA ved Stavanger tingrett, med krav om at beslutningen om 0-rate og senere terminering av borekontrakten var i strid med kontrakten, og at man krevet erstatning utmålt etter den positive kontraktsinteresse for de ca. 10 måneder som gjenstod av kontraktsforholdet idet riggen ble satt på 0-rate. Påstandsbeløpet ble angitt til USD 138 334 568 og NOK 54 236 947 med tillegg av forsinkelsesrenter. Statoil ASA har ved rettidig tilsvarende bestridt kravet og påstått seg frifunnet idet det gjøres gjeldende at selskapet har handlet i henhold til kontrakten. Videre ble det fra Statoils side gjort gjeldende motkrav beløpende til 6 000 000 kroner, svarende til levert men ikke betalt drivstoff til riggen. Det har deretter vært omfattende skriftveksling mellom partene.

Hovedforhandling i saken ble gjennomført over 10 rettsdager i Stavanger tinghus i perioden 12.-23. oktober 2015. For partene møtte prosessfullmektigene sammen med representanter for selskapene med fullmakt etter reglene i tvisteloven § § 2-5 annet jf. første ledd. Retten mottok forklaring fra 13 vitner, og det ble foretatt slik dokumentasjon som fremgår av rettsboken. Dom i saken har som følge av sakens omfang og dommerens arbeidsprogram ikke blitt avsagt innenfor lovens tidsfrist på 2 uker.

**Saksøkeren Diamond Offshore Nederlands BV** har for det vesentlige gjort gjeldende:

Diamond bestrider at Statoil hadde grunnlag i kontrakten for å sette Ocean Vanguard på 0-rate fra og med 8. mai 2014, og senere terminere borekontrakten den 30. mai 2014. Det som kreves i saken er for det vesentlige erstatning for den positive kontraktsinteresse for resten av kontraktens løpetid til 22. februar 2015 basert på kontraktens dagrater, prinsipielt fra og med den 8. mai 2014, subsidiært fra et senere tidspunkt i kontraktsperioden. Ratekravet har en øvre ramme på USD 119 705 196, 75 med tillegg av forsinkelsesrente fra de enkelte betalingsterminer og til betaling skjer. I tillegg kreves erstattet merkostnader knyttet til avviklingen av driftsorganisasjonen i Norge og kostnader knyttet til å sette riggen i opplag i Skottland. Dette beløpet utgjør omforent samlet 10 000 000 kroner, hvor 6 000 000 kroner kompenseres ved motregning i motkravet fra Statoil som ikke bestrides.

Etter borekontraktens Appendix A – Scope of Work – hadde Diamond en forpliktelse å stille til Statoils disposisjon en bemannet boreplattform kapabel til å forestå brønnboring

og brønnarbeid på havdyp fra 70 til 500 meter, og med brønndybder inntil 6 000 meter. Denne forpliktelsen er den samme som i de foregående kontrakter mellom partene, og hvor riggen i arbeid for Statoil har gjennomført flere hundre boreoppdrag uten uhell av betydning. Riggen var også våren 2004 i kontraktsmessig tilstand og fremdeles godt egnet til å gjennomføre boreoperasjoner innenfor kontrakten.

Det bestrides således at det var noe ved den tekniske tilstanden på riggen som ga Statoil grunnlag for å anvende kontraktens artikkel 12 – omhandlende situasjoner der en rigg er "*unable to perform the Drilling services*" – verken da riggen den 8. mai 2014 ble satt på 0-rate, eller da Statoil den 30. mai 2014 under henvisning til 15 dagers-fristen for utbedringstiltak i kontrakten artikkel 12.1, terminerte kontrakten etter artikkel 13 b).

Statoils hovedsakelige grunnlag for anvendelse av kontrakten artikkel 12.1 har vært hvordan lukkingen av spjeld i ventilasjonskanaler til og fra rom i "non-Hazardous" områdene utenfor boligkvarteret og boreområdene har vært innrettet.

I disse non-Hazardous områdene er designet på plattformen fra den ble bygget i 1982 slik at det i all hovedsak er separat ventilasjon for alle rom. Det vil si at det går en luftekanal til og en luftekanal fra de enkelte rom. Inne i kanalene er det spjeld som kan lukkes ved gass- eller brannalarm i henhold til plattformens sikkerhetsprosedyrer gjennom manuell håndtering ved spak eller utløsnings-wire ute i friluft.

I boreområdene skal det ikke være spjeld i ventilasjonskanalene, og i boligkvarteret er det installert automatiske og fjernstyrte spjeld. Disse områdene er ikke omtvistet hva gjelder spjeld.

Riggen er sertifisert og klasset gjennom Det Norske Veritas (DNV). Klassen og den korresponderende DNV-standard har ikke medført en plikt for rederen å ha automatiske eller fjernstyrte spjeld i de omtvistede områdene. Sjøfartsdirektoratets brannforskrifter for flyttbare innretninger, som setter automatiske spjeld som et hovedsakelig krav, kommer da ikke til anvendelse på plattformen hva angår disse spjeldene. Dette fordi innretningsforskriften § 3 gir grunnlag for å bygge på reglene i DNV offshore standarden. Det bemerkes for ordens skyld at DNV offshore standard ble endret i 2013, slik at riggen ved ny klassing i 2015 ville måtte installere automatiske/fjernstyrte spjeld ved planlagt verftsopphold i forbindelse med ny klassing i mars 2015. Dette ville imidlertid være etter utløpet av kontrakten med Statoil.

Riggen fikk i 2004 av ovennevnte grunner samsvarsuttalelse fra Petroleumstilsynet uten at det ble søkt om unntak for spjeldene. Statoil var også kjent med riggens konstruksjon fra å ha hatt riggen på kontrakt med Smedvig i en årrekke. Ved gjennomgangen av riggen ved inngåelsen av den første kontrakten mellom Statoil og Diamond i 2004 var Statoil også kjent med at det var aktuelle spjeld, og at dette var i henhold til DNV Offshore standard.

Riggen ble den gang tatt inn av Statoil som kontraktsmessig. Ved de to senere kontraktene med Statoil, den mellomliggende i 2006, og nåværende kontrakt fra 2009, ble riggen tatt inn av Statoil uten noen formalisert inntaksprosedyre.

Idet Petroleumstilsynet etter et tilsyn høsten 2013 tok opp tilgangen til spaken for et enkeltstående manuelt spjeld, valgte Diamond å foreta en nærmere gjennomgang av de manuelle spjeldene og skjerpe prosedyrene for håndteringen av disse frem til det planlagte verftsoppholdet i 2015. Etter ønske fra Statoil innga Diamond våren 2014 også søknad til Petroleumstilsynet om unntak fra rammeforskriftens regler for disse spjeldene frem til de skulle erstattes med automatiske ved verftsoppholdet våren 2015. I arbeidet frem til søknaden og under søknadsprosessen strakk Diamond seg betydelig for å komme krav og innspill fra Statoils fagavdeling i møte. Formelt unntak fra Sjøfartsdirektoratets brannforskrifter om disse spjeldene ble også gitt ved vedtak 22. mai 2014.

Høsten og vinteren 2014 var riggen en aktiv del av Statoils boreprogram for 2014. Det ble fra Statoils side inngitt flere søknader til Petroleumstilsynet om boring med riggen, hvor det var kjent at det var søkt om unntak fra brannforskriftene for riggen, og hvor boretillatelser også ble gitt.

Pågangen fra Statoil opp mot de manuelle spjeldene, Diamonds opplegg for kompenserende prosedyrer, og for en rekke brann og eksplosjonstekniske tema som fortsatt ikke var gjennomført som myndighetspålegg, i en situasjon der man tidligere hadde avtalt og planlagt opp mot utskifting av spjeldene i 2015, kan bare forklares ut fra Statoils spareprogram som ble introdusert i februar 2014, og som medførte en dramatisk reduksjon i selskapets boreaktiviteter på norsk sokkel og internasjonalt.

Reduksjonen i boreoperasjonene medførte at Statoil fikk en betydelig overkapasitet av rigger med løpende rateforpliktelser ut kontraktsperiodene. Ettersom det ikke har vært oppdrag for riggene har disse enten blitt liggende på standby-rater i påvente av oppdrag eller kontraktene har blitt avtalt avsluttet mot å betale ut rateforpliktelser.

Borekontrakten med Diamond er den eneste som er avsluttet med terminering med grunnlag i anført kontraktsbrudd fra rederens side. Realiteten i måten Statoil har håndtert kontraktsforholdet med Diamond, er at Statoil i strid med kontrakten og avtalte prosedyrer, gjennom stadig skiftende standpunkter fra februar 2014 har styrt mot å søke å komme seg ut av kontakten uten å måtte svare for rateforpliktelsene for den gjenværende kontraktsperioden.

Det gjøres således gjeldende at Ocean Vanguard både ved Statoils iverksettelse av 0-rate fra 8. mai 2014 og ved termineringen den 30. mai 2014 var i samsvar med kontrakt og aksept. Statoil og Diamond har gjennom borekontrakten og Statoils aksept av riggen avtalt at Diamond stiller til disposisjon en borerigg med de aktuelle manuelle spjeld. Avtalen er

bindende slik den er inngått. Ettersom de manuelle spjeldene i mai 2014 var like som ved Statoils aksept av riggen ved den første borekontrakten i 2005, og Statoil har valgt å ta riggen inn uten å følge den samme formelle prosedyren for inntak i de to senere kontraktene, avskjærer avtalen rettslig adgang for Statoil til å terminere borekontrakten med grunnlag i dette forholdet.

Kravene til boreriggen er regulert i artikkel 5.1 a) som henviser til relevante myndigheters og klasseinstitusjonens regler. Petroleumstilsynets vedtak 22. mai 2014 om unntak for de manuelle spjeldene og godkjenning av de kompenserende tiltakene innebar at riggen uansett var kontraktsmessig. Kontakten artikkel 12. 1 kan da ikke anvendes for de samme forholdene.

Statoil har henvist til sin plikt til å ta selvstendig stilling til om det var forsvarlig å gjennomføre boreoperasjonene, ut over den vurdering som lå til grunn for Petroleumstilsynets unntaksvedtak 22. mai 2014. Slik selvstendig stilling til forsvarligheten av bruken av riggen i boreoperasjonene har Statoil uten Petroleumstilsynets vedtak løpende tatt under boreoperasjonene på Geitungen og konkludert bekreftende. Dersom Ocean Vanguard på denne tiden var "*unable to perform Drilling Services*", kunne ikke Statoil ha akseptert fortsatt drift. At Statoil deretter har anført det motsatte, kan bare forklares med at selskapet har søkt å manøvrere seg kostnadsfritt ut av kontrakten.

Statoil har dessuten inntatt for riggen som sikker og arbeidsfør med de manuelle spjeldene i sine søknader om boretillatelse og ved sine omtrent 70 borer. Statoil må dermed, gjennom inntakelse for riggens operasjonsdyktighet gjennom 9 år, anses bundet av dette i forhold til borekontraktens artikkel 12. 1, når det ikke foreligger noen endringer ved spjeldene.

Det gjøres videre gjeldende at vilkåret om avbruddssituasjonen i borekontrakten artikkel 12.1 ikke er oppfylt. Vilkårene i bestemmelsen innebærer at det må ha oppstått en ny situasjon med boreriggen som har gjort den ute av stand til å utføre borevirksomhet. Det er ikke oppstått noen slik ny avbruddssituasjon ved Ocean Vanguard verken den 8. mai 2014 eller 30. mai 2014 som har satt den ut av stand til å drive borevirksomhet. De manuelle spjeldene er som nevnt de samme som i 2005.

Uansett er den høye terskelen for anvendelsen av 12.1 som ligger i "unable" ikke innfridd. Dette er en terskel som er høyere enn vesentlig kontraktsmislighold. Etter at riggen med de samme spjeldene har vært "able" i 9 år er det ingen nye forhold som kunne bringe riggen over "unable"-terskelen. Det er etter bestemmelsen dessuten et krav om en helhetlig vurdering av de forhold som påberopes som kontraktsbrudd, herunder om de manuelle spjeldene var synbare for Statoil ved overtakelsen av riggen, graden av eventuell skyld hos Diamond, og hvor lenge det har vært gjennomført løpende borevirksomhet med riggen.

Noen slik helhetlig vurdering fra Statoils side er ikke synliggjort, verken for Diamond eller for retten.

Statoil har heller ikke oppfylt vilkårene til fremgangsmåte for anvendelse av borekontrakten artikkel 12.1. Bestemmelsen gjelder etter ordlyden situasjoner som oppstår og som setter riggen ut av stand til å drive borevirksomhet, og som Diamond underretter Statoil om, og hvor Diamond skal fremsette en avhjelpsplan som Statoil skal godkjenne. Dette er ikke situasjonen i denne saken., Dersom artikkel 12.1 i det hele tatt skal komme til anvendelse på denne situasjonen, hvor det er Statoil som gir beskjed til Diamond, må Statoil helt spesifikt klargjøre hvilke avhjelpstiltak Diamond må gjennomføre innenfor 15-dagers fristen. Det har ikke Statoil gjort, idet selskapet bare har fremsatt et generelt krav om kompenserende tiltak, og uten angivelse av noen 15 dagers frist.

Hvordan alle ting ellers er gjøres det for øvrig gjeldende at det i møte mellom Statoil og Diamond den 23. april 2014 ble avtalt hvilke kompenserende tiltak som skulle iverksettes for resten av kontraktsperioden, og som er innfridd fra Diamonds side. De tilleggskrav som Statoil fremsatte i brev 7. mai 2014 savner grunnlag i kontrakten, og er ikke bindende for Diamond, men ble likevel innfridd av Diamond før kontrakten ble terminert.

Grunnlaget for erstatningskravet er at Statoil uten tilstrekkelig grunnlag i kontraktens bestemmelser først satte riggen på 0-rate og senere terminerte kontrakten før kontraktens utløp. Diamond krever å bli stilt økonomisk som om borekontrakten ble oppfylt i samsvar med innholdet. Erstatningskravet bygger således for det vesentlige på kontraktens ratebestemmelser.

Erstatningskravet bygger på følgende hovedelementer, basert på de rater som var avtalt mellom partene. Det kreves Standby-rate fra 8. mai 2014 til 30. mai 2014, hvilket utgjør 22,41 dager. Dette utgjør USD 9 667 853. Det kreves videre Standby-rate for varslingsfristen på 20 dager etter terminering fra 30. mai 2014 til 19. juni 2014, hvorav 1,125 dager i mai og 18,875 dager i juni. Dette utgjør USD 8 628 160. Det kreves Suspension rate fra utløpet av varslingsfristen til avtalt utløp av borekontrakten, som er perioden fra 20. juni 2014 til 22. februar 2015, hvorav 11,125 dager i juni. Dette utgjør USD 101 409 183,75. Samlet ratekrav under den positive kontraktsinteresse utgjør USD 119 705 196,75. I tillegg kommer forsinkelsesrente fra forfall for hvert av de månedlige forfall for ratekravene.

Ved siden av ratekravet krever Diamond erstattet pådratte omkostninger som er påløpt selskapet ved Statoils terminering av kontrakten. Partene har under hovedforhandlingen blitt enige om å se størrelsen av dette kravet og Statoils motkrav under ett, hvorefter det er omforent at disse merkostnadene utgjør 10 000 000 kroner. Ettersom Diamond erkjenner Statoils motkrav innenfor en avtalt ramme på 6 millioner kroner, og erklærer motregningsinnsigelse for dette i erstatningssummen, kreves det alene dom for det

overskytende med 4 000 000 kroner. Det er avtalt mellom partene at det ikke skal kreves morarente på beløpet før etter betalingsforfall inntatt i domsslutningen.

**Saksøkeren nedla slik påstand:**

1. *Statoil ASA dømmes til å betale Diamond Offshore Netherlands BV USD 119.705.196,75 med tillegg av rente etter forsinkelsesrenteloven fra de enkelte forfallstidspunkt for de enkelte månedlige ratebetalinger og til betaling skjer.*
2. *Statoil ASA dømmes til å betale Diamond Offshore Netherlands BV NOK 4.000.000,00 med tillegg av rente etter forsinkelsesrenteloven fra forfall og til betaling skjer.*
3. *Statoil ASA dømmes til å betale Diamond Offshore Netherlands BVs sakskostnader.*

**Saksøkte Statoil ASA** har for det vesentlige gjort gjeldende:

Sakens hovedspørsmål er for det første om Statoil var berettiget til å sette riggen på 0-rate fra 8. mai 2014. Dernest er spørsmålet om de tiltak Diamond iverksatte frem til Statoils inspeksjon 25.-26. mai 2014 var tilstrekkelig til at Ocean Vanguard da var "*able to perform drilling services*", jf. borekontrakten artikkel 12.1. Endelig er spørsmålet om Statoil deretter hadde rett til å terminere kontrakten dersom grunnlaget for nullrate ikke var rettet innen 15 dager fra 8. mai, ide det aksepteres at fristen utvides til 26. mai da Statoils inspeksjon på riggen avsluttes.

