



STAVANGER TINGRETT

DOM

Avsagt: 27.11.2017 i Stavanger tingrett, Stavanger

Saksnr.: 17-033355TVI-STAV

Dommer: Tingrettsdommer Rune Høgberg

Saken gjelder: Krav om erstatning

Norsk Helikopterservice AS

Advokatfullmektig Christine Larsen
Kalsvik,
Advokat Dag Steinfeld

mot

Statoil Petroleum AS

Advokat Sondre Dyrland,
Advokat Thomas Gjølberg Naalsund

DOM

Saken gjelder saksøkers krav på erstatning som følge av anført urettmessig terminering av avtale om levering av helikoptertjenester, herunder spørsmålet om endelig bindende avtale er inngått, eller om en fremdeles er på intensjonsstadiet. Subsidiært er det fremsatt krav på erstatning som følge av anført svik fra saksøktes side.

Fremstilling av saken

Norsk Helikopter Service AS (i det følgende betegnet som Norsk) ble stiftet i 2009, og har hovedkontor på Stavanger Lufthavn i Sola.

50,1 % av aksjene i Norsk er eiet av Veum AS, hvorav 85 % er eiet av Bjørn Veum Seljevold (i det følgende betegnet som Seljevold). Seljevold er daglig leder og styreformann i Norsk.

De resterende 49,9 % av aksjene i Norsk er eiet av Helicopteres Canadiens Limitee, som igjen er 100 % eiet av HNZ Group. Inc. (i det følgende betegnet som HNZ). HNZ er et stort internasjonalt helikopterselskap, har hovedkontor i Canada, og opererer til sammen ca. 140 helikoptre forskjellige steder i verden.

Etter flere år med mindre oppdrag, og uten at en klarte å inngå større og langvarige kontrakter, var den økonomiske situasjonen i Norsk presset våren 2016. Den 28.04.2016 ble det avholdt et møte mellom Norsk og Statoil Petroleum AS (i det følgende betegnet som Statoil), hvor bl.a. Seljevold deltok fra Norsk sin side, mens Lena Myklebust og Torstein Stangenes deltok fra Statoils side. Myklebust var da ansatt i avdeling for «Procurement and Supplier Relations», mens Stangenes var ansatt i «Lufttransport» avdelingen.

Samme dag som møtet var avholdt sendte Seljevold en e-post til møtedeltakerne hvor det bl.a. fremgår at *«Det er viktig for Norsk at vi nå får fast kontraktert flyging. For at vi skal kunne drive fremover er vi avhengig av at Statoil (og andre) benytter våre tjenester og tildeling av et fast flyprogram fra Statoil vil sikre dette. Norsk og vår samarbeidspartner HNZ har investert stort i vår etablering i Norge og vi vil derfor be om at Statoil vurderer sine muligheter til å gi Norsk faste oppdrag slik at vi kan sikre konkurranse og gode tilbud til dere både nå og i fremtiden».*

Dagen etter det ovennevnte møtet skjedde den såkalte «Turøy-ulykken» hvor et Airbus H225 Super Puma helikopter styrtet ved Turøy utenfor Bergen, med den følge at 13 personer omkom. Som en direkte konsekvens av ulykken stanset Statoil tilbringerflyginger til og fra offshore-installasjoner med den aktuelle helikopter-typen, mens denne fortsatt ble tillatt brukt som SAR-helikopter («Search and Rescue»).

Den 01.06.2016 utstedte Luftfartstilsynet et generelt flyforbud for H225- helikopteret, slik at dette heller ikke kunne benyttes som SAR-helikopter. Dagen etter, 02.06.2016, sendte Arne Sigve Nylund, som er Statoils konserndirektør for utvikling og produksjon på norsk sokkel, en e-post internt i Statoil hvor han viste til samtaler rundt tilgang på ressurser for luft og sjø for å sikre beredskap på sokkelen, og hvor han ba om at JOS («Joint Operations Support»)

«sikrer følgende tilnærming for å sikre tilgjengelighet av materiell og ressurser:

- 1. Det skal legges til grunn et prinsipp om romslighet når det gjelder fremskaffelse av ekstra materiell og kvalifiserte ressurser for å ivareta normal drift og beredskapen ved hjelp av skip og helikopter. Dette betyr at man heller skal fremskaffe for mye initielt og heller demobilisere etter hvert. Dette er et anerkjent beredskapsprinsipp som skal legges til grunn i nåværende situasjon.*
- 2.*
- 3. Det må settes nødvendig trykk bak å fremskaffe alternative SAR-helikoptre (L1 eller lignende) så raskt som mulig. Her er det svært viktig at vi er tidlig ute og forplikter i markedet da det må forventes at andre aktører vil ha tilsvarende behov med bakgrunn i suspensjon av H225».*

Av fremlagt intern e-postkorrespondanse fra Statoil fremgår det at de var i kontakt med flere helikopterselskap i perioden umiddelbart etter Nylunds e-post; herunder Blueway Helicopter AS, CHC Helikopter Service, Bristow Norway AS og Norsk, for å sikre de nødvendige helikopter-ressurser. Det ble deretter etter kort tid inngått en korttidskontrakt mellom Statoil og Norsk om levering av ambulansehelikopter for en kort periode (2 måneder) sommeren 2016.

I dialogen mellom Statoil og Norsk fremsatte Norsk den 09.06.2016 også tilbud på et Sikorsky S-92 helikopter som kunne brukes til SAR-tjeneste. Dette ble ytterligere drøftet mellom partene, og det fremkommer bl.a. av epost fra Seljevold til Statoil av 15.06.2016 at *«Mht. SAR helikopter så er det flere mange interessenter og jeg har akkurat fått beskjed om at det vil bli signert et LOI med et annet oljeselskap på fredag dersom finner at dere ikke kan/vil ha dette».*

Etter ytterligere dialog mellom partene, og intern dialog i Statoil hvor det ble godkjent på tilstrekkelig høyt nivå i selskapet å forplikte seg i forhold til Norsk, ble det den 23.06.2016 underskrevet et «Letter of Intent» (i det følgende også betegnet som LOI) mellom partene. Dette var utarbeidet av Lena Myklebust i Statoil, underskrevet av Gro Stakkestad for Statoil og Seljevold for Norsk, og hadde bl.a. følgende ordlyd:

1. Conditions – Validity

The future Contract shall be based on:

- *Company's enquiry of June 3, 2016*
- *Contractor's tender of June 9 with further update per June 21, 2016*
- *Tender clarifications in the period June 3 – June 21, 2016.*
- *Any other correspondence exchanged between the parties between the tender submission date and up to the date of this Letter of Intent.....*

Contractor shall not enter into any subcontracts/place any orders with subcontractors without the prior written approval of Company. Contractor shall ensure that any such subcontractor/order contains a discretionary cancellation right in favor of Contractor.

....