Om forståelsen og anvendelsen av partenes kontrakt, gjøres det gjeldende at kontrakten artikkel 12.1 omfatter tilfeller der riggen av ulike grunner ikke er i samsvar med offentlig regelverk som forutsetning for å gjennomføre boreoperasjoner. Det er ikke ethvert avvik fra offentlig regelverk som leder til at riggen av den grunn anses "*unable to perform drilling services*". Det er imidlertid ikke tvilsomt at avvik fra sentrale regulatoriske sikkerhetskrav vil kunne gjøre riggen "*unable*". Dette gjelder ikke bare ved innføringen av nye regler, eller endret tilstand på riggen. Det gjelder også der det av andre grunner kommer opp at riggen ikke er i samsvar med regelverket. Dette siste kommer også klart frem i forholdet mellom artikkel 12.1 og artikkel 12.5. Dersom riggeieren ikke får unntak fra Petroleumstilsynet for slike krav vil det gjøre riggen "*unable to perform*". Hvis riggeier får unntak fra Petroleumstilsynet må unntaket vurderes av operatør i forhold den konkrete operasjonen som skal gjennomføres, idet sikkerheten ved boreoperasjonen er operatørens ansvar. Operatørens avgjørelse vil i slike tilfeller bero på en totalvurdering av de kompensende tiltak, hvor vurderingskriteriet vil være kravet til forsvarlig petroleumsvirksomhet i petroleumsløven § 10-1. Dette er kjernen i den forliggende sak.

Etter borekontrakten artikkel 12.1 annet ledd bortfaller retten til ratebetaling når riggen anses *unable to perform Drilling Services*, samtidig som riggeieren da har 15 dager på å rette eller avhjelpe forholdet. Det følger av borekontrakten 13.2 b) at partene har avtalt at Statoil har en ubetinget rett til å terminere borekontrakten dersom Diamond i løpet av fristen på 15 dager ikke har maktet å avhjelpe forholdet slik at riggen igjen er "*able to perform*". Det er ikke avtalt mellom partene at Statoil ved vurderingen av om termineringsretten i slike tilfeller skal benyttes, er pålagt å ta andre hensyn enn de rent kommersielle.

Etter borekontrakten artikkel 5.1 er det Diamonds ansvar at riggen til enhver tid er i samsvar med de lover og forskrifter som er aktuelle for driften av riggen på norsk sokkel. Av bestemmelsen følger det videre at rigger som følger et maritimt driftskonsept skal være i samsvar med siste utgave av de relevante tekniske krav som følger av Sjøfartsdirektoratets forskrifter og av Det Norske Veritas standarder. Alternativt kan det bygges på flaggstatens og supplerende klasseregler så fremt disse samlet sett gir det samme nivå av operasjonell sikkerhet for vedkommende petroleumsaktivitet. Ettersom det følger av Sjøfartsdirektoratets brannforskrifter § 19, § 25 og § 26 at det skal være automatiske spjeld, vil dette være et minimumskrav som må følges av riggeieren samme hva som måtte følge av DNVs offshorestandarder.

Det anføres at kontraktens krav på dette punktet er de samme som følger av innretningsforskriften § 3, og at Diamond er avskåret fra å kjøre slalom mellom Sjøfartsdirektoratets forskrifter og Offshorestandardene til DNV. Det bestrides at partene ved inntaket av riggen under 2004 kontrakten avtalte at det ikke var nødvendig å søke Petroleumstilsynet om avvik for manglende automatiske spjeld. De i Statoil som har hatt det operasjonelle ansvaret for riggen har ikke vært kjent med at riggen ikke hadde automatiske spjeld, idet dette ikke er medtatt i søknad og vedtak om samsvarsuttalelse (SUT). Partene har senere inngått to nye og selvstendige kontrakter. I forhold til den gjeldende kontrakt lå det således klart til Diamond som en forpliktelse etter artikkel 5.1 å klargjøre for Statoil ved kontraktsinngåelsen at riggen ikke var i samsvar med kontraktens uttalte krav.

Dersom det i kontraktsperioden blir innført nye bestemmelser som riggeieren ikke med rimelighet kunne forutse ved kontraktsinngåelsen, har bestemmelsen dessuten regler som gir riggeieren rett til å få dekket kostnadene med foreta endringene. Noe slikt krav har Diamond ikke fremsatt i saken. Påstanden fra Diamond om at ordlyden i DNV Offshore standarden regulering av krav til automatiske spjeld er endret fra "*should*" til "*shall*" er først fremsatt under saksforberedelsen for retten.

Forut for beslutningen om å la riggen gå på 0-rate fra 8. mai 2014, var status at det forelå et klart avvik fra kontrakt og regelverk idet det var 60 helt manuelle spjeld på riggen. På det tidspunktet var det ikke rapportert om noen utbedring av disse spjeldene, heller ikke den

vanskelige adkomsten til det spjeldet som ble påpekt i inspeksjonsrapporten fra Petroleumstilsynet 4. oktober 2013. Det eneste kompenserende tiltaket som var foreslått var prosedyrer for å forhåndslukke noen spjeld ved boreoperasjoner, og manuell lukking av ca. 40 spjeld ved gassalarm. På dette tidspunktet forelå også en DNV rapport fra 22. april 2014 som bekreftet Statoils oppfatning om at de manuelle spjeldene også innebar avvik fra § 26 i brannforskriften. Det var inngitt unntakssøknad til Petroleumstilsynet, men vedtak var ikke truffet. Riggen var da planlagt å skulle starte på en ny letebrønn i et mindre kjent område, hvorpå det ut fra en totalvurdering av riggens tekniske tilstand, de foreliggende kompenserende tiltak og risikoen ved boreoperasjonene på Grane D ble konkludert med at det ikke var forsvarlig å starte opp med boringen med Ocean Vanguard. I dette ligger at riggen i henhold til artikkel 12.1 i borekontrakten ansees "*unable to perform Drilling Services*", hvorpå det også var grunnlag for å sette riggen på 0-rate.

Diamonds forskjellige anførsler om at partene har avtalt ordninger som avviker fra kontraktens krav kan klart ikke føre frem. En side av dette er at det ikke er grunnlag for å slutte av det foreligger noen avtaler mellom partene om å fravike kontraktens krav. En annen side av dette er at kontrakten artikkel 3 angir hvem som kan binde partene i kontraktsforholdet, og det er ikke disse som anføres å ha medvirket til slike avtalemessige bindinger som Diamond gjør gjeldende i saken. Det er da heller ikke mulig for Diamond å hevde at man har innrettet seg i god tro til de avtaler man anfører er inngått hva gjelder spjeldene.

For øvrig gjelder at det er riggeieren som etter loven og kontrakten er det primære pliktsubjektet at riggen er i stand til å utføre boreoppdrag. Det er riggeieren som har den totale kunnskapen om egen rigg og driften av denne. Det ligger da til ansvarsfordelingen mellom partene at Statoil verken kan eller skal instruere Diamond om hvordan regulatoriske avvik ved riggen skal løses for å tilfredsstille de grunnleggende krav til sikkerhet. Statoil har likevel både før og etter beslutningen om å sette riggen på 0-rate, gitt tekniske innspill i forhold til de ulike utkast til operasjonsmanualer for forhåndslukking og manuell lukking av spjeldene. Diamond delte heller ikke all informasjon med Statoil. Selv om det informeres om og søkes om at alle spjeld vil bli skiftet ut med automatiske i 2015 betyr ikke det at det ikke kan være nødvendig å skifte ut noen rene manuelle spjeld umiddelbart, enten til automatiske eller til fjernopererte. Det var dertil en ensidig beslutning fra Diamond ikke å sette i gang med noen utskifting av i hvert fall de mest kritiske spjeldene, men utelukkende prøve å løse problemet med operasjonelle prosedyrer. Diamond måtte blant annet ut fra eposter fra Statoil i februar 2014 ser at Statoil forventet mer enn rene operasjonelle prosedyrer som kompenserende tiltak. Det er heller ikke grunnlag for Diamonds anførsler om at Statoil kom med stadig nye krav overfor selskapet etter 7. mai. Statoil kunne ikke på noe tidspunkt gi fasiten, idet det er riggeieren som må komme opp med tiltak. Det man har pekt på er problematiske forhold knyttet til de løsningsmodeller som riggeieren har presentert.

Forut for termineringstidspunktet den 30. mai 2014 hadde personell fra Statoil foretatt en inspeksjon på riggen i perioden 25.-26. mai. Med grunnlag i de funn og vurderinger som lå til grunn for å sette riggen på 0-rate, og de funn og vurderinger som ble foretatt av det samme etter inspeksjonen, ble det konkludert med at riggen etter utløpet av riggeiers rettefrist på 15 dager fortsatt var "unable to perform Drilling Services". Det ble da ut fra en kommersiell vurdering ble funnet hensiktsmessig å avslutte kontraktsforholdet gjennom terminering etter artikkel 13.2.

Hva særlig gjelder det forhold at Petroleumstilsynet den 22. mai 2014 ga tidsavgrenset unntak for kravet til automatiske spjeld, bemerkes at ordningen utvilsomt er at Statoil som operatør plikter å vurdere avviket med grunnlag i Petroleumsloven § 10-1. Dette fordi Statoil som operatør på feltene er det overordnede pliktsubjektet etter loven for påse at boreoperasjonene gjennomføres på en forsvarlig måte. At Petroleumstilsynet gjennom vurdering av dokumentasjon som følger en søknad om unntak, velger å gi unntak, medfører ikke at operatøren fritas for noe av sitt overordnede ansvar for å påse at boreoperasjonene gjennomføres på en forsvarlig måte. Om godheten av Petroleumstilsynets unntak anføres det at unntaket er innvilget på feil faktisk grunnlag. Det forelå ikke grunner idet Diamond tilbakeholdt at man kunne skifte ut et vesentlig antall spjeld med automatiske mens riggen var i operasjon. Lukketiden for de manuelle spjeldene som Diamond presenterte i søknaden var heller ikke reell.

Under inspeksjonen på riggen 25. og 26. mai, observerte Statoils personell Diamonds prosedyrer for lukking av lukene ved gassalarm ikke var robuste: Det var ikke noen realisme i lukketiden som lå i prosedyrene for manuell lukking av lukene, ingen manuelle spjeld var skiftet ut med automatiske og at antallet manuelle spjeld som måtte lukkes var alt for høyt. Da det gikk dårlig under demonstrasjonen av lukkingen den 25. mai, endret Diamond operasjonsprosedyren over natten. Både den opprinnelige og den reviderte operasjonsprosedyren viser at Diamond ikke hadde noen gjennomtenkt, logisk og fungerende prosedyre for aksjoner ved brann- eller gassdeteksjon den 26. mai 2014. Videre viste inspeksjonen at Diamond ikke hadde kontroll på tennkilder på dekk, herunder særlig HPU-enheten, selv om selskapet overfor Statoil og Petroleumstilsynet hadde hevdet det motsatte.

Idet Diamond kom med sitt løsningsforslag innebærende utskifting av en rekke manuelle spjeld med automatiske var 15 dagers fristen i kontrakten utløpt, samtidig som gjennomføringen av utskiftingen ville medføre ytterligere liggetid for riggen. Forslaget forutsatte at Statoil frasa seg termineringsretten i en situasjon selskapet etter kontrakten hadde rett til å terminere avtalen, hvilket selskapet ikke var forpliktet til. Dertil kommer at forslaget om forhåndslukking av ytterligere 17 spjeld avvek fra det som under befaringen på riggen i 25.-26 mai ble anført fra Diamonds personell på riggen var mulig.

Subsidiært, dersom retten skulle komme til at 0-ratebeslutningen og/eller termineringen av kontrakten helt eller delvis ikke var rettmessig, bestrides omfanget av Diamonds erstatningskrav.

Dersom retten kommer til at avgjørelsen om 0-rate var rettmessig, men avgjørelsen om terminering var urettmessig, må retten ta stilling til hvor lang tid det ville ha tatt å få riggen tilbake i operasjonsdyktig tilstand. Dette må retten ta stilling til med grunnlag i de førte bevis. Statoil har ikke andre opplysninger om dette enn angivelsen av 3 uker, som ble oppgitt i Diamonds e-post om utskifting den 28. mai 2014.

Når det gjelder kravet om rate for hele den gjenværende kontraktsperioden har Diamond krevd Standby Rate fra 8. mai 2014 og Suspension Rate fra 20 dager etter termineringsvarselet, dvs. fra 19. juni 2014. Disse ratene er etter kontrakten henholdsvis 95 % og 90 % av Operating Rate.

Det fremgår av borekontraktens Appendix B at den daglige Operating Rate består av to elementer, et Capital Element på USD 238 970 per dag og et Operating Element. Det fremgår samme sted at Operating Element er delt i et Labour Element som i 2014 utgjorde USD 115 960 og et Maintenance Element på USD 30 246.

Det bestrides ikke at Capital Element vil være relevant i en erstatningsutmåling ved rettsstridig terminering.

Operating Element er et beløp som utbetales til dekning av kostnader til et fullt mannskap og til vedlikehold av riggen under operasjon. Etter termineringen ble riggen transportert til Skottland der den ble lagt i opplag "cold stacked". I dette ligger at riggen ikke har mannskap om bord og at det ikke foretas noe vedlikehold.

Det gjøres gjeldende at Maintenance Element ikke skal medregnes ved utmåling av erstatningskrav etter 30. mai 2014.

Det aksepteres likevel at kostnadene ved å forberede cold stacking vil være dekningsberettiget, og som inngår i de 10 millioner kroner ved siden av ratekravet som partene er enige om størrelsen på.

Det gjøres videre gjeldende at Labour Element bare kan medtas ut oppsigelsestiden til de ansatte. Ettersom Diamond ikke har villet fremlegge nærmere dokumentasjon for de besparelser selskapet har hatt eller for når de ansatte fratrådte, anføres at retten i tilfelle må bygge en gjennomsnittlig oppsigelsestid for de ansatte på 3 måneder. I dette ligger at Labour Element ikke kan medtas etter utløpet av september 2014.

Øvrige krav aksepteres som omforent utmåling med 10 millioner kroner.

Hva særlig gjelder Statoils motkrav omfattende levering av bunkersolje til riggen, er kravet i en omforent forenkling av utmålingen redusert til 6 millioner kroner. Kravet er akseptert av Diamond, men motregnet i erstatningskravet. Statoil aksepterer motregningsretten forutsatt at domstolene kommer til at Diamond har et erstatningskrav å motregne i.

Saksøkte nedla slik **påstand**:

1. *Statoil ASA frifinnes.*
2. *Diamond Offshore Netherlands BV dømmes til å betale Statoil ASA NOK 6 000 000 – seks millioner norske kroner.*
3. *Diamond Offshore Netherlands BV dømmes til å betale saksomkostninger til Statoil ASA.*

**Retten** bemerker:

### **1. Innledning.**

Retten bemerker at saken gjelder tolkning og anvendelse av partens avtaleforhold slik det er nedfelt i borekontrakten av 2009, som var gjeldende mellom partene idet Statoil satte riggen på 0-rate fra den 8. mai 2014, og deretter den 30. mai 2014 terminerte kontakten, vel 10 måneder før utløpet av kontraktsperioden.

Retten vil for oversiktens skyld fremheve enkelte kontraktsbestemmelser, og enkelte lov og forskriftsbestemmelser som oppfattes som sentrale på saken, før den går inn på Diamonds anførsler om at Statoil har gjort seg skyldig i erstatningsbetingende kontraktsbrudd.

### **2. Borekontrakten, lov og forskrifter.**

Gjeldende borekontrakt bygger etter det opplyste på Statoils standard borekontrakt. Det er ikke anført eller opplyst at de kontraktsbestemmelser som er omtvistet i saken avviker fra standardkontrakten.

Riggeierens hovedsakelige forpliktelser i kontraktsforholdet angis i borekontrakten artikkel 4, omhandlende "*Obligations of Contractor – Main Rules*".

I artikkel 4.1 angis hovedforpliktelsen, hvor det heter:

*"Contractor shall from the Agreed Commencement date to the Completion Date perform the Drilling Services as set forth in Appendix A item 2, supply an place the Drilling Unit at Company's disposal. Furthermore, Contractors shall meet all of its*

*other obligations of the Contract from the date of the Contract and until they have been fulfilled”*

I Appendix A punkt 2 heter det videre om hovedforpliktelsen:

*“Contractor shall perform the following drilling, completion and intervention work with the Drilling Unit:*

- *Drill production, injection, exploration and relief wells at sea depths from 70 to 500 meters within the Drilling Unit’s capability depending on the results of the mooring analysis, and with well depths up to 6,000 meters measured depth, including deviation drilling, deepening, branching or side tracing, re-spudding, perforation and killing of wells. Additional required mooring equipment to meet factor of safety to be organized and paid for by Company”.*
- *Complete test and maintain wells.*
- *Intervention and maintenance of sub-sea wells and templates.*
- *Perform Pull-in operation of Flow-lines and umbilicals.*
- *Install and retrieve subsea templates and subsea equipment. “*

I artikkel 4.2 pålegges riggeieren å utføre arbeidet i samsvar med ”*International Good Oilfield practice*”, samtidig som det i artikkel 4.3 pekes på at kontraktsarbeidet og driften av riggen er riggeierens ansvar og forpliktelse alene. I artikkel 4.4 angis at riggeieren skal prioritere sikker drift, og at det er således også er riggeiers ansvar å stanse og iverksette boreoperasjonene. Videre fremgår at riggeieren er forpliktet til å opptre i samsvar med de operasjonsprosedyrer og sikkerhetsinstrukser som gjelder for operasjonen, hva enten dette er egne prosedyrer eller oppdragsgiverens prosedyrer eller instruks. I artikkel 4.5 påleggs riggeieren øyeblikkelig opplysningsplikt overfor oppdragsgiveren mht. Brønnproblemer, ulykker eller nestenulykker, eller andre avvik ved utførelsen av boreoperasjonene. Det fremgår videre at riggeieren skal konsulteres vedrørende de korrigerende tiltaks som her treffes.

I artikkel 4.6 heter det om riggeierens kvalitetssikringssystemer:

*“Contractor shall have an implemented and documented system for quality assurance, in accordance with the requirements stated in Appendix D. Company’s Representative and personnel appointed by him/her shall have the right to undertake quality audits and verifications of Contractor’s and any Subcontractor’s quality assurance system Reasonable prior written notice of such audits shall be given by Company. Company will inform Contractor if such audits identify a deviation from the requirements of the Contract.*

*Contractor shall comply with and be able to document verification (documented objective evidence) of compliance with all Contract and statutory requirements unless non-conformance otherwise is clearly specified and accepted by Company. Contractor is solely responsible for bringing into compliance all documented non-compliances arising under the Contract for the duration of the Contract.”*

Om forholdet til offentligrettslige bestemmelser og klassekrav heter det i artikkel 5.1 første ledd punkt a):

*"Contractor shall keep itself informed of, comply with and document its compliance with:*

*a. applicable laws and regulations.*

*For Drilling Units, which follow a maritime operational concept, maritime legislation may be used as outlined in section 3 of the PSA's Framework Regulations.*

*Drilling Units that follows a maritime operational concept, shall comply with the latest edition of relevant technical requirement stated in NMD and DNV rules, or international flag state and supplementary classification rules achieving the same level of operational safety for the relevant petroleum activity."*

I artikkel 5.1 annet ledd er det egne bestemmelser som gir riggeieren rett til tilleggsvederlag dersom det i kontraktsperioden kommer inn nye bestemmelser i lovgivningen eller fra klaseselskapet som har kostnadskonsekvenser for utførelsen av kontraktsarbeidet, så fremt disse endrede reglene ikke med rimelighet kunne forutsees av riggeieren ved kontraktsinngåelsen.

I artikkel 12 og 13 omhandles følgene av kontraktsbrudd fra riggeierens side. Retten går bare inn på de bestemmelser som er aktuelle for saken.

I artikkel 12, omhandlende Default and Delay, heter det i artikkel 12.1:

*"If the Drilling unit is unable to perform the Drilling Services as set forth in Appendix A – Scope of Work item 2 (hereinafter in this Article called the "Drilling Services") or the performance of the Drilling Services is delayed due to repairs, maintenance and/or modifications to the Drilling Unit, slow progress or other non-compliance with the contract, then Contractor shall inform Company and take immediate remedial or corrective action to rectify such non-compliances with the Contract. The remedial or corrective action shall be completed within 15 Days from occurrence of the applicable event.*

*No payment of rate shall be made for periods when the Drilling Unit is unable to perform the "Drilling Services", except as stated in Article 12.2 below.*

*If the performance of the "Drilling Services" is delayed as stated in the first paragraph of this Article 12.1, the rate for the period of the delayed performance shall be as described in Appendix B item 3.1. The remedial or corrective action shall be completed within 15 Days from occurrence of the applicable event."*

Videre heter det i artikkel 12.5:

*“If audits or inspections performed identify a deviation for the requirements of the Contract and such deviation does not fall under Article 12.1, the Contractor shall at its cost rectify such deviation. Contractor shall within 7 Days after receiving the inspection-/audit report from Company present to Company for its approval a plan detailing how the deviation shall be rectified. Within 30 Days after Company’s approval of the plan, Contractor shall complete the rectification of all such deviations.*

*If Contractor fails to complete the rectification of such deviation within the 30 Days period, the Daily Rates shall be reduced by USD 1 000 per Day until the deviation is rectified. The reduction under this Article 12.5 shall be no greater than USD 100 000 per approved deviation plan, or a total aggregation of all reductions in the Daily rates during the period of Contract of USD 1 000 000.*

*However, if the inspection or audit performed under the contract identifies a deviation which results in a delay to the Drilling Services, then Article 12.1, 12.2, 12.3 and 12.4 shall apply according to the nature of the deviation.*

*The provisions of this Article 12.5 shall not prejudice Company’s right to terminate the Contract due to a material breach of the Contract.”*

I artikkel 13.2, omhandlende “Termination”, gis oppdragsgiveren ved siden av tilfellene av “material breach of the Contract”, også rett til å terminere kontrakten dersom forhold omhandlet i artikkel 12.1 ikke er rettet innenfor rettefristen på 15 dager:

*“On making the well safe, Company may terminate the Contract with immediate effect by notifying Contractor when:*

*[...]*

*b. the time limit prescribed in Article 12.1 has not been met,”*

Videre heter det i artikkel 13.3 første ledd:

*“Upon and following termination of the Contract in accordance with Article 13.1 and 13.2, no compensation shall be paid to Contractor.”*

Petroleumsloven § 10-1 stiller krav til forsvarlig petroleumsvirksomhet, idet det i første ledd heter:

***“§ 10-1. Krav til forsvarlig petroleumsvirksomhet***

*Petroleumsvirksomhet etter denne lov skal foregå på en forsvarlig måte og i samsvar med gjeldende regelverk for slik petroleumsvirksomhet. Petroleumsvirksomheten skal ivareta hensynet til sikkerhet for personell, miljø og de økonomiske verdier innretninger og fartøyer representerer, herunder driftstilgjengelighet.”*

Petroleumsloven § 10-6 angir hvem som er pliktsubjekter etter loven og rettighetshaverens plikt til å påse at lovens bestemmelser blir overholdt:

***"§ 10-6. Plikt til å etterleve loven og til å påse at bestemmelser blir overholdt***

*Rettighetshaver og andre som deltar i petroleumsvirksomhet som omfattes av denne lov, plikter å etterleve loven, forskrifter og enkeltvedtak gitt med hjemmel i loven gjennom iverksettelse av nødvendige systematiske tiltak.*

*I tillegg plikter rettighetshaver å påse at enhver som utfører arbeid for seg, enten personlig, ved ansatte eller ved entreprenører eller underentreprenører, overholder bestemmelsene gitt i eller i medhold av loven."*

Sjøfartsdirektoratet har med hjemmel i sjødyktighetsloven av 1993, nå med hjemmel i skipssikkerhetsloven av 2007, gitt forskrift om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger (heretter kalt brannsikringsforskriften), herunder flyttbare borerigger for petroleumsvirksomheten, registret i norsk skipsregister.

I forskriften kapittel 4 angis under §§ 19-21 en rekke tekniske krav som tiltak mot brann, blant annet knyttet til ventilasjonssystemet, herunder krav om lukkeanordninger som spjeld. Dette fremgår blant annet av § 19 nr. 18 og 19, som lyder:

***"§ 19. Beskyttelse av boligkvarter, arbeidsrom, maskinrom og kontrollstasjoner***

*[...]*

- Brannspjeld skal være automatiske. I tillegg skal de kunne opereres (åpnes/lukkes) fra kontrollstasjon og lokalt fra begge sider av det skille de er plassert i. Det skal være indikering som viser faktisk stilling (åpen/lukket) av*
18. *brannspjeldene, lokalt og i kontrollstasjonen. Brannspjeldene skal være sertifisert i henhold til IMO-resolusjon A.754 (18) eller tilsvarende.*
19. *Hovedinntak og -utløp i alle ventilasjonssystemer skal kunne stenges fra et lett tilgjengelig og sikkert sted utenom de rom som blir ventilert. I tillegg skal stenging kunne foretas fra kontrollstasjon."*

Forskriften fikk denne tilføyelsen i 2003, hvor endringene ble satt i kraft fra 1. juli samme år.

I forskriften kapittel 6 om gassdeteksjon og nødavstenging angis i krav om gassdeteksjon og krav om tekniske innretninger og prosedyrer knyttet til håndtering av gassdeteksjon. I § 26, omhandlende nødavstengning, stilles det i punkt 1 krav om automatisk nødavstengning av ventilasjon utenfor eksplosjonsfarlige områder, idet det blant annet heter:

***"§ 26 Nødavstengning.***

1. *Automatisk nødavstengning.*

- 1.1. *Ved registrering av lavnivå gass-konsentrasjon (HC) og (H<sub>2</sub>S) i ventilasjonssinntak for boligkvarteret på boreplattformer skal ventilasjonssystemet automatisk avstenges. Dette innebærer stopp av vifter og lukking av spjeld i inntak og utløp.*

*Mekanisk ventilasjon til alle øvrige rom utenfor eksplosjonsfarlig område med unntak av rom nevnt nedenfor i nr. 1.2, 1.4. og 1.5, skal enten det enkelte ventilasjonssystem avstenges automatisk ved registrert gass eller alternativt anordnes slik at alle disse ventilasjonssystemer blir automatisk avstengt ved registrert gass (lavnivå) i eksplosjonsfarlige områder, sone 1 eller sone 2. (jfr. § 25 nr. 1.1.)*

- 1.2. *Normalt bør ventilasjonen til maskinrommet automatisk avstenges ved registrering av lavnivå gass-konsentrasjon (HC) og (H<sub>2</sub> S). (for forbrenningsluft se § 26 nr. 1.5).*

*Ved valg av avstengningsanordning for maskinromsventilasjon må det vurderes opp mot et eventuelt behov om opprettholdelse av visse sikkerhetskritiske funksjoner/utstyr i maskinrommet."*

Forskriften fikk denne tilføyelsen i 1999.

Det er ikke omstridt mellom partene at spjeld i ventilasjonskanaler til og fra en rekke rom på plattformen verken hadde slike automatiske eller fjernstyrte spjeld, og som ville ha vært et ubetinget krav til plattformen dersom den hadde vært registrert i norsk skipsregister.

Flaggstaten for Ocean Vanguard er Marshall Islands, uten at partene har tilbudt retten bevis opp mot hvilke krav branntekniske krav til boreplattformer som følger av eventuell lovgivning derfra.

Retten kommer senere tilbake til de krav som følger av klassebestemmelsene for riggen.

I forskrift om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten (innretningsforskriften), som er gitt med hjemmel i flere lover, og som i utgangspunktet også omfatter flyttebare borerigger, følger det av §§ 32 og 33 at det skal være systemer for brann og gassdeteksjon og automatiserte aksjoner for å begrense slike:

### ***"§ 32 Brann- og gassdeteksjonssystem***

*Innretninger skal ha et brann- og gassdeteksjonssystem som sikrer hurtig og pålitelig deteksjon av branntilløp, branner og gasslekkasjer. Systemet skal kunne utføre tiltenkte funksjoner uavhengig av andre systemer.*

*Ved brann- eller gassdeteksjon skal automatiske aksjoner begrense konsekvensene av brannen eller gasslekkasjen. Plassering av detektorer skal baseres på aktuelle scenarier og simuleringer eller tester.*

### **§ 33 Nødvstengingssystem**

*Innretninger skal ha et nødavstengningssystem som kan hindre utvikling av fare- og ulykkessituasjoner og begrense konsekvensene av ulykker, jf. § 7. Systemet skal kunne utføre tiltenkte funksjoner uavhengig av andre systemer. [...]"*

Forskriften er fra 2010 og avløste tidligere forskrift fra 2001, hvor det i overgangsbestemmelsene er angitt at man for eksisterende innretninger frem til større ombyggingsarbeider kan bygge på de eldre reglene. Nåværende §§ 32 og 33 er en direkte videreføring av den tidligere forskriften §§ 31 og 32. Også forskriften av 2001 hadde en tilsvarende overgangsbestemmelse, og det er ikke problematisert mellom partene i hvilken grad disse bestemmelsene i innretningsforskriften kommer til anvendelse på Ocean Vanguard. Ettersom retten har funnet grunnlag for å avgjøre tvisten uten å gå veien om denne forskriften, lar retten eventuelle spørsmål opp mot denne ligge.

Arbeidsdepartementet har med hjemmel i en rekke forskjellige lover gitt forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften), som helt eller delvis bringer de sikkerhetskrav som også gjelder for flytende innretninger under norsk flagg til anvendelse på utenlandsk registrerte innretninger som deltar i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel.

I rammeforskriften § 3, som omhandler anvendelsen av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten, heter det i første ledd:

#### **"§ 3. Anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten**

*For flyttbare innretninger som er registrert i et nasjonalt skipsregister, og som følger et maritimt driftskonsept, kan relevante tekniske krav i Sjøfartsdirektoratets regelverk for flyttbare innretninger (rødboka) slik det lyder etter endringene i 2007 og senere endringer, og med utfyllende klasseregler som er gitt av Det norske Veritas, eller internasjonale flaggstatsregler med utfyllende klasseregler som gir samme sikkerhetsnivå, med de presiseringer og begrensninger som følger av innretningsforskriften § 1, legges til grunn i stedet for tekniske krav som er gitt i og i medhold av petroleumsloven. Det maritime regelverket som velges brukt skal legges til grunn i sin helhet."*

Sjøfartsdirektoratets brannsikringsforskrift for flyttbare innretninger er en av de bestemmelser som omfattes av rødboka som omtales i denne bestemmelsen. Bestemmelsen har vært endret flere ganger opp gjennom årene. I partenes inneværende kontraktsperiode, regnet fra inngåelsen av gjeldende borekontrakt i 2009, avløste nåværende rammeforskrift fra 2010 den tidligere rammeforskrift av 2001, uten at partene har problematisert dette, ut over at Diamond har påpekt at § 3 første ledds siste punktum ble føyet til i 2011.

Partene er uenige om hvordan rammeforskriften § 3 skal tolkes og anvendes opp mot partenenes kontraktsforhold. Retten kommer tilbake til dette ved behandlingen av Diamonds anførsler i saken.

### ***3. Diamonds anførsel om at den etablerte ordning med manuelle spjeld var i samsvar med riggens DNV sertifikater, og de DNV Standarder som var relevante for riggen***

Retten behandler i det følgende Diamonds anførsel om at riggens innretning med manuelle spjeld var i samsvar med de DNV-standarder som etter kontrakten og rammeforskriften § 3, anføres å kunne benyttes alternativt til bestemmelsene og i Sjøfartsdirektoratets brannforskrift § 19 nr. 18 og 19 og § 26, omhandlende spjeld i ventilasjonssystemer.

Ocean Vanguard ble ved byggingen i 1982 klasset av Det Norske Veritas, og har deretter hatt sine sertifikater gjennom DNV, som etter fusjonen med Germanischer Lloyd i 2013 omtales som DNV GL. Det synes ikke å være omtvistet mellom partene at riggen ved sertifikatutstedelsen i 1982 gyldig ble sertifisert med de manuelle spjeldene som er omtvistet i saken, og at riggen ikke senere har blitt omklasset gjennom DNV på noen måte som innebærer at det er et krav for opprettholdelse av sertifikat at spjeldene er automatiske eller fjernstyrte.

Diamond opplyser i retten at selskapet for utrustning og drift av riggen anser seg å være bundet av standarder utarbeidet av klaseselskapet DNV, herunder DNV Offshore Standard (OS) A101, omhandlende "*Safety Principles and Arrangements*" og D301, omhandlende "*Fire protection*", begge i 2001-utgaven. Om denne forpliktelsen bygger på rammeforskriften § 3, eller borekontrakten punkt 5.1 første ledd bokstav a), eller annet forpliktende grunnlag har selskapet derimot ikke klargjort for retten. Det synes imidlertid ikke å være uenighet mellom partene om at disse standardene er aktuelle i saken nettopp som følge av kontraktens og rammeforskriftens bestemmelser.