Upon the signature of the final Contract, the Letter of Intent will be considered null and void.

Until the Contract has been signed by both parties, Company may by written notice to Contractor cancel this Letter of Intent. Following such cancellation from Company, this Letter of Intent shall be null and void, and neither Party shall be liable to the other Party for any payment, reimbursement, damages or compensation or indemnity whatsoever solely in connection with the expiry of the Letter of Intent, the subject matter thereof, or anything arising out of or in relation to the Letter of Intent.

2. *Liabilities arising from the Letter of Intent*

Neither Party shall be liable in an action initiated by one Party against the other Party for special, indirect or consequential losses or consequential damages resulting from or arising out of the Letter of Intent, including, without limitation, loss of profit or loss of business, however caused.

Except as provided in this article 2, last paragraph, neither Party shall be liable to the other Party for any cost or expense incurred in relation to the preparation and execution of the Letter of Intent and negotiation of the future Contract without prior written approval of the other Party. Therefore, each Party shall indemnify the other Party for any and all costs or expenses incurred without, or in excess of, the other Party's written approval as contemplated in this provision.

...

Notwithstanding the above, this Letter of Intent constitutes an order from Company that Contractor shall perform the work necessary in order to meet start-up date January 1, 2017 or earlier should the helicopter in question with registration number N921PH be ready for operation before that date. Should this Letter of Intent be cancelled, Company will pay Contractor for costs incurred in such preparations”

LOI'en ble oversendt pr. e-post fra Lena Myklebust til Seljevold den 23.06.2016, og det fremkommer av oversendelsen bl.a. at *«Kindly copy Tomas Moltu in your reply as I will be out of office/summer vacation after e.o.b. today»*.

Seljevold sendte deretter den 30.06.2016 en e-post til Tomas Moltu hvor det bl.a. fremkommer: *«Har dere hatt mulighet til å se på kontraktforslag? Vi sitter for tiden med en høy eksponering mht helikopter»*.

Moltu svarte på denne e-posten ved ny e-post av 01.07.2016 hvor det fremkommer at *«Vi får dessverre ikke tid til å sette sammen en kontrakt nå før ferien men jeg kan bekrefte at vi bestiller helikopter ihht Letter of Intent som du har mottatt. Jeg går på ferie i dag. Lena er tilbake 25 Juli. Jeg kommer tilbake i slutten av Juli»*.

Den 27.07.2016 skrev Seljevold en e-post til Lena Myklebust, som da var tilbake fra ferie, hvor han spurte *«Kan vi sette opp en plan for å få SAR-avtalen på plass? Som du vet så har vi bestilt SAR maskinen og det vil være til stor hjelp om vi kan få ferdigstilt kontrakten slik at jeg kan berolige vårt styre og partnere»*. Myklebust svarte følgende på dette ved e-post av samme dag: *«Jeg tar nå fatt på jobben med å utarbeide et kontraktsutkast og vil trenge noe input fra Lufttransport (ST/teknisk) samt Flysikkerhet...»*. Seljevold henvendte seg igjen til Myklebust pr. e-post den 15.08.2016 og etterspurte SAR-avtalen, hvoretter Myklebust svarte at de hadde som mål å ha noe klart slutten av måneden.

Etter ytterligere e-post korrespondanse mellom Seljevold og Myklebust ble det den 07.09.2016 oversendt et foreløpig kontraktsutkast (Conditions of Contract samt appendix A, B og C) fra Statoil til Norsk. Dette ble oversendt samtidig som det ble avholdt møte mellom partene den 07. og 08.09.2017 hvor kontraktsutkastet ble gjennomgått. Utkastet foranlediget flere kommentarer fra Norsk, og disse ble lagt elektronisk inn i dokumentet.

Det var i ukene etter dette ytterligere kontakt/diskusjon mellom partene, samt internt hos partene, vedrørende diverse forhold rundt kontrakten.

Samtidig som denne prosessen pågikk ble det den 19.10.2016 inngitt et internt varsel i Statoil om brudd på etiske retningslinjer og mulig korrupsjon fra en Statoil-ansatt, som hadde en sentral rolle i Flysikkerhetsavdelingen i Statoil. Varselet gikk ut på at den Statoil-ansatte var tungt involvert i forbindelse med inngåelse av LOI mellom Statoil og Norsk, til tross for at hans sønn hadde vært ansatt i Norsk, gått på helikopterskole i Canada i regi av HNZ, som eide 49,9 % av Norsk, og på det aktuelle tidspunkt var ansatt i HNZ.

Statoil igangsatte en intern granskning som følge av varselet, først med «seriousnesslevel 2», og fra den 07.11.2016 med «seriousnesslevel 1». Det ble i perioden deretter gjennomført intervjuer med en rekke Statoil-ansatte som var involvert i den aktuelle

prosessen, og innhentet og gjennomgått e-poster fra aktuelle personer. Firmaet «Dilligence» fikk videre den 11.11.2016 i oppdrag fra Statoil å undersøke vilkårene som den Statoil-ansattes sønn hadde under helikopterutdanningen i Canada, og senere ansettelse i HNZ. «Dilligence» avga rapport om dette den 21.11.2016, og fra konklusjonen i denne fremgår det bl.a. at:

“In our assessment, the individual in question may have received an improper advantage from HNZ Topflight. HNZ does not reimburse, waive or discount course fees to any graduates, including those who secure a job with HNZ on completion of the course. In addition, HNZ rarely hires pilots with limited flying experience...”

Statoil gjennomførte den 23.11 og 02.12.2016 møter med politiet, og den 05.12.2016 ble det sendt brev til politiet hvor det ble rapportert om mulige brudd på straffelovens korrupsjonsbestemmelser i forbindelse med den Statoil-ansattes sønn sin ansettelse i Norsk, samt forholdene omkring opptak på flyskole i regi av HNZ, og senere ansettelse i HNZ.

Det var et begrenset antall personer i Statoil som var kjent med den ovennevnte granskningen og senere anmeldelsen, og samtidig som dette pågikk internt i Statoil fortsatte forhandlingene mellom Norsk og Statoil vedrørende SAR-avtalen. Det ble i denne perioden således oversendt et nytt fullstendig kontraktsutkast, med alle «appendixer», fra Statoil den 07.11.2016, og det var en del kontakt mellom partene vedrørende ulike kontraktsbestemmelser i den påfølgende perioden.

Det var videre en del kontakt med Luftfartstilsynet i denne perioden, idet Luftfartstilsynet først ikke godkjente den modell for leasing av helikopter som Norsk hadde planlagt («wet-lease», dvs. leasing av helikopter med mannskap med kanadiske tillatelser). Ulike modeller ble diskutert, og det ble funnet en løsning som ble akseptert av Luftfartstilsynet den 29.11.2016.