Fra DNV OS-D301 har Diamond særlig fokusert på ordlyden i punkt D302, som tematisk ligger i standardens bestemmelser om krav til passiv brannbeskyttelse og tekniske krav til slik, hvor det om ventilasjonskanaler blant annet heter:

*302 Where ventilation ducts with a cross-sectional area exceeding 0.02 m<sup>2</sup> pass through class "A" bulkheads or decks, the opening should be lined with a steel sheet sleeve unless the ducts passing through the bulkheads or decks are of steel in the vicinity of penetrations through the deck or bulkhead; the ducts and sleeves at such places should comply with the following:*

*[...]*

2. *Ducts with a cross-sectional area exceeding 0.075 m<sup>2</sup>, except hose serving hazardous areas, should be fitted with fire dampers in addition to meeting the requirements of 1.2 (300). The fire damper should operate automatically but should also be capable of being closed manually from both sides of the bulkhead or deck. The damper should be provided with an indicator which shows whether the damper is open or closed. [...]"*

*(rettens understreknings)*

Diamond har i retten erkjent at ovennevnte bestemmelse i standarden innebærer at også klaseselskapets tekniske standarder ved kontraktsinngåelsen i 2009 hadde et hovedsakelig krav om automatiske spjeld og fjernstyrte spjeld omfattende de spjeld som er omtvistet i saken. Det er imidlertid gjort gjeldende at dette ikke er et absolutt krav etter standarden, og at det konkret for Ocean Vanguard var gjort unntak for dette kravet. Diamond har for dette vist til standardens bruk av uttrykket "*should*" i motsetning til "*shall*", i punkt D302, og standardens egen angivelse av disse uttrykkene i punkt C100 og C101, hvor det heter:

*"101 Shall: Indicates requirements strictly to be followed in order to confirm to this standard and from which no deviation is permitted.*

*102 Should: Indicates that among several possibilities one is recommended as particularly suitable, without mentioning or excluding others, or that certain course of action is preferred but not necessarily required. Other possibilities may be applied subject to agreement".*

Retten oppfatter Diamond slik at man gjør gjeldende at den avtalen "*agreement*" som åpnes for i punkt 102 ble inngått mellom DNV og vedkommende Smedvig-selskap som fikk byggen rigget og klasset i 1982, og at det er denne avtalen som også i kontraktsperioden var grunnlaget for at riggen hevdes å være i overensstemmelse med punkt D302 i kontraktsperioden med Statoil.

Retten oppfatter videre Diamond slik at selskapet ved ny klassing av riggen under planlagt verftsopphold våren 2015 ville vært forpliktet under DNV-regelverket å erstatte de manuelle spjeldene med automatiske og fjernstyrte spjeld, idet 2013 utgaven av DNV OS-301, i punkt 2.3.2, som behandler det samme som tidligere punkt 232, nå har endret uttrykksmåten fra "*should*" til "*shall*" hva angår automatiske og fjernstyrte spjeld.

Statoil oppfattes ikke å ha bestridt Diamonds forståelse av at endringer i klaseselskapets standarder først trer i kraft for vedkommende fartøy ved ny klassing, hvorpå retten for avgjørelsen ikke finner særlig foranledning å gå inn på endingene i 2013-revisjonen av OS D301.

Retten finner imidlertid grunn til å reise spørsmål ved Diamonds anførsel om at det allerede ved første gangs klassing og sertifisering av riggen i 1982 mellom DNV og Smedvig ble avtalt unntak fra standardens hovedsakelige krav om at de aktuelle spjeldene skulle være automatiske.

Diamond har ikke fremlagt noen slik avtale for retten. Det er heller ikke anskueliggjort for retten om bør-kravet om automatiske spjeld var etablert i DNVs regelverk idet riggen ble bygget. Dersom dette kravet er kommet til senere, må en eventuell unntaksavtale ha kommet i stand senere.

Ettersom Diamond ved inntaket av riggen i kontrakten med Statoil i 2004, nettopp påberopte seg DNV standarden, som forutsetter at unntak må gjøres i avtale, ville retten forvente Diamond, dersom man mente at det var en slik virksom avtale med DNV om unntak for reglene, den gang hadde en slik avtale tilgjengelig og arkivert for senere fremleggelse. Retten viser om dette blant annet til gjeldende borekontrakt artikkel 4.6 annet ledd, hvor det blant annet heter:

*"Contractor shall comply with and be able to document verification (documented objective evidence) of compliance with all Contract and statutory requirements unless non-conformance otherwise is clearly specified and accepted by Company".*

Tilsvarende bestemmelser var også tatt inn i borekontraktene av 2004 og 2006.

Retten viser også til at Diamond, verken idet det høsten 2013 kom opp som tema mellom partene at riggen hadde manuelle spjeld i strid med kravene i Sjøfartsdirektoratets brannforskrifter, eller på noe senere tidspunkt i 2014 frem til termineringen av kontrakten, gjorde gjeldende overfor Statoil, Petroleumstilsynet eller DNV at ordningen med manuelle spjeld var i samsvar med DNVs regelverk og at dette i tilfelle gjennom § 3 i rammeforskriften skulle overstyre det som var spesifisert i Sjøfartsdirektoratets brannforskrift om automatiske og fjernstyrte spjeld.

Fraværet av argumentasjon fra Diamond med grunnlag i den nå anførte forståelse av klassereglene og tilhørende standarder, kan eventuelt forklares ved at selskapet den gang innså at man ikke hadde eller kunne dokumentere at det forelå noen virksom avtale med DNV etter OS D301 omfattende de manuelle spjeldene. Dette vil i tilfelle være forenlig med fraværet av dokumentasjon av en slik avtale under hovedforhandlingen.

En annen forklaring kan eventuelt være at de som håndterte disse spørsmålene på vegne av Diamond frem til termineringen ikke hadde tilstrekkelig oversikt over DNV regelverkets betydning for riggens eventuelle samsvar med norske myndighetskrav. Denne tilnærmingen er imidlertid lite forenlig med fraværet av fremleggelse av slik dokumentasjon under hovedforhandlingen, idet man under forberedelsen av rettssaken

gjorde gjeldende at klassekravene som grunnlag for samsvar med norske bestemmelser blant annet gjennom anvendelse av rammeforskriften § 3.

Retten har om disse spørsmålene særlig merket seg forklaringen fra Erling Kjær, som først gjennom eget konsultentselskap og senere som ansatt i Diamond, fra inntaket av riggen i 2004 og frem til termineringen bekledde stillingen som HMS leder for Ocean Vanguard.

Kjær forklarte at man ved innhentelse av samsvarsuttalelsen (SUT) fra Petroleumstilsynet i 2014, valgte å bygge videre på søknad som Smedvig allerede hadde utarbeidet før overdragelsen av riggen, og hvor det ikke var lagt opp til å søke om unntak for de manuelle spjeldene. Han forklarte at avviket mot kravet om automatiske og fjernstyrte spjeld. I Sjøfartsdirektoratets brannforskrift kom opp i en inspeksjonsrapport fra Statoil i 2004, i anledning inntaket av Ocean Vanguard under borekontrakten av 2004. Han forklarte at man i møter med Statoils stedlige personell ble enige om at intensjonen i regelverket ble møtt gjennom en kombinert bruk av innretningsforskriften og DNV-standardene, hvorpå det ikke ble ansett nødvendig å søke om unntak for spjeldene hos Petroleumstilsynet ved inngivelsen av søknaden om samsvarsuttalelse (SUT).

Det er ingenting i Kjærs forklaring om at Diamond verken tidligere eller senere hadde inngått noen avtale med klaseselskapet DNV omfattende de manuelle spjeldene. Kjærs forklaring om at det ikke var oppe at man skulle skifte til automatiske spjeld under hovedklassingen i Bergen i 2010, fremstår for øvrig som forenlig med utgangspunktet om at man ved slike gjennomganger forholder seg til de klassekravene som gjaldt for riggen ved første gangs klassing og sertifikatutstedelse, med mindre riggeieren på et senere tidspunkt har valgt å klasse riggen under nyere klasseregler.

Forklaringen fra Kjær gir således grunnlag for å slutte at Diamond i kontakten med norske myndigheter opp mot samsvarsuttalelsen i 2004 og senere feilaktig har bygget på at avvik fra DNV standarden kunne avtales mellom riggeier og kunden. Retten viser om dette også til vedkommende standards punkt C104, hvor det angis at der det i standarden benyttes uttrykket avtale ("*agreement*") vil dette normalt innebære en skriftlig avtale mellom tilvirker eller verft og kjøperen av riggen.

Retten er etter dette kommet til at Ocean Vanguard ikke på noe tidspunkt etter at den ble tatt inn under gjeldende borekontrakt fra 2009 for de omtvistede ventilasjonsspjeld har hatt en ordning som tilfredsstiller kravene i de nevnte DNV Offshore standarder.

Dette medfører at riggen for å være i samsvar med de tekniske krav som i henhold til blant annet rammeforskriften § 3 også gjelder for rigger ved utenlandsk flagg, skulle hatt automatiske og fjernstyrbare spjeld til i stedet for de vel 60 manuelle spjeldene som riggen var utstyrt med, jf. Sjøfartsdirektoratets brannforskrift § 19 nr. 18 og 19, og § 26.

Det skulle derfor allerede i 2004 vært søkt Petroleumstilsynet om varig eller tidsavgrenset unntak for disse spjeldene, hvoretter samsvarsuttalelsen fra 2004 ble gitt på sviktende grunnlag. Retten legger til som åpenbart at partene gjennom borekontrakten ikke kunne dispensere fra myndighetskrav.

***4. Diamonds anførsel om at anvendelse av borekontrakten punkt Appendix E part III uansett medfører at riggen var i henhold til kontrakt.***

Retten behandler i det følgende Diamonds anførsel om at Statoil gjennom inntaket av riggen under kontrakten(e) uansett har godtatt riggen som kontraktsmessig slik den er.

Diamond har med betydelig energi gjort gjeldende at det forhold at Statoil i 2005 aksepterte å ta riggen inn på borekontrakten av 2004 uten at de påpekte manuelle spjeldene ble utbedret, medførte at Statoil med bindende virkning aksepterte riggen som kontraktsmessig med de aktuelle mekaniske spjeldene – helt uavhengig av de myndighetskrav som ellers måtte gjelde for disse.

Argumentasjonen for en slik avtale er dels grunnet i den kontakt det anføres må ha vært mellom partene om disse spjeldene i tilknytning til at de ble påtalt av Statoil og senere anmerket som fullført gjennom henvisning til DNV-standarden. Direkte opp mot boreavtalen er det som grunnlag for standpunktet også vist til introduksjonen til akseptansetestprogrammet i Appendix E del III i borekontrakten av 2004, hvor det fremgår at "*Company shall prior to Actual Commencement Date accept all results arising from this acceptance test program,*" og hvor konsekvensen av at Statoil aksepterer å operere riggen med de testresultater den har oppnådd under akseptansetestprogrammet, angis å være at "*Drilling Unit do fulfill the requirements in the Contract.*"

Det har vært bevisførsel om den kontakt det var mellom partene forut for at riggen i 2005 ble tatt i bruk av Statoil. På dokumentsiden viser retten blant annet til det som er gjengitt i dommens innledende saksbeskrivelse. Retten viser til forklaringen fra Diamonds HMS-ansvarlige Erling Kjær, som også er gjengitt i det foregående. Retten har også mottatt forklaring fra Sture Berg som var den i Statoil som styrte inntaket av Ocean Vanguard under kontrakten, men som ikke var den som gjennomførte de konkrete inspeksjonene som ledet til at man i den foreløpige rapporten påpekte at det i strid med Sjøfarsdirektoratets regelverk ikke var automatiske og fjernstyrte spjeld utenom boligkvarteret. Berg forklarte at han husket lite og ingenting om håndteringen av spjeldene, bortsette fra at han mente at reglene om automatiske spjeld hadde kommet et par år i forveien, og at det var en del rigger på den tiden som hadde utstående på dette punktet. Arbeidet med Samsvarsuttalelsen som Diamond hadde innhentet fra Petroleumstilsynet, var i følge vitnet noe som Diamond hadde håndtert selv, og som Statoil – så langt han kjente til - ikke hadde vært involvert i.

Retten finner at det er et relativt åpent spørsmål om de hos Statoil som håndterte inntaket av plattformen var kjent med at Diamond hadde spjeldproblemet alene ved å påberope seg DNV offshore standarden D301 og A101. Retten viser i den sammenheng til at normalordningen også etter D301 var at det skulle være automatiske og fjernstyrte spjeld. Verken oversendelsen av Diamonds Offshore Acceptance Standard for riggen eller en fremlagt punchliste, og tilsvarende henvisninger til DNV Standarden i en punchliste som oppfattes å ha vært kjent for begge parter under arbeidet i 2005, ga i seg selv ikke Statoil grunnlag for å slutte at spjeldene ikke var skiftet ut med automatiske.

I den umiddelbare kontakten mellom partene på den tiden, kunne likevel tidsmomentet tilsi at også Statoils personell var klar over at spjeldene ikke var skiftet ut. I rapporten fra Statoil 25. januar 2005, ble det foreslått at det skulle søkes om tidsavgrenset unntak for spjeldene idet det ble antatt at det ikke var en helt triviell oppgave å korrigere forholdet. Diamond har i retten for tidsaspektet også tidsestimatet på 6 måneder som ligger i punchlisten knyttet til disse spjeldene, uten at retten av den listen kan se hva dette tidsforløpet egentlig peker hen til. Det vises i den anledning til at rubrikken for Action/Comments også her er vist til klassen og DNV OSD 101, samtidig som det under risk assessment er angitt at denne er "*LOW – Mitigated by DNV*". Riggen lå etter det opplyste på denne tiden ved verftet, og det kan være rimelig å formode at vedkommende Statoil hadde engasjert for å følge opp arbeidet tok en avsjekk på alle de punktene som var anmerket på den foreløpige inspeksjonsrapporten, herunder lukene, og rapporterte eventuelle funn oppover i systemet før riggen ble akseptert som kontraktsmessig av Statoil ved inntaket i 2005.

Retten finner det imidlertid ikke nødvendig for avgjørelsen av saken å ta endelig stilling til om hva Statoils personell visste eller burde vite om fraværet av utbedring av spjeldene før inntaket i 2005, hva som ble akseptert ved lokal sjekk og om vedkommende hadde fullmakt etter kontrakten til å fravike lovpålagte og kontraktsfestede krav til riggens tekniske tilstand.

Dette fordi tvisten ikke gjelder om riggen var kontraktsmessig under borekontrakten av 2004.

Som det tidligere er redegjort for, ble det i 2006 og 2009 inngått nye borekontrakter mellom partene. Selv om kontraktene er mellom de samme parter og gjelder boretjentester med den samme boreriggen, er det likevel selvstendige kontrakter som må bedømmes med grunnlag i de bestemmelser som gjelder for det enkelte kontraktsforhold og innenfor det tidsrom kontraktene gjelder for.

Nærværende tvist gjelder tolkningen og anvendelsen av borekontrakten av 2009.

Av borekontrakten artikkel 4.6 annet ledd følger som nevnt at

*"Contractor shall comply with and be able to document verification (documented objective evidence) of compliance with all Contract and statutory requirements unless non-conformance otherwise is clearly specified and accepted by Company. Contractor is solely responsible for bringing into compliance all documented non-compliances arising under the Contract for the duration of the Contract."*

Denne forpliktelsen for Diamond var en selvstendig forpliktelse som Diamond påtok seg ved inngåelsen av kontrakten av 2009, uavhengig av hvilke ordninger som Statoil eventuelt var bundet av hva angår riggen under tidligere avtaleforhold.

De spjeldene som denne tvisten dreier seg om ble i tilknytning til inngåelsen og gjennomføringen av inntaket under 2009-kontrakten verken "*clearly specified*" av Diamond eller dertil "*accepted*" av Statoil.

Ettersom riggen etter det opplyste ble tatt inn på kontrakten uten at partene gjennomførte noe akseptansetestprogram i henhold til denne kontraktens Appendix E del III, kan retten ikke se at det oppstår noe eget spørsmål om at Statoil til tross for kravene som blant annet er nedfelt i borekontrakten artikkel 4.6 har akseptert riggen som den var.

Retten er etter dette kommet til at Diamonds anførsler om at Statoil avtalemessig bundethet til å akseptere riggen som den er hva gjelder spjeldene ikke kan føre frem.

#### ***5. Diamonds anførsel om at borekontraktens artikkel 12.1 saklig ikke kommer til anvendelse på en situasjon som den foreliggende***

Retten behandler i det følgende Diamonds anførsel om at borekontrakten artikkel 12.1 saklig sett ikke kommer til anvendelse i saken så langt det gjelder de manuelle spjeldene, idet bestemmelsen hevdes bare å regulere faktiske forhold som har inntrådt etter avtaleslutningen.

Diamond har for denne anførselen særlig fremhevet uttrykket "*applicable event*" i artikkel 12.1 første ledd, sett i sammenheng med at første punktum etter ordlyden angir en situasjon der det er riggeieren som informerer kunden om forholdet og som treffer tiltak for å avhjelpe situasjonen.