Selv om det fortsatt ble forhandlet med Norsk, skal det fra Statoils side likevel ikke ha vært aktuelt å signere på en endelig kontrakt samtidig som granskningsprosessen pågikk. Etter at politiet mottok det ovennevnte brev av 05.12.2016 ble det fra politiets side fremsatt begjæring om ransaking overfor Stavanger tingrett, og tingretten tok ransakingsbegjæringen til følge ved beslutning av 06.12.2016. Politiet gjennomførte deretter en aksjon den 07.12.2016, hvor Seljevold og den Statoil-ansatte ble pågrepet, i tillegg til at det ble ransaket.

I dagene etter ovennevnte pågripelser og ransakinger tok advokat og styremedlem i Norsk; Christian Fredrik Magnus, kontakt med Statoil og forsøkte å få til avklaringer om den videre prosessen i kontraktsforhandlingene, uten å få noen avklaring fra Statoils side. Den

15.12.2016 sendte imidlertid Thomas Moltu i Statoil melding til Norsk med bl.a. følgende innhold:

Statoil Petroleum AS hereby notifies Norsk Helikopterservice AS that the decision has been made to cancel the LOI with reference to Art 1 last paragraph.

The cancellation shall be effective from the date of this notice.

Regarding costs incurred in relation to the cancellation of the LOI this will be assessed in light of the ongoing investigation.

På tidspunktet for kanselleringen hadde det kanadiske helikoptermannskapet ankommet Norge, og startet opptreningen til tiltenkt oppstart av SAR-avtalen i begynnelsen av januar 2017. Samtlige ansatte i Norsk ble oppsagt den 23.12.2016 som en følge av at SAR-oppgavet for Statoil ikke ble realisert, og det har ikke vært aktivitet i selskapet etter dette.

Norsk sendte den 30.12.2016 brev/prosessvarsel til Statoil hvor det ble anført at det var inngått en bindende avtale mellom partene og fremsatt krav om erstatning. Norsk v/advokat Steinfeld purret på svar ved brev av 31.01.2017, og dette ble besvart av Statoil v/advokat Naalsund den 02.02.2017.

Norsk v/advokat Steinfeld tok deretter ut stevning for Stavanger tingrett den 21.02.2017, med prinsipielt krav om at Norsk skulle gjennomføre SAR-kontrakten, subsidiært krav om erstatning for den positive kontraktsinteresse, og atter subsidiært krav om erstatning for den negative kontraktsinteresse.

Straffesaken skal ha blitt henlagt av påtalemyndigheten grunnet bevisets stilling den 23.02.2017.

Statoil v/advokat Naalsund tok til motmæle mot stevningen i tilsvaret av 03.04.2017, hvor det ble nedlagt påstand om frifinnelse.

Hovedforhandling i saken ble avholdt i Stavanger tingrett den 17. – 24.10.2017. Seljevold møtte på vegne av Norsk sammen med advokat Steinfeld og advokatfullmektig Kvalsvik, mens leder i Lufttransport i Statoil; Morten Sundt, møtte på vegne av Statoil sammen med advokat Naalsund og advokatfullmektig Aukland. Partsrepresentantene forklarte seg for retten, og det ble i tillegg avhørt 11 vitner og foretatt slik dokumentasjon som rettsboken viser.

Norsk Helikopterservice AS sitt påstandsgrunnlag

Det er inngått en bindende avtale mellom Norsk og Statoil om levering av SAR-helikoptertjenester i 3 + 2 år, og Statoil hadde ikke rett til å kansellere denne avtalen. Norsk har som en følge av Statoils urettmessige kansellering krav på erstatning for den positive kontraktsinteressen ved avtalen.

Letter of Intent av 23.06.2016 var ingen ordinær uforpliktende intensjonsavtale, som ikke vil ha rettsstiftende karakter. Norsk fikk således ved avtalens undertegning en forpliktelse til å utføre alle forberedelseshandlinger for kontraktoppstart i januar 2017, og Norsk hadde ingen kanselleringsadgang etter denne avtalen.

Avtalen av 23.06.2016 forutsatte at det senere skulle signeres en endelig avtale mellom partene. Dette var imidlertid kun en faktisk forutsetning, og det ble ikke etablert et rettslig krav om signert avtale for at partene skulle være bundet (signeringsforbehold). Signering ble således ikke gjort til et rettslig stiftelsesvilkår til den endelige avtale, men var knyttet til varigheten av avtalen av 23.06.2016. Den faktiske forutsetningen om en senere signert avtale endret seg imidlertid ved e-post fra Moltu av 01.07.2017.

Forut for inngåelsen av avtalen den 23.06.2016 var det etablert enighet mellom partene omkring alle de vesentligste kommersielle punkter i SAR-avtalen. En var således enige om pris, kontraktsgjenstand, varighet, oppstartstidspunkt, lokalisasjon for helikopteret, beredskapstidskrav, krav til mannskap, m.v. Det eneste som gjenstod etter 23.06.2016 var således å få kodifisert enigheten i et avtaledokument. Dette medfører at terskelen blir lavere for at partene skal anses endelig bundet.

Ved Moltus e-post til Seljevold av 01.07.2016 hvor han skrev at han «*kan bekrefte at vi bestiller helikopter ihht Letter of Intent som du har mottatt*» ble slik endelig bindende avtale etter Norsk sin mening inngått. Seljevold hadde på dette tidspunkt erfaring med rask avtaleinngåelse med Statoil i forbindelse med levering av ambulansehelikopter, og forventet tilsvarende hurtighet i forbindelse med SAR-helikopteret. Signalene fra Statoil var da også at en hadde et akutt behov for SAR-helikopter, noe som medførte en forventning om en hurtig prosess. Ordlyden i e-posten er videre klar, og innebærer en bekreftelse på bestilling av det aktuelle helikopteret uten forbehold av noe slag.

Den 01.07.2016 var alle parter klar over at det var undertegnet en avtale mellom Norsk og Statoil (Letter of Intent), og det gir da ingen mening å kun anse Moltus e-post som en bekreftelse på det som allerede var avtalt. At Seljevold anså Moltus e-post som en bekreftelse på en bindende avtale fremgår da også av e-post som han sendte til Don Wall i HNZ samme dag hvor det bl.a. står at «*I have pushed Statoil for a contract and got the message today which says that they confirm that they are ordering the helicopter as per the LOI that we have received...*».

Moltu var utad legitimert til å forplikte Statoil, og hadde etter Norsk sin mening også kompetanse til dette ettersom avtaleinngåelsen allerede ved undertegningen den 23.06.2016 var godkjent på tilstrekkelig kompetent nivå i Statoil.

Partenes opptreden etter avtaleinngåelsen den 01.07.2016 viser også at de oppfattet at de hadde en bindende avtale om levering av SAR-helikoptertjenester. Norsk foretok alle forberedelser som de var pålagt i henhold til avtalen, herunder bl.a. leasing av helikopter, ansettelse av mannskap, søknader Luftfartstilsynet, og de opprettholdt en bemanning og et selskap som ellers ville ha blitt avvirket.