Retten bemerker at bestemmelsen må tolkes og anvendes i den sammenheng den står.

Retten viser borekontrakten artikkel 12.5, som omhandler forhold som ikke er så omfattende at de faller under 12.1 og som kan lede til redusert ratebetaling, hvor det i det første ledd første punktum heter:

*"If audits or inspections performed identify a deviation from the requirements of the Contract, and such deviation does not fall under Article 12.1, then Contractors shall at its cost rectify such deviation. [...]."*

Retten viser til at denne bestemmelsen benytter den mer generiske beskrivelsen "*deviation from the requirements of the Contract*" og som blir identifisert gjennom "*audits or inspections*". Etter ordlyden vil dette også omfatte ikke tidligere avdekkede regulatoriske avvik som riggen hadde med seg inn i kontraktsforholdet. Idet ordlyden direkte forutsetter at "*such deviation*" etter omstendighetene også kan omfattes av artikkel 12.1, trekker dette klart i retning av at artikkel 12.1 ikke kan oppfattes så snevert som Diamond nå anfører. Retten viser for så vidt også til artikkel 12.5 tredje ledd som i forsinkelsestilfellene angir at avvik funnet under inspeksjoner eller tilsyn medfører at artikkel 12.1 til 12.4 kommer til anvendelse "*according to the nature of the deviation*".

Retten er etter dette kommet til at Diamonds anførsel om at artikkel 12.1 jf. 13.2 b) saklig sett ikke regulerer den situasjon som har oppstått, ikke kan føre frem.

***6. Diamonds anførsel om at partene ved avtale hadde kommet frem til en fremgangsmåte for håndteringen av spjeldene ut kontraktsperioden som innebar at Statoil fraskrev seg retten til å sette riggen på 0-rate og senere terminere kontrakten***

Retten behandler i det følgende Diamonds anførsel om at partene, forutfor at Statoil i mai 2014 satte riggen på 0 rate og senere terminerte kontrakten, hadde en omforent ordning – avtale – innebærende at de manuelle spjeldene ikke skulle skiftes ut med automatiske før planlagt verftsopphold i 2015, som i tid lå etter utløpet av kontraktsperioden, og man i mellomtiden etablere tilfredsstillende prosedyrer for håndteringen av spjeldene som også skulle gi grunnlag for unntakssøknad til Petroleumstilsynet, hvilket man også fikk som omsøkt.

På spørsmål fra retten om hva som er den eller de avtalekonstituerende hendelser eller kjensgjerninger, presiserte prosessfullmektigene i skranken at bundetheten anføres å ha grodd gjennom medvirkning fra Statoil opp mot de tiltak og forslag Diamond fra høsten 2013 hadde om hvordan en skulle håndtere situasjonen som var avdekket med hensyn til de manuelle spjeldene, eventuelt i kombinasjon med passivitet opp mot Diamonds uttalte målsetting om at spjeldene først skulle skiftes ut med automatiske våren 2015.

Den rettsoppfatning som ligger til grunn for anførselen om bundethet, innebærer således et hovedsynspunkt fra Diamonds side at Statoil – selv om vilkårene for anvendelse av artikkel 12.1, hva gjelder 0-rate og senere terminering, isolert sett skulle være til stede, har Statoil dispositivt gitt avkall på en kontraktfestet rett til å møte kontraktsavviket med slike sanksjoner.

Retten bemerker at anførselsgrunnlaget umiddelbart kan fremstå som problematisk opp mot kontraktens egen regulering av hvem som representerer partene i kontraktsforholdet, og rekkevidden av fullmaktene i så måte, slik dette er nedfelt i artikkel 3.

Retten viser til artikkel 3.1, hvor første punktum lyder:

*"Prior to the date of the Contract, each Party shall appoint a representative with authority to act on its behalf in all matters concerning the Contract, however Company and Contractor's representative have no power to amend the Contract or to relieve either party from any of their obligations under the Contract."*

Retten viser videre til artikkel 3.3, hvor det heter:

*"Each Party's representative shall be the official and single point of contact between Company and the Contractor"*

Det er ikke tvilsomt eller omtvistet mellom partene at vedkommende representant fra Statoils side opp mot kontraktsforholdet for den tiden Diamond anfører at avtalen skriver seg fra var Rune Andersen i Statoils kontraktsavdeling.

Det er heller ikke tvilsomt at begge selskapene hadde bemyndiget personell til å håndtere den praktiske gjennomføringen av kontrakten det være seg på plattformen og i ulike støttefunksjoner på land, herunder boreoperasjoner og oppfølging av HMS-spørsmål, hvilket også synes forutsatt i kontrakten artikkel 3.2.

Retten ser ikke bort fra at det, til tross for kontraktens klare ordlyd om det motsatte, kan utvikle seg en praksis om håndtering av praktiske spørsmål som etter omstendighetene også binder partene opp mot hvordan de kan bruke kontraktens virkemidler på et senere tidspunkt.

Retten antar imidlertid at det ut fra kontraktens formelle regler om representasjon, de store kostnadene som er involvert i boreoperasjonene og ikke minst de krav til sikkerhet som påhviler disse operasjonene, må forventes at den part som vil påberope seg for seg fordelaktig posisjon som innebærer unntak fra kontraktens ordninger må flagge denne intensjonen så vidt tidlig at den eller de som har vedkommende kompetanse under kontrakten har en reell foranledning til å gjøre anskrik.

Retten kan i lys av dette vanskelig se at det kan legges særlig vekt på det som fremkommer av referatene fra HMS-møtene i fra november 2013 til januar 2014 om korrigerende tiltak gjennom verftsopphold i 2015. I denne tidlige fasen er det bare dokumentert kunnskap om det ene manuelle spjeldet som ble kommentert under Petroleumstilsynets tilsyn med annet formål høsten 2013, selv om det brukes flertallsform i referatene.

Fra januar-februar 2014 synes håndteringen av spjeldene å ha blitt løftet ut av de løpende HMS-møtene og over til Statoils fagavdeling innen elektro, og hvor det i første rekke spørres etter faktagrunnlag om det reelle omfanget av de manuelle spjeldene hvordan Diamond, som ansvarlig for sikkerheten på plattformen vil løse situasjonen. Retten finner det dertil problematisk når Diamond i svarte til Statoil så sent som den 21. februar 2014 grovt underkommuniserer antallet spjeld til 12 manuelle spjeld, når det reelle antallet er omtrent 60.

Ettersom retten kan se er det først i sluttfasen mot Diamonds søknad til Petroleumstilsynet den 1. april 2014 at Diamond klargjør at man ikke har til hensikt å skifte noen av de manuelle spjeldene med automatiske før under verftsoppholdet i 2015. Når det deretter var uenighet om i hvilket omfang riggen var i brudd med brannforskriften, og Statoils kontraktsavdeling for øvrig den 11. april 2014 varslet om at det kunne bli stopp i boreoperasjonene, kan retten ikke se at Diamond kan høres med at Statoil dispositivt hadde fraskrevet seg muligheten for å benytte kontraktens sanksjonssystem dersom vilkårene for øvrig var til stede.

Retten finner grunn til å minne om at Diamond, ettersom riggen var i brudd med det regelverket som gjaldt for borefartøy på norsk sokkel, og det ikke var gjort i en håndvending å utbedre dette, hadde en ubetinget myndighetspålagt forpliktelse å søke om unntak for regelverket. Det forehold at selskapet derfor arbeidet med en unntakssøknad og kompenserende tiltak i en overgangsperiode, kan dermed ikke sees å være initiert av noen avtale med Statoil, men altså en konsekvens av kravet om alminnelig lovydighet i forhold lov og forskrift.

Retten er etter dette kommet til at Diamonds anførsel om at Statoil ved avtale hadde fraskrevet seg en eventuell rett etter kontrakten til å gjøre gjeldende sanksjoner med grunnlag i artikkel 12.1 og 13.2 b ikke kan føre frem.

***7. Diamonds anførsel om at riggen uansett kom i samsvar med lovgivning og kontrakt idet Petroleumstilsynet ved vedtak 22. mai 2014 ved unntak dispenserte for manglende samsvar med Sjøfartsdirektoratets brannforskrifter ut kontraktsperioden.***

Retten behandler i det følgende Diamonds anførsel om at Petroleumstilsynet den 22. mai 2014 traff vedtak om å gi unntak for forskriftskravene om automatiske og fjernstyrte spjeld, med de vilkår for dette som fulgte av vedtaket, i seg selv uansett medførte at Ocean Vanguard kom i samsvar med kontrakt og lovgivning, hvorpå også ethvert grunnlag for å anse riggen som "*unable to perform the Drilling Services*" etter artikkel 12.1 også falt bort.

Retten bemerker at rammeforskriften blant annet – under visse forutsetninger – bringer regelverk om sikkerhet for flyttebare boreplattformer under norsk flagg til anvendelse på

slike utenlandske borefartøy så langt de deltar i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, jf. rammeforskriften § 3.

Formålet med rammeforskriften fremkommer av dens § 1:

### **"§ 1. Formål**

*Formålet med denne forskriften er å*

- a. fremme et høyt nivå for helse, miljø og sikkerhet i virksomhet som omfattes av denne forskriften,*
- b. oppnå systematisk gjennomføring av tiltak for å oppfylle kravene og nå målene som er gitt i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen,*
- c. videreutvikle og forbedre nivået for helse, miljø og sikkerhet."*

Etter rammeforskriften § 70 kan det det i særlige tilfeller gis varig eller tidsavgrenset unntak for de krav som følger av forskriften:

### **§ 70. Unntak**

*Arbeidsdepartementet, Miljøverndepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Helsedirektoratet, tilsynsmyndighetene som nevnt i § 67 eller den de gir myndighet kan gjøre unntak fra bestemmelsene som er gitt i eller i medhold av denne forskriften på sine respektive ansvarsområder når det foreligger særlige forhold, med de presiseringene som går fram av denne forskriften § 67.*

*Dersom unntaket kan ha betydning for sikkerheten og arbeidsmiljøet, skal en uttalelse fra arbeidstakernes tillitsvalgte legges ved søknaden om unntak.*

Ordningen med samsvarsuttalelse SUT/AoC er i dag hjemlet i rammeforskriften § 25, og innebærer et pålegg om en forhåndsvurdering av riggen opp mot det regelverk den er undergitt når den deltar i petroleumsvirksomheten.

Den normale ordning er da at eventuelle avvik og vurdering av unntak (dispensasjon) skjer før plattformen starter opp under kontrakt i på norsk sokkel, gjennom reglene om samsvarsuttalelse. Det er imidlertid ingenting i veien for at forhold som oppstår eller blir avdekket senere, avgjøres ved separat søknad om unntak på et senere tidspunkt.

Nåværende rammeforskrift er fra 2010, og erstatter tidligere rammeforskrift av 2001, som gjaldt idet kontrakten ble inngått. Det er ikke anført at dette skal ha innvirkning på vurderingen av betydningen av Petroleumstilsynets vedtak om unntak 22. mai 2014, og som rettslig sett må anses som en supplering av riggens SUT-vedtak fra 2004.

Som nevnt vil riggen i regelen ha en samsvarsuttalelse idet den tas inn i kontrakten, og da blir spørsmålet om riggen er kontraktsmessig ved inntaket bedømt ved om riggen aksepteres med de de unntak som foreligger i SUTen. Så langt retten kan se innebærer unntaket som ble gitt ved Petroleumstilsynets vedtak 22. mai 2014 formelt at Diamond har innfridd sin offentligrettslige og kontraktsrettslige forpliktelse til å sørge for at riggen er vurdert av Petroleumstilsynet og det er gitt unntaksvedtak derfra, blant annet med grunnlag i kontraktens krav om at det skal foreligge en SUT, jf. Appendix E, del I punkt 3.2.

Hva særlig gjelder borekontrakten artikkel 5.1 litra a), som Diamond har påberopt seg, bemerker retten at Diamond i kontrakten har forpliktet seg til at riggen skal være i samsvar med *"the latest edition of relevant technical requirements stated in NMD and DNV rules"*. Dette kontraktskravet innebærer etter ordlyden en forpliktelse til å holde riggen i samsvar med regelverket, som er noe annet enn de dispensasjoner som eventuelt kommer ved anvendelsen av dette. Retten kan ikke se at kravet i Sjøfartsdirektoratets brannforskrift blir mindre *"relevant"* for det tilfelle riggeieren får dispensasjon for krav som følger av dette. Retten viser om dette også til kontrakten artikkel 4.6 annet ledd, omhandlende kravet om at riggeier til enhver tid må kunne dokumentere at riggen opereres i samsvar med kontrakten og lovsatte krav, *"unless non-conformance otherwise i clearly specified and accepted by Company"*. Retten viser i den anledning også til at automatiske spjeld for øvrig er fremhevet som del av de krav som det etter akseptanskriteriene i kontrakten Appendix E del III er angitt at riggen skal tilfredsstille de tekniske krav og de funksjonskrav som skal gjelde i kontraktsforholdet.

Retten bemerker for øvrig at selv om unntaksvedtak er gitt etter rammeforskriften § 70, ligger ansvaret etter petroleumsloven § 10-1 om forsvarlig petroleumsvirksomhet på partene i kontakten, som er de som faktisk utøver petroleumsvirksomhet. Å påse at riggen blir vurdert av myndighetene er i den anledning en nødvendig men ikke tilstrekkelig del av rettighetshaverens påse-ansvar etter petroleumsloven § 10-6 annet ledd. Statoil er etter rettens vurdering således i henhold til kravet i § 10-1 også forpliktet til å foreta en selvstendig vurdering av om riggen, selv med SUT og tilhørende unntaksvedtak, er i en slik sikkerhetsmessig forfatning at det er forsvarlig å benytte denne i boreoperasjoner.

Etter rettens vurdering innebærer således ikke Petroleumstilsynets unntaksvedtak 22. mai 2014 i seg selv at riggen blir kontraktsmessig, slik Diamond synes å anføre som et selvstendig grunnlag i saken.

Unntaksvedtaket vil på den annen side – så langt det rekker – måtte inngå som et moment av betydning ved vurderingen av om riggen i henhold til artikkel 12.1 var *"unable to perform the Drilling Services"* på noe tidspunkt fra riggen ble satt på 0-rate til termineringen fant sted.

**8. Diamonds anførsel om at riggen ved anvendelse av borekontrakten artikkel 12 ikke kunne sees å være "unable to perform the Drilling Services, verken den 8. eller 30. mai 2014**

Retten går så over til å behandle Diamonds anførsel om at Ocean Vanguard verken ved 0-rate beslutningen 8. mai 2014 eller ved termineringen 30. mai 2014 innfridde det materielle kravet i borekontrakten artikkel 12.1 om at riggen var "*unable to perform the Drilling Services*".

Retten bemerker at kontaktens krav innebærende "*unable*", fremstår som meget strengt, og må anvendes med grunnlag i de avvik fra kontrakten som er påvist og de kompenserende tiltak som Diamond har etablert, opp mot kravet i petroleumsloven § 10-1 om forsvarlig petroleumsvirksomhet.

Retten er som nevnt kommet til at Diamond siden riggen i 2004 første gang ble tatt inn under selskapets kontrakt med Statoil, har latt Ocean Vanguard ha 61 manuelle spjeld i ventilasjonskanaler utenfor boligkvarteret, samtidig som det vedvarende har vært et myndighetskrav at slike skulle være automatiske og fjernstyrte. De er ikke omstridt mellom partene at en rekke av de rom som ikke har slik automatisk avstenging omfattet verksteder eller maskinrom der det blir benyttet utstyr, som under bruk og som varme etter bruk, kan fremstå som tennkilder for gass eventuelt skulle komme inn i rommene via ventilasjonskanalene, idet det disse blant annet ikke er gnistsikre.

Forskriftskravet om automatiske og fjernstyrte spjeld, som etter brannforskriften § 18 knytter seg til brannsikkerhet og etter § 26 gjelder eksplosjonsvern i tilfelle uønsket spredning av gass fra reservoaret, har i sin nåværende hovedsakelige skikkelse vært virksomt siden 2003. I DNV Offshore standard D301, som Diamond har bygget på, har kravet i sin hovedsakelige skikkelse vært virksomt iallfall siden 2001.

I dokumenter Diamond la ved den første søknaden om unntak for de manuelle spjeldene, ble selskapets overordnede strategi for brann og eksplosjonsbeskyttelse beskrevet i et dokument omtalt som "*Safety case*" fra november 2013, som opprinnelig ble utarbeidet for å tilfredsstille britiske myndigheter. Av dokumentet fremgår blant annet at fartøyet har et Emergency Shut Down (ESD) system med tre nivåer. ESD nivå 1 initieres manuelt ved at rette vedkommende trykker på utløserknappen ved gassalarm som ikke er så omfattende at nedstengning skjer automatisk. Ved ESD 1 stenges dampkokere, utstyr for brønntesting og alle ventilasjonsvifter. Ved ESD 2 stenges i tillegg alt utstyr som ikke er nødvendig å gjennomføre evakuering av plattformen. Ved ESD 3 oppgis skipet ved at personellet bemanner og utløser livbåtene, og stort sett alt annet utstyr stenges ned.

Vedlagt søknaden lå også dokumentet "*Operations of manual fire dampers*", hvor det gis et oversyn over hvilke rom det er manuelle spjeld i ventilasjonskanalene. Det ble videre

angitt en prosedyre med forhåndslukking av spjeld til 8 angitte rom i tilknytning til boreoperasjoner. For de øvrige rom ble det angitt at lukking var lagt til konkrete mannskapsfuksjoner og med en angitt maksimal lukketid. Lukkeprosedyren er i dokumentet angitt å skulle skje i tilknytning til ESD 1 og ESD 2 alarm. I den oppdaterte versjonen av dokumentet vedlagt utvidelsen av unntakssøknaden til Petroleumstilsynet 28. april 2014 er prosedyrene stort sett de samme, men med en noe kortere lukketid for enkelte spjeld.

Situasjonen ved slutten av april 2014 er således at Diamond med ett unntak flagger at man ikke har til hensikt å skifte ut noen av de manuelle spjeldene med automatiske og fjernstyrte spjeld før riggen skal til planlagt verftsopphold våren 2015.

Retten minner om at den foran er kommet til at partene *ikke* kan anses å ha hatt noen avtale om at utskiftingen av alle de manuelle spjeldene kunne utstå til etter kontraktsperiodens utløp, slik at det hele skulle løses ved at det ble etablert en lukkeprosedyre for spjeldene som kunne godkjennes av Petroleumstilsynet ved unntaksvedtak.

Det skisserte opplegget med kompenserende tiltak hadde også medio april 2014 blitt etablert og gjennomført av Diamond etter pålegg fra Statoil i anledning innboringen i et sidesteg på Geitungen. Operasjonsprosedyren for dette var inntatt i et eget dokument hetende "*Actions for Operation of Manual Fire Dampers when Drilling in a Reservoir*". Retten legger til at idet søknaden til Petroleumstilsynet om samtykke til boreoperasjoner med Ocean Vanguard på Grane D og Geitungen ble inngitt henholdsvis 9. desember 2013 og 6. februar 2014 ble det for avvik bare henvist til SUTen fra 2004. Samtykkevedtak ble gitt henholdsvis 13. og 4. mars 2014.

Om Statoils 0-rate beslutning 7. mai 2014, byggende på at riggen for den planlagte boreoperasjonen på Grane D var å anse som "*unable to perform Drilling Services*", og opprettholdelsen av dette standpunktet ved termineringsvarselet 30. mai 2014, er det ikke fremlagt for retten noe internt saksfremlegg eller saksbeskrivelse omhandlende riggens forhold til kontrakten opp mot de to beslutningene. Retten er således henvist til å vurdere saken opp mot kontaktens artikkel 12.1 med grunnlag i det samlede bevisstoffet partene har tilbudt og ført under hovedforhandlingen.

Foranlediget av Diamonds prosedyre finner retten her grunn til å bemerke at det verken av kontrakten eller av bakgrunnsretten kan sees å foreligge noe krav om at en part som vil gjøre gjeldende sanksjoner etter kontrakten må gi en enhetlig saksbeskrivelse i så måte sammen med notifikasjonen om sanksjonen. Her som ellers gjelder da det alminnelige prinsipp om fri bevisførsel og fri bevisbedømmelse.

Mellom partene har bevisførselen med motsatt fortegn vært innrettet mot å avklare den borefaglige/driftsfaglige begrunnelsen fra Statoil side opp mot kravet i borekontrakten

artikkel 12.1, herunder om de vurderinger som er tatt opp mot vilkårssiden i bestemmelsen er innfridd er påvirket av den kommersielle interesse Statoil på det tidspunktet åpenbart hadde i å avslutte kontraktsforholdet med minst mulig kostnader.

Retten har under hovedforhandlingen mottatt forklaring fra Lennart Jardstål, som har sin vesentlige utdanning og arbeidserfaring innenfor elektrofaget. I Statoil har han stillingen som assisterende elektrosjef for faste installasjoner offshore, og han har også innen sitt fag ansvaret for å ivareta Statoils påse-ansvar etter petroleumsloven § 10-6 annet ledd for alle innleide flytende installasjoner offshore.

Jardstål forklarte at han selv hadde hatt et særlig oversyn med Ocean Vanguard siden 2012, foranlediget av et pågående prosjekt med å få bedre kontroll over potensielle tennkilder på plattformene, og implementeringen av dette på denne riggen. Ettersom det det høsten 2013 under inspeksjon var oppdaget manuelle spjeld på riggen Songa Dee, ble det vinteren 2014 besluttet at en skulle følge opp særlig de eldre riggene for å få klarhet i situasjonen. Jardstål fikk da oppfølgingsansvaret for Ocean Vanguard også for dette, hvilket foranlediget at det i månedsskiftet januar/februar 2014 ble sendt en anmodning til Diamond fra hans avdeling om status og dokumenter for ESD, F&G og HVAC-systemene på plattformen. Jardstål var med i møte med Diamond 19. februar. Jardstål bistod også kontraktsavdelingen om det elektrofaglige innholdet i e-posten 24. februar 2014, som var en respons på Diamonds statusoppdatering den 21. februar. De reagerte særlig på opplysningene fra Diamond om at det var 12 manuelle spjeld på plattformen, idet en da gjennom boreoperasjoner hadde mottatt ikke-verifiserte opplysninger fra Statoils boreleder på plattformen om at det dreide seg om 61 slike spjeld.

Jardstål forklarte videre at han deretter hadde en rekke møter med Kjær hos Diamond, og at han reagerte på at Diamond ikke stilte med teknisk kompetanse i møtene. Hans overveiende inntrykk var at Diamond ikke hadde tilstrekkelig oversikt over egen plattform, samtidig som Kjær i møtene forsikret ham om at de spjeldene som var der var i god teknisk stand; at de ble operert jevnlig; og at det ikke var noen utfordring at de var tekniske idet Diamond hadde kompenserende tiltak på plass.

Han forklarte at han få dager før Diamond 1. april 2014 innga søknad om unntak til Petroleumstilsynet fikk et utkast til "*Operation of Manual Fire Dampers*" til gjennomsyn. Han fant ut fra et faglig ståsted at det som var beskrevet i utkastet ikke var tilfredsstillende, hvilket han gjennom faglige merknader i e-post til Diamond også ga tydelig uttrykk for. Jardstål understreket at hans rolle innebar at han ikke kunne si hva Diamond skulle gjøre, men han kunne si at det ikke var godt nok og gjennom kommentarene få dem til å fokusere på de rette tingene til dette tidspunktet. På spørsmål opplyste han at han ikke hadde kommentert på tidsangivelsene for manuell lukking idet han på det tidspunktet ikke kjente avstandene godt nok.

Jardstål forklarte at det var inspektører fra hans avdeling med elektrokompetanse og mekanisk kompetanse som var på riggen 11. april 2014. De var der for å undersøke tilstanden til de manuelle spjeldene, og for å vurdere i hvilken grad det var grunnlag for å påpeke overfor Diamond at søknaden til Petroleumstilsynet måtte utvides til også å omfatte avvik fra brannforskriftens krav til gassspjeld. Jardstål fremhevet at responstiden ved gassalarm må være raskere enn ved brannalarm, idet man normalt har mer tid til rådighet til å håndtere en brann.

Jardstål forklarte at han hadde deltatt med faglige innspill både opp mot vurderingene hos boreoperasjoner om en skulle fortsette med riggen på Geitungen, og deretter om det var forsvarlig å la riggen bore på Grane D. Han var også del i de tekniske drøftelsene internt i Statoil opp mot beslutningen om å sette riggen på 0-rate og den senere beslutningen om å terminere kontrakten. Beslutningene om å la riggen fortsette på Geitungen og om å ikke la den starte på Grane-D var det boreoperasjoner som tok. De rent kommersielle vurderingene av kontraktsforholdet var det også andre enn vitnet som tok seg av.

Hvorvidt Statoil i april skulle la Ocean Vanguard gjennomføre på Geitungen, forklarte Jardstål som nevnt at det var boreoperasjoner som tok stilling til. Han selv var med på evalueringen av dokumenter og kompenserende tiltak. I følge Jardstål var vurderingen vanskelig, ut fra det han visste var han usikker på riggens tekniske status. Han var der og da ikke i posisjon til å gi noe klart råd, blant annet fordi han selv ikke hadde vært på riggen siden 2012. Han understreket at idet beslutningen om å fortsette med riggen på Geitungen ble tatt, var det også som følge av det ble satt inn ekstra kompenserende tiltak for å redusere risikoen ved de manuelle spjeldene under boreoperasjonene.

Jardstål forklarte videre at det var en utviklende erkjennelse i hans avdeling om at den tekniske tilstanden på Ocean Vanguard ikke var så god som Diamond i møter og i dokumenter og manualer ga uttrykk for. Når man etterspurte dokumenter fikk man stadige oppdateringer av manualer og prosedyrer. Han hadde forventet at Diamond etter 0-rate beslutningen hadde sett tegningen og satt i gang arbeid med å redusere antallet manuelle spjeld. Han forklarte at han ble overrasket når han senere fikk vite at det var reparasjon og vedlikehold av de eksisterende manuelle spjeldene Diamond hadde satt i gang, og at tilstanden ut fra tilsendte dokumenter hadde vært så vidt dårlig at det behøvedes så omfattende arbeid som Diamond tilkjennega var utført.

På spørsmål om de kulepunktene i Statoils brev av 7. mai, 9. mai og 21. mai 2014 inneholdt nye krav til Diamond, forklarte Jardstål at Statoil ikke hadde detaljert kunnskap om tilstanden og de overordnede tekniske løsningene på riggen. Retten oppfattet i den anledning Jardstål slik at han opplevde det som en utfordring at Diamond produserte nye dokumenter og nye versjoner av manualer basert på kommentarer fra Statoil, fremfor en selvstendig tilnærming til de tekniske og metodiske utfordringer. Dette fordi hans egne tekniske kommentarer til de løpende revisjonene var basert på hans egen erfaring og ikke

på noen dypere kunnskap om de løsninger som var implementert på riggen. De tekniske delene av disse tre brevene – som var formulert etter faglige innspill fra ham – forklarte Jardstål måtte sees i sammenheng nettopp med at Statoil ikke hadde detaljkunnskap om riggen, og at det som ble etterspurt ville være nødvendig blant annet for at hans fagavdeling skulle kunne foreta en reell evaluering av de tiltak Diamond arbeidet med, slik at boreoperasjoner deretter kunne ha et tilstrekkelig faglig grunnlag for å vurdere om det var forsvarlig at riggen igjen kunne settes inn i boreoperasjoner.

Jardstål forklarte at inspektørene som var om bord Ocean Vanguard 25-26. mai, var fra hans avdeling, og at formålet var å påse at de forhold som Diamond i brev form hadde fortalt at var i orden stemte. Hans kontakt med inspektørene mens de var der ute ga inntrykk av at Diamond ikke hadde fått implementert det omforente tennkildeprosjektet selv om selskapet like i forveien igjen hadde angitt at dette var ferdig. Inspektørene avdekket at en rekke tennkilder på dekk ikke var håndtert og heller ikke beskrevet i Diamonds prosedyrer. Inspektørenes rapporter om lukkeøvelsene som ble holdt den 25. og 26. mai, viste i følge Jarsdstøl at mannskapet hadde for mange spjeld å håndtere, og at prosedyrene slik de var lagt innebar at man i strid med rådende HMS-tekning ville sende mannskap inn i et mulig gassområde. Etter at det gikk dårlig med øvelsen den 25. mai laget Diamond over natten nye prosedyrer, innebærende at antallet lukkere øker fra 7 til 8, samtidig som prosedyren medfører at det ikke lukkes spjeld ved gassalarm som går direkte til ESD 2, eller der tidsfaktoren fra utløsning av ESD 1 til ESD 2 er kort. At man i en slik situasjon opererer med manuelle spjeld fremfor flere automatiske eller fjernstyrte spjeld, medførte i følge Jardstål en svært utilfredsstillende teknisk løsning i situasjoner med høy risiko for gassantennelse av tennkilder i de aktuelle rommene.

Ved termineringstidspunktet forklarte Jardstål at det var hans oppfatning de utfordringer som ble avdekket ved inspeksjonen den 25. og 26. mai var av en slik karakter at det fra hans faglige ståsted ikke var trygt å starte opp operasjonene med Ocean Vanguard igjen.

Jardstøl var i sin forklaring også inne på at Diamond i opplegg med stort sett operasjonelle kompenserende tiltak, på sviktende grunnlag hadde forsøkt å gjennomføre en ordning som hadde blitt etablert på Songa Dee etter at det ved inspeksjoner der høsten 2013 hadde blitt avdekket manuelle spjeld der. I følge Jardståls forklaring, som ikke er forsøkt imøtegått av Diamond, var det der et langt lavere antall manuelle spjeld som av operasjonelle årsaker ikke kunne forhåndslukkes under boreoperasjoner, og hvor det da var lettere å akseptere kompenserende tiltak i form av manuelle lukkeprosedyrer. Han forklarte også at det ved undersøkelser opp mot riggen Transocean, ble avdekket 3-4 manuelle spjeld, og enkelte spjeld hvor det var manglende statusoppdatering tilbake til kontrollrommet. Videre ble det avdekket enkelte mangler ved tennkilder. Alt dette ble i følge Jarstøl rettet opp av riggeieren innenfor en tidsperiode på inntil 2 ½ måned på rigmove og med noe nedetid. Retten oppfattet her Jardståls forklaring dit hen at Diamond, ved siden av at riggen hadde

et eksepsjonelt høyt antall manuelle spjeld, utmerket seg med manglende vilje eller evne til å gripe fatt i disse utfordringene med annet enn papirarbeid.

Retten bemerker at det ikke er noe i Jardståls forklaring som gir grunnlag for å anta at han i sin handling har vært motivert av andre forhold enn de rent faglige som lå til hans stilling og oppgaver i oppfølgingen av Ocean Vanguard. Han forklarer seg også i store trekk i samsvar med de skriftlige beviser som er forelagt retten. Hva særlig gjelder inspeksjonen på riggen den 25. og 26. mai 2014, har retten mottatt forklaring også fra de to inspektørene, og det er fremlagt en kort statusrapport som disse sendte tilbake til land mens de var på riggen. Statusrapporten og forklaringene fra de to inspektørene sammenfaller i hovedsak med Jardståls forklaring og hans vurdering av situasjonen om bord på Ocean Vanguard.

Retten finner videre grunn til å bemerke at Diamond ikke har tilbudt retten vitner med teknisk ekspertise innenfor elektro og tennkildeproblematikk, hvorpå retten ved vurderingen av Jardståls vitneforklaring, innenfor hans fagområde vil ha små forutsetninger for å sette hans vurderinger av den tekniske tilstanden av Ocean Vanguard til side.

Retten har selvsagt merket seg at Diamond i sin prosedyre i betydelig grad har lent seg på Petroleumstilsynets unntaksvedtak 22. mai 2014, hvor Diamond nettopp ble gitt unntak for kravet i brannforskriften om automatiske og fjernstyrte spjeld for 60 manuelle spjeld, idet de samme kompenserende tiltak som ble presentert for Statoil ble godtatt som tilstrekkelig betryggende.

Retten legger for avgjørelsen til grunn at vedtaket fra Petroleumstilsynet har blitt til etter en samvittighetsfull behandling av søknaden og de dokumenter som lå ved denne. Ettersom vedtaket var et begunstigende vedtak, antar retten at de forvaltningsrettslige begrunnelsesregler ikke foranlediget noen fyldigere begrunnelse for vedtaket enn den som ble gitt. Retten viser om dette også til forklaringene i retten fra Skilbrei og Husebø, som begge har signert på vedtaket. Husebø, som var saksbehandler på vedtaket, har faglig bakgrunn som sivilingeniør innen elkraftteknikk og yrkesmessig bakgrunn innenfor petroleumsindustrien og i offentlig virksomhet rettet inn mot denne.

Retten inntrykk av forklaringene fra Husebø og særlig enhetslederen Skilbrei, er likevel at Petroleumstilsynet gjennomgående møter søknader om unntak med en pragmatisk praktisk/økonomisk holdning, hvor det gjennomgående skal lite til før kravet om særlige grunner i rammeforskriften § 70 anses innfridd. Retten merket seg i den anledningen også Skilbreis forklaring om at Petroleumstilsynet uansett forventer at operatørene i tilknytning til den enkelte søknad om boreoperasjoner foretar en vurdering av unntakene. Petroleumstilsynet har gitt vedkommende rigg opp mot de risiki som knytter seg til den enkelte boreoperasjonen.