Statoil anså seg også berettiget og forpliktet etter kontrakten. En viser herunder bl.a. til at konserndirektøren for utvikling og produksjon i Norge; Arne Sigve Nylund, den 22.08.2016 rapporterte at helikopteret var sikret, at Lena Myklebust uttalte til Seljevold at hun «*confirms that we have a deal*», at David Williams i Statoil gratulerte Don Wall i HNZ med «*winning the work*», samt at Statoil viste til kontraktsutkastets bestemmelser idet de ønsket å innhente Norsk sin leasingavtale for SAR-helikopteret.

Norsk innhentet allerede 30.08.2016 en juridisk betenkning fra advokat Christian Fredrik Magnus som konkluderte med at det var inngått en bindende avtale mellom partene ved Moltus e-post av 01.07.2016, og Lena Myklebust var klar over at en slik betenkning var innhentet.

Sett i lys av at Statoil visste at Norsk gjorde alle forberedelseshandlinger for å møte kontraktsoppstart, og at selskapets eksistens var avhengig av kontrakten, hadde de en klar oppfordring til å reagere overfor Norsk dersom de ikke anså seg bundet. Unnlatelse av å reagere utgjør en slik passivitet som underbygger at partene anså seg bundet av avtalen som ble inngått 01.07.2016.

Statoil ble i alle tilfelle bundet ved oversendelsen av de endelige kontraktsvilkårene til Norsk den 07.11.2016, når en ser vilkårene i sammenheng med partenes mellomliggende kommunikasjon og adferd.

Subsidiært gjøres det gjeldende at Statoil har utvist en slik illojal opptreden at Norsk har krav på å få erstattet den negative kontraktsinteressen. Statoil har således både opptrådt illojalt i kontrakt i tilknytning til avtalen av 23.06.2016, og i den prekontraktsuelle fase i tilknytning til avtalen av 07.11.2017.

Den negative kontraktsinteresse omfatter i denne sammenheng alle Norsk sine kostnader som ikke omfattes av det vederlagskrav som fremkommer av pkt. 2, tredje avsnitt, i avtalen av 23.06.2016.

Når det for det første gjelder illojal oppførsel i forbindelse med inngåelsen av avtalen av 23.06.2016 vises det til at Statoil hadde en skjult strategi om å «forplikte i markedet», heller for mange helikoptre enn for få, og deretter eventuelt demobilisere de helikoptre som en likevel ikke hadde behov for. En viser herunder til intern e-post fra Arne Sigve Nylund av 02.06.2016 hvor denne strategien er beskrevet. At Statoils behov ikke var avklart, og at kanselleringen således ikke alene kan knyttes til korrupsjonsgranskningen eller manglende tillatelse fra Luftfartstilsynet underbygges også av e-post fra Torstein Stangenes av 04.10.2017, hvor det bl.a. fremkommer at hvis kontraktsoppstart blir i slutten av januar «bør vi vurdere å si opp avtalen snarest». Avtalen av 23.06.2016 er således ugyldig.

Dersom en subsidiært legger til grunn at avtalen av 23.06.2016 var gyldig, har Statoil etter Norsk sin mening uansett opptrådt illojalt etter avtaleinngåelsen og frem til kanselleringen fant sted den 15.12.2016. En viser herunder til at det i avtalen må innfortolkes en plikt for Statoil til å kansellere når det ble klart at de ikke ville inngå en endelig avtale på bakgrunn av korrupsjonsanklagene. Statoil ble kjent med anklagene ved varsel av 19.10.2016, og lojal oppførsel tilsier da at de ikke kunne vente lenge med å kansellere.

Statoil burde således ha kansellert da granskningen ble trappet opp den 07.11.2016, og senest da politiet ble kontaktet den 23.11.2016. Statoil trenerte i denne fasen kontraktsforhandlingene, og brukte ulike unnskyldninger for ikke å inngå en endelig kontrakt. Etter Norsk sin mening er det grunn til å tro at den egentlige årsak til kanselleringen var at Statoil revurderte sitt behov for helikopteret, og at de ønsket å spare penger, og ikke de korrupsjonsanklager som senere viste seg å være grunnløse. Samlet sett har Statoil etter Norsk sin mening opptrådt grovt illojalt overfor Norsk.

Som en følge av den forsinkede kansellering pådro Norsk seg store kostnader, og de skal økonomisk stilles som om dette ikke hadde skjedd.

Norsk Helikopterservice AS sin påstand

Prinsipalt:

Statoil Petroleum AS er forpliktet til å erstatte saksøkers tap ved at selskapet ikke fikk gjennomføre den usignerte kontrakten av 7. november 2016 med tillegg av forsinkelsesrente fra 30. januar 2017 og til betaling skjer.

Subsidiært:

Statoil Petroleum AS er forpliktet til å erstatte saksøkers tap forårsaket av forhandlinger om og inngåelse samt etterlevelse av Letter of Intent datert 23.juni 2016 med tillegg av forsinkelsesrente fra 30.januar 2017 og til betaling skjer.

I alle tilfeller:

Statoil Petroleum AS dømmes til å betale sakens omkostninger

Statoil Petroleum AS sitt påstandsgrunnlag

Både Norsk og Statoil ønsket og trodde at det ville bli inngått en avtale om levering av SAR-helikoptertjenester mellom partene, og ingen trodde at Letter of Intent av 23.06.2016 ville bli kansellert. Det dreier seg imidlertid om profesjonelle parter på begge sider, med betydelig erfaring med kontraktsinngåelse, og etter Statoils mening er det klart at det ikke på noe tidspunkt ble inngått en endelig avtale mellom partene.

Ved undertegning av LOI var partene enige om en rekke premisser for en senere SAR-kontrakt, men det var en bevisst handling at det var en intensjonsavtale og ikke en endelig kontrakt som ble inngått. Dette fremgår klart av ordlyden i LOI; «*its intention to award... one future Contract*». LOI regulerte også partenes ansvar overfor hverandre dersom det ikke senere skulle bli inngått en kontrakt.

LOI inneholder videre en klar forutsetning om signering som vilkår for inngåelse av endelig kontrakt, jf. pkt. 1, andre og tredje avsnitt; “*Upon the signature of the final Contract, the Letter of Intent will be considered null and void*” og “*Until the Contract has been signed by both parties, Company may by written notice to Contractor cancel this Letter of Intent*”. Først ved signering av den endelige kontrakt gikk en således fra en uforpliktende LOI til en endelig avtale, og Statoil hadde adgang til å kansellere LOI inntil den endelige avtale var signert av begge parter.