Vitnet Husebø var under sin forklaring for det meste inne på saksgangen med møter med partene etter at unntaksvedtaket ble truffet, og har i liten grad tilveiebrakt retten opplysninger eller vurderinger av slik konkret art som retten har mottatt fra Jardstål. Retten ville anta at dersom Diamond ville trekke på Husebøs ressurser som fagmann opp mot det som på det tidspunktet var forklart fra Jardstøl, ville man under utspørringen av Husebø gått mer konkret inn i de faglige vurderinger som Husebø hadde foretatt under behandlingen av unntakssøknaden.

Retten finner således at verken vedtaket fra Petroleumstilsynet eller de ledsagende vitneforklaringer fra vitner med tilhørighet hos Petroleumstilsynet, i særlig grad er egnet til å kaste lys over det som fremstår som sakens hovedspørsmål.

Men bare det faktum at Petroleumstilsynet har gitt unntak i en situasjon der Statoil både før og etter vedtaket bedømmer riggen som uskikket til å gjennomføre boreoperasjoner, gir likevel grunnlag for betydelig refleksjon.

Retten finner det videre naturlig å gå inn på forklaringene fra vitnene Sven Åge Sætervik, Thor Bensvik og Petter Kostøl, som alle hadde ansvar innenfor boreoperasjoner i Statoil.

Sætervik var på denne tiden Statoils boreoperasjonsleder for Ocean Vanguard. Dette var en landbasert stilling der han hadde ansvar for å påse at boreoperasjonene på riggen foregår på en sikker måte og i henhold til plan og regelverk. Bensvik var Sæterviks sjef. Bensvik rapporterte til Kostøl.

Sætervik forklarte at han møtte for Statoil i de regelmessige HES/HMS møtene med Diamond, og hvor det november/desember 2013 ble opplyst at det var med det ene spjeldet som var påpekt under tilsynet i høsten 2013, og at det formentlig ville være enkelt å få unntak for dette. At det eventuelt skulle være en mer omfattende problematikk med spjeld på Ocean Vanguard, forklarte Sætervik at han for sin del ble klar over forutfor møtet med Diamond 19. februar 2014. Da ble han av Bensvik orientert om saksgangen opp mot at det var avdekket manuelle spjeld på Songa Dee, som var omtrent like gammel som Ocean Vanguard, og at det måtte gripes fatt i dette også overfor Diamond.

Bensvik forklarte i retten at manuelle spjeld kom opp for ham som tema i ledermøte ca. 11. februar 2014, idet det var funnet slike på Sonda Dee. Det hadde i den anledning rutinemessig gått ut melding til samtlige riggeiere for å avdekke om det var tilsvarende problematikk med andre rigger. Fra en ble klar over at det var mer enn det ene manuelle spjeldet på Ocean Vanguard og frem til møtet 23. februar, forklarte Bensvik at Diamond så dette som et internavvik som selskapet hadde kontroll på, og hvor Statoil ble forsikret om at man hadde kontroll på boligkvarteret. Det skjedde lite i mars, men etter unntakssøknaden 1. april 2014 og tilhørende uenighet om omfanget av hva det måtte søkes

om unntak for, fikk en gjennom tilbakemeldingen fra inspeksjon på plattformen 8.-9. april 2014 klarlagt at tilstanden på riggen var svakere enn den Diamond hadde meldt inn.

Det ble derfor av Statoil krevet en plan med kompenserende tiltak som forutsetning for at plattformen kunne bore sidesteget på Geitungen. Hovedløpet der var tidligere boret og en hadde kontroll på reservoarbetingselsene. Primærbarrieren ved trykket i brønnen var da på plass og formasjonsstyrken ble vurdert som god. En hadde derfor et godt "borevindu" bestående i forholdet mellom slamtrykk og formasjonstrykk. En hadde på dette tidspunktet boret 11 brønner i Sverdrup-formasjonen uten problemer, og sidesteget som de holdt på med nå hadde samme prognose som hovedløpet. Idet de involverte i boreoperasjonen på land og på riggen mottok brevet fra Diamond med kompenserende tiltak, ble det besluttet å gå i gang med boringen, idet en ved gjennomføringen av selve boringen også hadde ytterligere oppmerksomhet rettet mot indikatorer for "Early kick".

På spørsmål om bruk av et spesielt brønnverktøy FTWT og eventuell øket risiko ved bruken av dette under boreoperasjonen på Geitungen, forklarte Bensvik at dette verktøyet benyttes til datainnsamling og at det først ble tatt i bruk etter at sidesteget var boret ferdig. Denne operasjonen ble således gjort i en situasjon med fullstendig kontroll over brønnen. Man tar da inn hydrokarboner og BOP er stengt. En er hele tiden i overbalanse og reduserer ikke det hydrostatiske trykket, hydrokarbonene går i muden og blir tatt ut i et siderør til BOP og mulig gass blir ventilert til toppventil. I sin forklaring fremholdt Bensvik at dette var en trygg og god måte å gjennomføre datainnsamling på.

Bensvik forklarte at han var med i beslutningen om å nekte å benytte Ocean Vanguard på Grane D. Han forklarte at vurderingene opp mot Grane D hadde to sider, hvor den ene siden var utviklingen av avvikene på riggen, og den andre siden var risikobildet knyttet til Grane D.

Bensvik forklarte at Statoil over lang tid hadde hatt et meget godt og tillitsbasert samarbeid med Diamond. I det arbeidet man i perioden februar til april 2014 hadde hatt med å klarlegge tilstanden på Ocean Vanguard ble det avdekket et eskalerende bilde. I denne prosessen opplevde han det slik at Diamond ble skjøvet fra skanse til skanse av Statoil, enten fordi Diamond ikke hadde tilstrekkelig kompetanse på dette området i Norge, eller fordi Diamond hadde redsel for nedetid og økonomiske konsekvenser av dette. En så ingen reell vilje hos Diamond til å utbedre spjeldene, og Statoil ble i strid med kontraktens forpliktelser heller ikke orientert om plattformens reelle tilstand. Ved dette ble den tilliten Diamond hadde opparbeidet satt betydelig på prøve.

Da de ble klar over dette bildet, foretok boreoperasjoner i følge Bensvik en skikkelig risikovurdering opp mot den forestående boreoperasjonen med Ocean Vanguard på Grane-D. De vurderte det slik at Grane D med reservoar hadde større fare for hendelser enn ved boreoperasjonen på Geitungen. På Geitungen hadde de 11-12 brønner uten problem, og

med god kontroll på slamvekta. De hadde der aldri vurdert det slik at der var reelle fare for kick. På Grane D stod man overfor et reservoar som hvor det tidligere var boret to brønner i strukturen. Den ene brønnen var boret i 1992, her hadde det vært i produksjon med tilhørende risiko for tap av strukturstabilitet og tap av mud. For å komme ned til reservoaret skulle en også bore gjennom et skiferlag – injektitter - med risiko for gass. I tillegg hadde Grane bedre reservoarbetingelser – strømming – enn Geitungen. Disse forholdene medførte i følge Bensvik at boreoperasjonen på Grane D fremstod som vesentlig mer krevende enn den på Geitungen.

Vitnet Kostøl har også forklart seg etter de samme linjer som Bensvik, uten at retten finner det nødvendig å gjengi enkelthetene. Kostøl forklarte videre at avgjørelsen om å la Ocean Vanguard gjennomføre operasjonene på Geitungen lå til ham, på samme måte som beslutningen om å nekte plattformen oppstart på Grane-D lå til ham. Kostøl forklarte at det lå til ham å påse at boreoperasjonene til enhver tid drives forsvarlig uten hensyn til kommersielle ønsker, og at han heller ikke ble utsatt for kommersielt press, verken opp mot vurderingene om å fortsette med riggen på Geitungen eller opp mot nektelsen av å starte opp med riggen på Grane D.

Retten bemerker at forklaringene særlig fra Besvik og Kostøl, som var de i boreoperasjoner som har forklart seg om de borefaglige vurderingene opp mot å la riggen fortsette på Geitungen og nekte den på Grane D, etter sitt innhold gir grunnlag for å slutte at beslutningen om å nekte fortsatt bruk av Ocean Vanguard ble tatt på et rent faglig operasjonelt grunnlag.

Ettersom boreoppdraget på Grane D lå innenfor de forpliktelser som riggen etter kontrakten kunne bli satt til, og det er avvik fra kontrakten som er det førende for nektelsen av å ta riggen i bruk, antar retten at det da lett vil foreligge sammenfall mellom den borefaglige vurderingen og "unable"-kriteriet i borekontrakten artikkel 12.1. Dette med mindre retten etter bevisførselen skulle komme til at den borefaglige vurderingen er tatt på sviktende eller ufullstendig grunnlag.

Retten har merket seg at Diamond har gjort gjeldende at det ikke var noen reelle forskjeller i risikobildet mellom sidesteget i Geitungen og oppdraget på Grane D. Måten dette er søkt bevisført på er for det vesentlige gjennom påpekninger av dokumenter fra prosessfullmektigen og hans rettslige medhjelpere, og ikke gjennom bevisføring med borefaglig ekspertise. For retten medfører dette at dens reelle muligheter for å overprøve Bensvik og Kostøls vurderinger av forholdet mellom risikobildet på Geitungen og Grane D blir begrenset.

Retten har merket seg at Diamond under saksforberedelsen og under hovedforhandlingen har fremhevet at den etablerte ordningen med manuelle spjeld, fremfor automatisk og fjernstyrt lukking disse spjeldene, må sees i sammenheng med det samlede

sikkerhetsopplegget for riggen slik det er lagt opp i henhold til selskapets samlede sikkerhetsstrategi, der spjeldene bare er en av flere barrierer mot uønskede hendelser i tilknytning til boreoperasjoner.

I forklaringene fra Kjær, Terry og Herbert, er det trukket frem at designet på riggen, innebærende at det gjennomgående er separate ventilasjonskanaler for de enkelte rom, medfører at behovet for automatiske og fjernstyrte spjeld er mindre på Ocean Vanguard enn på andre rigger. Videre er det trukket frem at rommene gjerne er etablert med overtrykk idet det er sluser i adkomsten til disse, slik at det er mindre fare for at gass trekker inn i gjennom ventilasjonskanalene straks viften – som er koblet til ESD-systemene stanses.

Retten har likevel merket seg at Diamond i sin bevisførsel ikke har forsøkt å bevisføre at designet av ventilasjonen på Ocean Vanguard ved dette skilte seg fra flertallet av de rigger som over tid har vært benyttet på norsk kontinentalsokkel. Dersom riggen ved dette skilte seg fra andre rigger, kunne det tenkes å være et argument for å oppnå unntak fra Sjøfartsdirektoratets brannforskrift på dette punktet, eventuelt at man kunne ta lettere på de kompenserende tiltak – eventuelt utelate slike helt – i påvente oppretting av forholdet ved verftsoppholdet i 2015. Diamonds argumentasjon overfor Statoil og Petroleumsstilsynet under sakens gang etterlater imidlertid ikke spor av argumentasjon etter disse linjene. Retten må etter dette legge til at Diamond ikke har ført bevis for at riggens konstruksjon eller selskapets sikkerhetsfilosofi innebærer at Ocean Vanguard står i noen særlig gunstig stilling i forhold til forskriftskravet om at riggen også utenfor boligseksjonen skal ha automatiske og fjernstyrbare spjeld til vern mot brann og gasslekkasje.

Hva særlig gjelder Diamonds argumentasjon opp mot de forskjellige barrierer som ligger i tekniske løsninger og sikkerhetsstrategier for å hindre brann og uønsket infiltrasjon av gass fra reservoaret på plattformen, bemerker retten at automatisk lukking og mulighet for fjernstyring lukkingen av ventilasjonskanaler er ansett som et påkrevet tiltak i brannforskrifter nettopp innrettet mot denne typen installasjoner. Det som er sakens tema opp mot kontraktens artikkel 12.1, er om de beskrevne kompenserende tiltak i form av forhåndsstengning av enkelte spjeld under boreoperasjoner, i kombinasjon med en lukkeprosedyre for de øvrige manuelle spjeldene ved gassalarm, kompenserer for det manglende samsvaret mellom riggens ventilasjonsløsninger og brannforskriftens krav slik at "*unable*"-kravet ikke anses innfridd.

Ettersom den myndighetspålagte tilsyns- og godkjenningsordningen metodisk bygger på en egenkontrollmetodikk, stiller dette betydelige krav til riggeierens eget vedvarende arbeid med å kontrollere og verifisere at riggen er i samsvar med offentligrettslige krav. Tilsvarende metodikk bygger også borekontrakten på. Retten viser blant annet til artikkel 4.6 omhandlende riggeierens kvalitetssikringssystemer, som er gjengitt foran. Etter kontraktsbestemmelsens første ledd pålegges riggeier å ha et kvalitetssikringssystem, og i

annet ledd pålegges riggeier både å etterleve kvalitetssikringssystemet og å være i stand til å påvise slik etterlevelse.

Bevisførselen i nærværende sak etterlater tvil om Diamonds norske filial har hatt tilstrekkelig evne, vilje eller gjennomføringskraft til å overholde disse strenge kravene til egenkontroll og dokumentasjon for at riggen er i samsvar med lov og kontrakt så langt dette gjelder brann og eksplosjonsvern.

Retten viser til at det i 2004 ble søkt om samsvarsuttalelse for riggen uten at de manuelle spjeldene ble fanget opp og håndtert som et avvik. Retten viser videre til at problematikken heller ikke ble tatt opp med Petroleumstilsynet idet Statoils inspektører i januar 2005 påpekte manglende overensstemmelse med Sjøfartsdirektoratets brannforskrift. Retten viser også til gjennomgangen foran om de betydelige problemer Diamond har hatt med å gi en troverdig forklaring på hvordan man i kunne 2005 konkluderte med at man hadde fullgod dekning for den etablerte situasjonen gjennom DNV Offshore standarder.

Også forklaringen i retten fra Erling Kjær, som var HMS-ansvarlig i den norske filialen, underbygger inntrykket av at Diamond, i hele perioden fra SUT-søknaden i 2004 og frem til Statoils terminering av kontrakten, ikke hadde kontroll over statusen for egen rigg opp mot grunnleggende myndighetskrav og kontraktskrav med hensyn til tekniske løsninger.

Kjærs forklaring om at Diamond hadde oppfattet det slik at automatisk nedstenging av vifter i ventilasjonskanaler var tilstrekkelig og at man fra høsten 2013 var i betydelig villrede om luker var værluker eller brann- eller gasspjeld, gir klart inntrykk av at selskapets systemer – eventuelt organisasjonens evne eller vilje til å følge slike systemer - for kartlegging og dokumentasjon av riggens samsvar med kontrakt og regelverk var svak også i 2013-14.

Dette inntrykket understrekes av at Diamond langt ut i februar 2014 underkommuniserte om hvor mange spjeld som var manuelle, idet det Kjær den 21. februar 2014 overfor Statoil opplyste at det dreide seg om 12 spjeld, mens det reelle antallet på det tidspunktet var 61.

Også det forhold at Statoils elektroavdeling under gjennomgangen av Diamonds forskjellige utkast til nedstengningsprosedyrer for de manuelle spjeldene, foruten klare svakheter i prosedyrene, en rekke ganger ubestridt har påvist manglende samsvar mellom Diamonds anført gjennomførte sikringstiltak og det som reelt var gjennomført på plattformen, gir etter rettens vurdering grunnlag for å innta en noe avventende holdning til nøyaktigheten og realismen i de kompenserende tiltak Diamond foreslo i kontakten med Statoil og Petroleumstilsynet.

Retten er etter en samlet vurdering av saken kommet til at den Ocean Vanguard med de manuelle spjeldene uten kompenserende tiltak ikke forsvarlig kunne utføre boreoperasjoner etter kontrakten. Retten er videre kommet til at de operasjonelle kompenserende tiltak som Diamond har kommet opp med ikke er kan anses tilstrekkelig avhjelp av dette. Retten viser om dette til det som er gjengitt fra forklaringene fra Jardstål, Bensvik og Kostøl i det foregående, som retten etter en samlet vurdering av bevisene ikke har foranledig til å fravike.

Retten har ved vurderingen lagt også lagt vesentlig vekt på anvisningen i kontrakten artikkel 4.1 om at man ved skal gi prioritet til sikkerhet til beskyttelse av helse, eiendom og miljø, og at det både etter petroleumsloven og etter kontrakten ligger til Diamond som riggeier å komme opp med løsninger for avvik som på en troverdig måte kan underbygge at disse grunnleggende krav er innfridd. Retten kan således heller ikke se at Diamond kan høres med at Statoil under løpet introduserte strengere krav enn de som fulgte av kontrakten, men at de tema som ble tatt opp i formelle skriv fra Statoil i mai 2014 var en konsekvenser av mangler og uklarheter i de prosedyrer som var presentert av Diamond.