LOI inneholder også en bindende bestilling av nødvendige forberedelseshandlinger fra Norsk for å kunne rekke oppstart; «*constitutes an order from Company that Contractor shall perform the work necessary in order to meet start-up date*». Dette inkluderer å lease det aktuelle helikopteret. En slik «*order to proceed*» vil være nødvendig i mange sammenhenger og er gjensidig forpliktende idet Statoil på sin side vil være forpliktet til å betale for Norsk sine kostnader ved dette dersom LOI senere kanselleres, jf. LOI, pkt. 2, siste setning. Norsk sine forberedelseshandlinger har således skjedd for Statoils regning og risiko. For øvrig har ingen av partene noe krav mot hverandre som følge av kanselleringen av LOI.

Når det gjelder Norsk sitt prinsipale krav forutsetter dette at det var inngått en bindende avtale om levering av SAR-helikopter, og at Statoils kansellering den 15.12.2016 var rettsstridig. Etter Statoils mening var imidlertid kanselleringen i samsvar med Statoils uttrykkelige rett etter LOI, og således rettmessig.

Det er legitimt og vanlig i denne type kontraktsforhandlinger å ta signeringsforbehold og liknende slutningskrav. Kravet om signert avtale ble ikke endret gjennom forhandlingsprosessen, og det er heller ingenting i korrespondansen mellom partene som

indikerer at en mente at endelig avtale var inngått eller at kanselleringsadgangen var frafalt.

Når partene, som her, uttrykkelig har gjort en avtale om slutningsprosessen blir situasjonen en annen enn hvor så ikke er tilfellet. Spørsmålet blir da ikke om den ene part hadde rimelig grunn til å tro at avtale var inngått, men om de avtalte omstendigheter hadde inntrådt, eller eventuelt om avtalen om slutningsprosessen er endret. Etter Statoils mening er det ikke grunnlag i bevisførselen for at signaturforbeholdet eller kanselleringsadgangen ble endret eller bortfalt.

E-posten fra Moltu av 01.07.2016 var åpenbart ikke ment slik at kanselleringsadgangen eller signeringsforbeholdet i LOI ble endret. Den omtaler ikke dette, og det hadde ikke skjedd noe i den uken som hadde gått siden signeringen av LOI den 23.06.2016 som gav grunnlag for en endring. Å «bestille helikopter ihht Letter of Intent», som Moltu skriver i e-posten, ligger innenfor den «order to proceed» som fremkommer av LOI, og innebærer etter sin ordlyd helt klart ikke inngåelse av en langvarig kontrakt om levering av SAR-helikoptertjenester. Etter Statoils mening er det nærmest absurd at dette kan ha blitt oppfattet av Norsk som en inngåelse av SAR-avtalen. Moltu var som «Principal Consultant» i Statoil videre verken kompetent eller legitimert til å inngå en slik avtale, og Norsk har heller ikke hatt noen grunn til å tro at han hadde slik kompetanse.

Korrespondansen mellom partene i tidsrommet etter Moltus e-post av 01.07.2016 underbygger videre med styrke at partene ikke mente at kravet til signert avtale eller kanselleringsadgang var blitt endret. Det vises herunder til at det i hele perioden var et stadig «mas» fra Seljevold i e-poster til Statoil om å få avtalen på plass, uten at det vises til at bindende avtale er inngått, eller at kanselleringsadgangen er bortfalt.

Bortsett fra to e-poster fra Seljevold til Don Wall, hvorav en er en oversettelse av Moltus e-post av 01.07.2016, og en viser til en uspesifisert uttalelse fra Lena Myklebust om at «we have a deal», er det videre et påfallende fravær av intern korrespondanse i Norsk som viser at de virkelig mente at kanselleringsadgangen var bortfalt. På Statoils side er det imidlertid en omfattende intern korrespondanse som ikke etterlater noe tvil med hensyn til at avtale ikke var inngått og at kanselleringsadgangen var i behold.

Notatet fra advokat Magnus av 30.08.2016, hvor han konkluderer med at det foreligger en bindende avtale, er påfallende svakt. Kravet om signert avtale eller kanselleringsadgang omtales ikke engang i notatet, og det kan stilles spørsmål ved om dette skyldes at Magnus hadde eierinteresser i, og var styremedlem i Norsk.

Subsidiært vises det under dette punkt til at selv om signeringsforbeholdet og kanselleringsadgangen var frafalt, så var det uansett ikke inngått en bindende avtale om SAR-tjenester på kanselleringsstidspunktet. Det var således ikke en felles forståelse om at

avtale var inngått, men en felles forståelse om forhandlingsprosessen i forbindelse med de utkast og kommentarer som ble utvekslet mellom partene. Statoils opptreden har videre ikke gitt Norsk rimelig grunn til å tro at Statoil mente å inngå en endelig avtale, og ingen av de Statoil-ansatte som Norsk kommuniserte med hadde fullmakt til å inngå en slik avtale.

Når det videre gjelder Norsk sitt subsidiære krav om erstatning for den negative kontraktsinteresse, ut over det vederlagskrav som Norsk har etter LOI, forutsetter dette at Statoil må ha opptrådt illojalt i forbindelse med inngåelse, anvendelse eller kansellering av LOI. Etter Statoils mening er det ikke noen holdepunkter for at så har vært tilfelle.

Statoil har hatt en genuin og reell intensjon om å inngå kontrakt med Norsk om SAR-helikoptertjeneste. En hadde et klart behov for helikopteret, og en arbeider fortsatt med å få på plass ytterligere et SAR-helikopter. Norsk sin anførsel om at skal ha hatt en skjult agenda om å overkontrahere for senere å frafalle har etter Statoils mening ikke snev av støtte i bevisførselen. Det forhold at Norsk var i en prekær økonomisk situasjon medfører ikke at det stilles andre krav til Statoils opptreden enn det ellers ville ha blitt gjort, og dette var fullt ut Norsk sin egen risiko. Det er således legitimt, og ikke illojalt, først og fremst å ivareta sitt eget selskaps interesser.

Det er heller ikke holdepunkter for at Statoil opptrådte illojalt etter inngåelsen av LOI. Det dreide seg om et alminnelig forhandlingsløp, som initielt tok noe tid grunnet ferieavvikling, sykemeldinger, og høyt arbeidspress, og hvor Statoil parallelt måtte foreta avklaringer i forhold til andre helikoptertjenesteleverandører. Uansett følger det av LOI at Norsk skal holdes skadesløs for alle forberedelseshandlinger, og dette skjedde således for Statoils regning og risiko.

Det er likevel ikke tvilsomt at saken, etterhvert som en måtte hensynta granskningen av de mulige misligheter, ble vanskelig og krevende for Statoil. Det var imidlertid ikke illojalt å iverksette granskning, eller i november 2016 å vurdere behovet for og alternativer til en avtale med Norsk. Usikkerheten rundt oppstartstidspunktet grunnet manglende godkjenninger fra Luftfartstilsynet var også reell, selv om dette ikke ble avgjørende for den senere kanselleringen. Det er for Statoil uforståelig at Norsk anfører at en skulle kansellert tidligere, før en hadde et forsvarlig beslutningsgrunnlag.