Retten er etter dette kommet til at slik bevisene er presentert for retten i den forliggende sak, må Ocean Vanguard anses å ha vært "*unable to perform the Drilling Services*", slik dette kriteriet benyttes i borekontrakten artikkel 12.1 i hele perioden fra riggen ble satt på 0-rate med virkning fra 8. mai 2014 og frem til kontrakten ble terminert den 30. mai 2014.

Retten kan i lys av dette ikke se at det er grunnlag for å underkjenne beslutningen om å sette riggen på 0-rate fra 8. mai 2014. Retten viser om dette til den klare reguleringen av dette i artikkel 12.1 annet ledd.

#### **9. Diamonds øvrige anførsler mot termineringen**

Retten går så over til å vurdere Diamonds anførsel om at det kreves en mer omfattende begrunnelse for beslutningen om å terminere kontrakten enn den enkle henvisningen til "kommersielle hensyn" som Statoil har gjort gjeldende under saksforberedelsen og hovedforhandlingen.

Retten bemerker at kontraktens artikkel 13.2 bokstav b etter sin ordlyd gir Statoil rett til å terminere kontrakten idet riggen i samsvar med artikkel 12.1 har vært "*unable to perform the Drilling Services*" i et tidsrom som overskrider rettetiden på 15 dager slik den er angitt i artikkel 12.1 tredje ledd.

Rettens avgjørelse innebærer at rettefristen på 15 dager var overskredet idet Statoil den 30. mai 2014 notifikerte Diamond om termineringen.

Rette bemerker at kontrakten er en kommersiell kontrakt inngått mellom profesjonelle parter. Det skal da i utgangspunktet mye til for å innfortolke innhold i kontrakten som går ut over det som ut fra alminnelig språkbruk kan legges i kontaktens bestemmelser. Særlig antas dette å måtte gjelde i forhold til sanksjonsbestemmelser knyttet til medgått tid, som partene forutsetningsvis må forventes å være innforstått med nettopp skal være klare.

Retten finner etter dette ikke grunnlag for å legge ytterligere kvalifiserende krav i termineringsbestemmelsen enn den tidsangivelse som etter ordlyden ligger i denne. Dette innebærer at Statoil ved vurderingen av om kontrakten skulle termineres alene kunne vektlegge selskapets egne kommersielle interesser.

Foranlediget av Diamonds prosedyre, finner retten grunn til å bemerke at grunnleggende normer om lojalitet i kontraktsforhold i noen tilfelle kan medføre at en part som finner å ha brutt disse av den grunn anses avskåret fra å gjøre gjeldende en posisjon som kontrakten tilsynelatende gir ham.

Deler av Diamonds argumentasjon kan også forstås slik at selskapet mener at Statoil direkte ut fra kontrakten eller ut fra alminnelige lojalitetsprinsipper, allerede forut for søknaden til Petroleumstilsynet hadde plikt til å tydelig å varsle Diamond om at Statoil ikke ville akseptere andre tiltak enn at alle eller et større antall av de luker som ikke kunne forhåndsslukkes måtte skiftes ut med automatiske for at riggen kunne aksepteres som forsvarlig. Argumentasjonen kan da enten forstås slik at Diamond da tidligere kunne ha fokusert på en løsning tilsvarende den som Diamond i e-post til Statoil den 28. mai 2014, eller at Statoil i tilfelle etter 28. mai skulle ha vært forpliktet til å avvente situasjonen før man kunne gå til terminering av kontrakten.

Retten finner grunn til å bemerke at Diamond allerede tidlig innhentet tilbud fra Apply om utskifting av manuelle spjeld med automatiske eller fjernstyrte spjeld, uten at man tok dette opp med Statoil. Hvorfor Diamond ikke gikk videre med dette er etter bevisførselen uklart, idet forklaringen fra Dean Terry om at Apply ikke kunne gjennomføre arbeidet offshore innen rimelig nær fremtid, står i direkte motstrid med den tidsplanen som fulgte tilbudet. Forklaringen om at dette var svært vanskelig eller umulig, står for retten i underlig kontrast til at Diamond, idet man hadde kjørt seg fast overfor Statoil om operasjonelle løsninger, 28. mai 2014 kommer opp med at Apply likevel kunne gjøre arbeid med utskifting av de spjeld som ikke kunne forhåndsslukkes med oppstart innenfor en tidsramme på anslagsvis 3 uker. Forklaringen fra Herbert om at Apply nær sagt på lageret hadde kommet over spjeld som kunne benyttes, fremstår derfor umiddelbart som vanskelig å legge til grunn. Retten legger til at Diamond har valgt å ikke føre vitner fra Apply om den reelle tidsrammen for gjennomføringen av det som lå i det første tilbudet.

Det er etter dette nærliggende å slutte at det var rene økonomiske hensyn som var utslagsgivende for at Diamond allerede tidlig i denne prosessen ikke av eget tiltak gikk for

hel eller delvis utskifting av de manuelle spjeldene med automatiske som et kompenserende tiltak. Retten viser om dette også til forklaringen fra Dean Terry, som i retten forklarte at han arbeidet innenfor økonomiske rammer satt utenfor Norge. Det har ikke vært bevisførsel om hvilke reelle planer Diamond hadde for riggen etter utløpet av kontraktperioden med Statoil, og retten har slik saken står heller ikke foranledning til å gå inn på det.

Slik retten ser det, var Diamond medio februar klar over at man stod i alvorlig brudd med grunnleggende sikkerhetsforskrifter knyttet til brann og eksplosjonsvern, og hvor man bevisst og formentlig av økonomiske grunner, på egen risiko valgte å gå bort fra en teknisk kompenserende løsning, til fordel for operasjonelle prosedyrer. Diamond burde dertil gjennom kontakten med Statoil ha innsett at man ikke hadde kompetanse eller gjennomføringsevne i egen organisasjon til å etablere tilstrekkelig troverdig kompenserende operasjonell løsning for avvikene. Retten kan i lys av dette ikke se at Diamond kan høres med at Statoil som kunde reelt sett skulle overta Diamonds kontraktuelle ansvar for å sørge for at egen rigg var i tilfredsstillende teknisk og operasjonell tilstand.

Retten er etter dette komme til at heller ikke Diamonds innsigelser mot termineringsbeslutningen kan føre frem.

Konsekvensen av dette blir at Statoil blir å frifinne fra Diamonds krav i hovedsaken.

#### ***10. Statoils motkrav***

Statoil har gjort gjeldende et motkrav på 6 000 000 overfor Diamond, knyttet til drivstoffleveranser til riggen som selskapet ikke har gjort opp. Kravet er erkjent av Diamond, som har gjort gjeldende motregning gjennom hovedkravet.

Ettersom retten er kommet til at hovedkravet ikke fører frem, gis det dom for motkravet med 2 uker oppfyllelsesfrist.

#### ***11. Sakskostnader***

Partene har krevet seg tilkjent sakskostnader.

Med det resultat retten er komme til i hovedsaken og for motkravet har Statoil fullt ut vunnet saken, og skal i henhold til hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første jf. annet ledd normalt tilkjennes erstatning for sakskostnader.

Retten finner imidlertid grunnlag for å anvende unntaket i tvisteloven § 20-2 tredje ledd, idet tungtveiende grunner gjør det rimelig at Diamond fritas for omkostningsansvaret.

Retten viser til at avgjørelsen av om det var grunnlag for terminering av borekontrakten ikke har vært uten tvil. Retten har ved vurderingen også sett hen til at Statoil lot riggen gjennomføre boreoperasjonen på Geitungen og at Petroleumstilsynet ga unntak med de samme kompenserende tiltak som Statoil underkjente.

Retten er derfor kommet til at ingen av partene tilkjennes erstatning for sakskostnader.

### **DOMSSLUTNING**

1. Statoil ASA frifinnes i hovedsaken.
2. Diamond Offshore Netherlands BV dømmes til å betale 6 000 000 – seksmillioner – kroner til Statoil ASA innen 2 uker fra dommens forkynnelse.
3. Erstatning for sakskostnader tilkjennes ikke.

Retten hevet

Richard Saue

Rettledning om ankeadgangen i sivile saker vedlegges.



## STAVANGER TINGRETT

### RETTSBOK

---

Den 12. oktober 2015 kl. 0900 ble hovedforhandling holdt i Stavanger tingrett, Stavanger

**Saksnr.:** 14-147381TVI-STAV

**Dommer:** Tingrettsdommer Richard Saue

**Saken gjelder:** Krav om erstatning som følge av anført kontaktstridig terminering av borekontrakt

---

Diamond Offshore Netherlands  
BV

Advokat Christian Fredrik Michelet,

Advokat Steinar Eskild Trovåg (rettslig  
medhjelper),

Advokat Erlend Brun Bakken (rettslig  
medhjelper)

**mot**

Statoil ASA

Advokat Jens Harald Brede

Advokat

**Til stede:**

For saksøkeren møtte prosessfullmektigen advokat Christian Fr. Michelet, sammen med de rettslige medhjelperne Advokat Erlend Bakken og advokat Trovåg. Sammen med aktørene møtte for saksøkeren Dean Terry som partsrepresentant med fullmakt, samt Egil Kjær, David L. Roland og Cortain H. Maddux.

For saksøkte møtte prosessfullmektigen advokat Jens Brede sammen med rettslig medhjelper advokat Siri Terese Berge. For saksøkte møtte som partsrepresentant med fullmakt, Anders Bergene. Videre møtte Lennart Jardstål, Bård Vonen og Frederik Næss.

Vitnene Jardstål og Kjær ble gitt tillatelse til å overvære forhandlingene i sin helhet.

Ingen hadde innvendinger mot dommerens habilitet.

Dommeren gjennomgikk partenes påstander og påstandsgrunnlag og de bevisene som er varslet i saken.

Saksøkerens prosessfullmektig og deretter hans to rettslige medhjelpere fikk ordet til framstilling av saken, og gjennomgikk dokumentbevis og andre bevis som ikke skal gis gjennom forklaringer eller befaring. Det som ble dokumentert, er avmerket med strek og M (Michelet) eller Bakken eller T (Trovåg) i faktisk utdrag.

Forhandlingene ble avsluttet for dagen kl. 15.45.

Den påfølgende dag kl..0900 fortsatte forhandlingene med de samme til stede som dagen i forveien.

Saksøkerens prosessfullmektig og hans rettslige medhjelpere fortsatte innledningsforedraget. Saksøkeren nedla påstand som i eget påstandsskrift som vedlegges rettsboken.

Forhandlingene ble avsluttet for dagen kl. 15.35

Den påfølgende dag kl..0900 fortsatte forhandlingene med de samme til stede som dagen i forveien.

Saksøktes prosessfullmektig fikk ordet til korrigering og supplering av motpartens framstilling. Det som ble dokumentert, er avmerket med strek og B.

Forhandlingene ble avsluttet for dagen kl. 15.35

Den påfølgende dag kl..0900 fortsatte forhandlingene med de samme til stede som dagen i forveien.

Saksøktes prosessfullmektig fortsatte innledningsforedraget. Han nedla påstand som i sluttinnlegget, med den presisering at man påstod seg frifunnet i hovedkravet.

Fremstod vitne 1

**Navn:** Dean John Terry

**Født:** 6. mai 1966

**Adresse:** 113 Oakhill Grange, Aberdeen, AB15 5EA, Scotland

**Stilling:** Operations Manager / Ocean Victory - Drilling Superintendent Diamond Offshore (Trinidad) L.L.C.

ble formant, avga forsikring og forklaring.

Ferdig for dagen 1540

Den påfølgende dag kl.0900 fortsatte forhandlingene med de samme til stede som dagen i forveien.

Vitnet Terry fortsatte sin forklaring.

Fremstod vitne nr. 2:

**Navn:** James Hebert

**Født:** 3. februar 1961

**Stilling:** Director of operational and technical support

**Adresse:** 3006 Meadow Pond DR, Katy, Texas 77450, USA

Formant, avga forsikring og forklaring

Fremstod vitne nr 3:

**Navn:** Donald Wray VanDelinder

**Født:** 20. februar 1970

**Stilling:** Drilling Superintendent

**Adresse:** 17906 Meadow Bend Road, Damon, Texas 77430, USA

Formant, avga forsikring og forklaring

Ferdig for dagen kl. 15.15.

Mandag 19. oktober kl. 09.00 fortsatte forhandlingene med de samme tilstede som dagen i forveien.

Vitne nr. 4

**Navn:** Egil Kjær

**Fødselsdato:** 8 desember 1947

**Adresse:** Liane 19, i Søgne

**Stilling:** HES leder i saksøkende selskap

**Tilknytning til partene:** Intet ut over ansettelsesforholdet

ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Vitne nr. 5

**Navn:** Odd Rune Skilbrei

**Fødselsdato:** 11 april 1970

Adresse: Otilie tonningsvei 2 i Stavanger  
Stilling: Tilsynskoodinator Ptil  
Tilknytning til partene: Ingen  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Fremsto vitne 6

Navn: Torleif Husebø  
Fødselsdato: 16. februar 1962  
Adresse: Hundvågveien 66 i Stvanger  
Stilling: Fagleder ptil.  
Tilknytning til partene: ingen  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Forhandlingene ble avsluttet for dagen kl. 1540.

Den påfølgende dag kl.0900 fortsatte forhandlingene med de samme til stede som dagen i forveien.

Fremstod vitne 7

Navn: Lennart Jardstål  
Fødselsdato: 10. november 1969  
Adresse: Skiskytterveien 3, 8515 Narvik  
Stilling: Ansvarshavende for Statoils elektriske anlegg på norsk sokkel  
Tilknytning til partene: Ingen ut over ansettelsesforholdet i Statoil  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Fremstod vitne 8

Navn: Sture Berg  
Fødselsdato: 16. april 1967  
Adresse: Boganeringen 25 i Stavanger  
Stilling: Plattformsjef i Statoil.  
Tilknytning til partene: Ingen ut over ansettelsesforholdet i Statoil  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Fremstod vitne 9

Navn: Svein Åge Sætervik  
Fødselsdato: 5. mars 1951  
Adresse: Dronning Mauds gate 28 på Bryne  
Stilling: Boreoperasjonsleder i Statoil  
Tilknytning til partene: Ingen ut over ansettelsesforholdet  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Forhandlingene ble avsluttet for dagen kl. 1530.

Den påfølgende dag kl.0900 fortsatte forhandlingene med de samme til stede som dagen i forveien.

Fremstod vitne 10

Navn: Petter Leon Kostøl  
Fødselsdato: 22. juli 21960  
Adresse: Gravarstunet 53 i Sandnes  
Stilling: SVP Droilling and Well Mobil Units i Statoil  
Tilknytning til partene: Ingen ut over ansettelsesforholdet  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Fremstod vitne nr. 11

Navn: Thor Emil Bensvik  
Fødselsdato: 3. august 1955  
Adresse: Varatunveien 39 i Sandnes  
Stilling: Leder for leteboring på norsk sokkel i Statoil  
Tilknytning til partene: Ingen ut over ansettelsesforholdet  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Fremstod vitne nr. 12

Navn: Lars Morten Nesse  
Fødselsdato: 26. desember 1984  
Adresse: Fangavikvegen 64A, 5440 Mosterhamn  
Stilling: Elektroinspektør i Statoil  
Tilknytning til partene: Ingen ut over ansettelsesforholdet  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Fremstod vitne 13

Navn: Erling Klausen  
Fødselsdato: 16. januar 1964  
Adresse: Rødåsen 27, 319 Sandefjord  
Stilling: Elektroingeniør i Statoil  
Tilknytning til partene: Ingen ut over ansettelsesforholdet  
ble gjort kjent med vitneansvaret, formant, avga forsikring og forklaring.

Slutt for dagen kl. 1430.

Den 22. oktober kl. 09.00 ble retten satt på ny med de samme tilstede som den forutgående dag.

Saksøkerens prosessfullmektig fikk ordet til sluttinnlegg og fastholdt påstanden med slike endringer som fremkommer av påstandsskrift som ligger vedlagt rettsboken.

Slutt for dagen kl. 15.20.

Den 23. oktober kl. 09.00 ble retten satt på ny med de samme tilstede som den forutgående dag.

Saksøktes prosessfullmektig fikk ordet til fortsettelse av sluttinnlegg og fastholdt påstanden slik den ble nedfelt i påstandsskrift som vedlegges rettsboken.

Prosessfullmektigene fikk deretter ordet en gang hver.

Prosessfullmektigene la fram kostnadsoppgaver og fikk anledning til å kommentere motpartens oppgave. Partene ble gitt en kort frist for å supplere kostnadsoppgavene.

Dommeren erklærte forhandlingene for avsluttet og saken tatt opp til doms, og opplyste at dom ventlige ville bli avsagt innen 15. desember 2015, og at aktørene ville få beskjed om det ville bli forsinkelser.

Rettsmøtet varte fra kl. 09.00 til kl.1415.

Retten hevet

Richard Saue