Etter at påtalemyndigheten valgte å pågripe to personer og sikte disse for grov korrupsjon, var det etter Statoils mening utvilsomt ikke illojalt å kansellere LOI. En hadde da også etter LOI en fri og diskresjonær kanselleringsadgang, uten krav om saklig grunn. Det har uansett ingen betydning at påtalemyndigheten i februar henla saken grunnet bevisets stilling, idet vurderingen vil måtte baseres på Statoils informasjon på kanselleringstidspunktet.

Statoil Petroleum AS sin påstand

1. Statoil Petroleum AS frifinnes.
2. Statoil Petroleum AS tilkjennes sakskostnader.

Rettens vurdering

Prinsipalt –ble det inngått en bindende avtale om levering av SAR-helikoptertjenester?

Retten behandler først spørsmålet om hvorvidt partene har inngått en bindende avtale om levering av SAR-helikoptertjenester, som anført av Norsk.

Når det for det første gjelder brevet av 23.06.2016, betegnet som Letter of Intent (LOI), har Norsk anført at dette ikke er en ordinær intensjonsavtale, under henvisning til at Norsk ble forpliktet til å foreta oppstartshandlinger med tanke på den endelige avtale, og ikke hadde adgang til å kansellere.

Partene hadde på dette tidspunkt hatt kontakt i noen uker vedrørende en fremtidig kontrakt om levering av SAR-helikoptertjeneste fra Norsk til Statoil, og av pkt. 1 i LOI er det henvist til flere dokumenter som «*the future Contract*» skal være basert på. Det fremstår imidlertid etter rettens mening som klart at LOI ikke i seg selv innebærer en bindende kontrakt mellom partene om levering av SAR-helikoptertjenester fra Norsk til Statoil for en gitt periode. Det vises herunder bl.a. til at det i innledningen til LOI er presisert at Statoil «*confirms... its intention to award... one future Contract...*» Det er da heller ikke anført av Norsk at signeringen av LOI i seg selv innebærer inngåelse av en endelig kontrakt om SAR-helikopter.

At LOI også inneholder en forpliktelse for Norsk til å foreta nødvendige oppstartshandlinger, jf. pkt. 2, tredje avsnitt, kan etter rettens mening ikke medføre at LOI for øvrig endrer karakter til å bli mer forpliktende for partene når det gjelder den senere endelige avtale. En viser herunder bl.a. til Woxholth «Intensjonsavtaler – noen grunnriss» inntatt i Tidsskrift for forretningsjus nr. 02-1995:

«At erklæringen er gitt overskriften «intensjonsavtale», hjelper ikke hvis det viser seg av formuleringene og forholdene ellers at den tilsikter å pålegge partene rettsplikter til oppfyllelse av avtaleforholdet.

Undertiden avtales det mer begrenset at utgifter partene pådrar seg inntil den endelige kontrakt kommer i stand, skal bæres av dem selv, eventuelt at visse, begrensede omkostninger skal bæres av den annen part... I alle disse tilfellene er

partene selvfølgelig forpliktet i samsvar med avtalepunktene, selv om avtalen for øvrig bare er på intensjonsstadiet».

Av LOI, pkt. 1, siste avsnitt fremgår det at Statoil kan kansellere LOI frem til det *«the Contract has been signed by both parties»*. En tilsvarende kanselleringsadgang fremkommer ikke av LOI for Norsk sin del, og det har vært et spørsmål i saken hvorvidt Norsk hadde adgang til å nekte å signere en senere kontrakt, eller om en ville være forpliktet til å inngå den senere kontrakten. Retten kan i utgangspunktet ikke se at dette er et spørsmål av stor betydning for sakens tvistetema. Det skal dog bemerkes at det i utgangspunktet vanskelig kan tenkes at Norsk ville unnlate å signere en endelig kontrakt, idet en slik kontrakt hadde vært et mål for selskapet i lang tid. Det kunne dog tenkes at det aktuelle helikopteret havarerte før kontrakt ble signert, eller for så vidt at en annen kunde ville kjøpe de samme tjenestene til en langt bedre pris. Norsk må i et slikt tilfelle ha hatt anledning til ikke å inngå en senere endelig kontrakt, men ville da mest sannsynlig ikke hatt krav på den kompensasjon fra Statoil for *«costs incurred in such preperations»* som fremkommer av LOI, pkt. 2, siste ledd, siste setning.

Når det videre gjelder spørsmålet om det var avtalt et krav om signering for at den endelige avtale om SAR-helikoptertjenester skulle anses inngått, er utgangspunktet etter norsk rett at selve underskriften på avtaledokumentet i seg selv ikke er avgjørende, idet partene kan ha kommet til enighet før et avtaledokument formelt underskrives. En viser herunder bl.a. til Høyesteretts dom inntatt i Rt-2011-410 hvor førstvoterende konkluderte med at han ikke kan se *«at det var noen forhold av betydning som gjensto mellom partene. Det var oppnådd enighet på alle vesentlige punkter, og utarbeidet det som var ment å være en endelig leiekontrakt»*. Partene ble derfor ansett bundet, til tross for at avtaledokumentet ikke var undertegnet.

Det er likevel klart at partene uttrykkelig kan avtale eller forutsette at endelig avtale ikke er inngått før dokumentet er underskrevet, jf. avtaleloven § 1. Spesielt i omfattende og kompliserte kontraktsforhandlinger vil dette være praktisk, jf. bl.a. Gjertsen «Avtaler», s.75; *«Det forekommer at partene ved innledningen av forhandlingene hadde en felles forutsetning om at binding først skal inntre når (i) forhandlingene har ført frem til enighet, og (ii) rettigheter og forpliktelser er formalisert i et avtaledokument signert av begge parter. Forutsetningen kan ha vært uttrykt av begge partene, men kan også ha vært underforstått»*.

Det fremstår som en uttrykkelig forutsetning i LOI at en endelig kontrakt om SAR-tjenester skal signeres av begge parter, jf. at det i pkt. 1 står at *“Upon the signature of the final Contract, the Letter of Intent will be considered null and void”* og *“Until the Contract has been signed by both parties, Company may by written notice to Contractor cancel this Letter of Intent”*.

Selv om det ikke uttrykkelig fremkommer av LOI at signering vil være et vilkår for en endelig avtale, medfører de ovennevnte sitater, og den klare presumsjon for signatur som der fremkommer, etter rettens mening at partenes utgangspunkt i den videre avtaleprosess må ha vært at en endelig avtale skulle signeres av begge parter, og at det ville være rettsvirkninger knyttet til selve signeringen. Retten viser herunder til Høyesteretts dom inntatt i Rt-2014-100, hvor førstvoterende i avsnitt 33 uttaler at *«Mitt syn er at dersom man ikke uttrykkelig uttaler at man ikke vil være bundet før avtalen er undertegnet, må det i alle fall kreves at man uttrykker seg såpass tydelig at motparten ved vanlig oppmerksomhet og aktsomhet kan forstå at det er stilt et slikt vilkår»*.

På denne bakgrunn må det etter rettens mening kreves klare holdepunkter for at forutsetningen om signering av den endelige avtale om SAR-helikoptertjenester senere skulle være fraveket ved avtaleinngåelsen mellom partene. En viser herunder til Rt-2014-100, avsnitt 39, hvor det fremgår at *«Dersom et forbehold som det foreliggende skal anses bortfalt, må det etter min mening kreves klare holdepunkter for at det har skjedd. Ellers ville formålet - å skape trygghet med hensyn til når det foreligger bindende avtale - lett kunne bli forspilt.»*

Norsk har prinsipalt anført at endelig avtale ble inngått ved e-post av Moltu av 01.07.2016, hvor han bl.a. skrev at *«Vi får dessverre ikke tid til å sette sammen en kontrakt nå før ferien men jeg kan bekrefte at vi bestiller helikopter ihht Letter of Intent som du har mottatt.»*

Retten legger etter bevisførselen til grunn at det er helt klart at Moltu ved dette ikke mente å binde Statoil til en bindende avtale om levering av SAR-helikoptertjeneste. En er videre ikke enig med Norsk i at denne e-posten kan tolkes slik at bindende avtale er inngått, og at forutsetningen om en senere signert endelig avtale mellom partene er bortfalt.

For det første vises det herunder til at e-posten ble skrevet kun 8 dager etter inngåelsen av LOI, og uten at det i løpet av disse dagene hadde vært ytterligere forhandlinger/avklaringer mellom partene som etter rettens mening ga grunn til å anta at Statoil mente å inngå en endelig avtale. Den avtale som skulle inngås var klarligvis mer enn en «bestilling av helikopter», og selv om partene var enige om flere forhold ved det endelige avtaleforholdet forut for inngåelse av LOI, var det utvilsomt mange avklaringer som gjenstod.

For det andre var Moltus e-post et svar på Seljevolds e-post av samme dag, hvor han for det første etterspurte et kontraktsforslag, og for det andre viser til at Norsk har en høy eksponering med hensyn til helikopter. Når en leser e-postene i sammenheng kan retten ikke se at Moltus svar gir grunnlag for en tolkning utover det retten legger til grunn at Moltu mente; å bekrefte «bestilling» av helikopteret i henhold til LOI, pkt. 2, tredje avsnitt.

Retten finner etter dette ikke grunn til å gå nærmere inn på spørsmålet om Moltu i alle tilfelle ville ha vært kompetent eller legitimert til å inngå en slik avtale.

Norsk har fremlagt et brev/notat undertegnet av advokatfullmektig Kristoffer Syvertsen i Visma Advokater AS, datert 30.08.2016 og adressert til Norsk, hvor det konkluderes med at det på bakgrunn av Moltus e-post foreligger en bindende avtale mellom partene. Brevet skal være forfattet/gjennomgått av advokat og styremedlem i Norsk; Christian Fredrik Magnus. Retten kan ikke se at dette brevet er av betydning for avgjørelsen av om det foreligger en bindende avtale. For det første er det et internt brev som ikke ble oversendt til Statoil, og Statoil har da heller ikke hatt noen foranledning til å imøtegå innholdet i dette. For det andre adresserer ikke brevet de forutsetninger om en senere signert avtale som fremkommer i LOI, eller spørsmål om Moltu var legitimert eller kompetent til å inngå avtale på vegne av Statoil, noe som etter rettens mening måtte inngå i en vurdering av om bindende avtale var inngått.

På den annen side synes det etter bevisførselen som om Norsk internt har vært av den oppfatning at det forelå en bindende avtale om levering av SAR-helikoptertjenester, bl.a. på bakgrunn av det ovennevnte brevet/notatet. Denne interne oppfatningen synes imidlertid ikke å være tilkjennegitt overfor Statoil før etter kanselleringen av LOI den 15.12.2016.

Det er fremlagt en e-post datert 01.09.2016 fra Seljevold til Don Wall i HNZ, hvor han refererer til samtale med Lea Myklebust i Statoil, og skriver at «*she confirms that we have a deal*». Etter bevisførselen er det etter rettens mening likevel utvilsomt at Myklebust på dette tidspunkt ikke mente at en endelig avtale om SAR-helikoptertjenester var inngått mellom partene, og Seljevolds gjengivelse av denne uttalelsen kan da etter rettens mening ikke ses å underbygge at slik avtale virkelig var inngått.

Retten stiller i lys av dette også spørsmål ved at det i gjentatte henvendelser fra Norsk til Statoil er pekt på behovet for og viktigheten av å få en formell avtale på plass, og hvor en også har hatt forhandlingsmøter omkring innholdet i avtalen, uten at det er holdepunkter i bevisførselen for at en fra Norsk sin side har tilkjennegitt overfor Statoil at det allerede foreligger en bindende avtale.

Selv om partene ved oversendelse av avtaleutkast fra Statoil til Norsk den 07.11.2016 var enige om det meste, og avtaleutkastet også inneholdt alle vedlegg, forelå det ingen signert avtale, og partene fortsatte også diskusjonen omkring innholdet i utkastet, jf. herunder bl.a. e-post fra Seljevold til Lena Myklebust av 09.11.2016, hvor det fremgår at Norsk på dette tidspunkt jobbet med kommentarene til utkastet, og ny e-post fra Seljevold av 10.11.2016 hvor utkastet er kommentert over 10 punkter.

Det er utvilsomt ikke signert en endelig avtale om levering av SAR-helikoptertjenester mellom partene, og retten kan heller ikke se at fremlagt korrespondanse eller forklaringer

for retten gir holdepunkter for at partene senere har fraveket forutsetningen i LOI om en signert avtale. Endelig avtale var etter rettens mening da ikke inngått, og den kanselleringsadgang som Statoil hadde etter LOI, pkt. 1, siste avsnitt, var i behold da LOI ble kansellert den 15.12.2016.

Norsk har etter kanselleringen krav på å få refundert de kostnader som er påløpt ved forberedelseshandlingene, jf. LOI, pkt. 2, siste avsnitt, siste setning. Partene er enige om at Norsk har et vederlagskrav, selv om en ikke er enige om utmålingen av dette, og kravet ligger utenfor Norsk sin prinsipale og subsidiære påstand om fastsettelse av krav på erstatning.

Statoil blir etter dette å frifinne fra Norsk sitt prinsipale krav om at Statoil er forpliktet til å erstatte Norsk sin «positive kontraktsinteresse»; dvs. Norsk sitt tap ved at selskapet ikke fikk gjennomføre avtalen om levering av SAR-helikoptertjenester.

Subsidiært – har Statoil opptrådt illojalt?

Norsk har subsidiært anført at Statoil har opptrådt ansvarsbetingende illojalt, både i tilknytning til inngåelse og oppfølging av LOI, og i tilknytning til de senere forhandlinger omkring den endelige avtale om levering av SAR-helikoptertjenester.

Ettersom anførselen om illojal opptreden ikke knyttes til den forpliktende del av LOI; forberedelseshandlingene som følger av pkt. 2, siste avsnitt, gjelder dette etter rettens mening fullt ut spørsmålet om Statoil har opptrådt ansvarsbetingende illojalt i den prekontraktuelle fase.

Retten legger videre til grunn at det foreligger en gjensidig lojalitetsplikt mellom parter også i den prekontraktuelle fase, jf. bl.a. følgende fra Rt-2010-1478, avsnitt 30 og 31:

Det er i rettspraksis og teori lagt til grunn at den lojalitetsplikten som gjelder mellom partene i et kontraktsforhold, også kan komme inn før endelig avtale er inngått, jf. Rt. 1992 side 1110, Rt. 1995 side 543, Rt. 1998 side 761; Lasse Simonsen, Prekontraktuelt ansvar 1997 side 7, Viggo Hagstrøm; Obligasjonsrett 2003 side 85-86 og Geir Woxholth, Avtalerett, 7. utgave 2009 side 199 flg.

Utgangspunktet må likevel være at det gjelder en stor grad av handlingsfrihet på forhandlingsstadiet, og at den alminnelige lojalitetsstandard gir uttrykk for en minimumsstandard, jf. Simonsen l.c...

Det kan ikke ses å foreligge eksempler på rettspraksis som tilkjenner erstatning på bakgrunn av illojal opptreden i den prekontraktuelle fase, og det synes klart at ansvar i slike tilfelle vil være unntak fra en hovedregel om ansvarsfrihet.

Norsk har for det første anført at Statoil har opptrådt illojalt ved å ha hatt en «skjult strategi» forut for inngåelsen av LOI, hvoretter en ville sikre seg tilgjengelig kapasitet på SAR-helikoptre for senere å vurdere det reelle behovet og eventuelt demobilisere det en ikke trengte.

Retten kan ikke se at det etter bevisførselen er holdepunkter for illojal opptreden i denne forbindelse. En legger således for det første til grunn at Statoil forut for inngåelsen av LOI, og i hele perioden frem til kanselleringen den 15.12.2016, mente at de hadde behov for det SAR-helikopter som Norsk kunne tilby, forutsatt at dette var klart til oppstart i januar 2017. Under henvisning til at det fremgår av LOI at Statoil ved en kansellering ville være forpliktet til å dekke Norsk sine kostnader ved forberedelse av kontraktsoppstart, kan det etter rettens mening uansett vanskelig ses at en eventuell strategi om eventuelt å kansellere etter å ha foretatt en senere behovsvurdering ville ha vært illojalt.

Selv om Statoil brukte tid på kontraktsforhandlingene etter inngåelse av LOI, kan det videre ikke ses at denne tidsbruken innebærer en illojal opptreden fra Statoils side. I alle fall i perioden frem til varselet om mulig korrupsjon, og den deretter iverksatte granskning, er det etter rettens mening således ingen holdepunkter for at avtaleinngåelsen ble bevisst trenert fra Statoils side. En legger således til grunn at Statoil i denne perioden hadde til hensikt å inngå avtale med Norsk om SAR-helikoptertjenester, men at dette tok tid på grunn av ferieavvikling, sykemeldinger, og øvrig prioritert arbeid, m.v..

Etter varselet av 19.10.2016 om mulig korrupsjon skjedde det en endring, ved at de hos Statoil som var informert om varselet og granskningsprosessen besluttet at en ikke kunne inngå avtale med Norsk før grunnlaget for varselet var nærmere avklart.

Når det for det første gjelder innholdet i varselet, og grunnlaget for dette, kan det etter bevisførselen ikke ses å være holdepunkter for at dette var hevnmotivert eller ubegrunnet, og retten går ikke nærmere inn på de opplysninger om personlige uoverensstemmelser som har fremkommet i retten.

Det var etter rettens mening videre grunn for Statoil til å ta opplysningene i varselet alvorlig, og granskningsrapporten fra Dilligence av 21.11.2016 underbygget at forholdet som varselet gjaldt kunne være reelt. Selv om politiet henla korrupsjonssaken i februar 2017 grunnet bevisets stilling, må en ved denne vurderingen se hen til de opplysninger som Statoil hadde høsten 2016, da vurderingene ble foretatt.

Norsk har anført at det var illojalt av Statoil i denne fasen ikke å kansellere tidligere enn en gjorde, under henvisning til at en uansett ikke hadde til hensikt å inngå avtalen, og at en utsatt kansellering påførte Norsk ytterligere kostnader til forberedelse av kontraktsoppstart. Retten kan imidlertid ikke se at det heller i denne fasen er grunnlag for å betegne Statoils

opptreden som illojal. Statoil hadde således etter rettens mening ingen plikt til å kansellere LOI umiddelbart etter å ha mottatt varselet, eller for så vidt etter at granskningsmandatet den 07.11.2016 ble utvidet til en «Level 1 investigation». En legger således til grunn at Statoil også i denne fasen hadde behov for helikopteret, og i utgangspunktet fremdeles ønsket å inngå en avtale. Videre har en forståelse for at en mente at en kansellering i denne fasen kunne ha ødelagt granskningen av det forholdet mistanken gjaldt. Hertil kommer også at Statoil etter LOI var forpliktet til å dekke Norsk sine oppstartskostnader, og forsinkelsen pådro derfor ikke minst Statoil ekstra kostnader.

Etter politianmeldelse, rettens beslutning om ransaking av 06.12.2016, og politiets pågripelser av de to mistenkte, var det etter rettens mening ikke illojalt å kansellere kontrakten. Ettersom det i denne fasen var klart for Statoil at en uansett ikke ville inngå avtalen med Norsk kunne Statoil nok ha kansellert tidligere enn 15.12.2016, da pågripelsene ble offentlig kjent. Det kan imidlertid vanskelig ses å være illojalt ikke å kansellere umiddelbart etter pågrepelse og ransaking.

Samlet sett har retten etter dette ikke funnet at Statoil har opptrådt illojalt i forhold til Norsk, verken forut for inngåelse av LOI den 23.06.2016, eller i perioden frem til kansellering av LOI den 15.12.2016. Statoil blir derfor også å frifinne for det subsidiære krav på fastsettelsesdom for erstatning av Norsk sin «negative kontraktsinteresse», dvs. kostnader som Norsk har hatt utover det vederlagskrav som Statoil uansett skal dekke etter LOI.

Sakskostnader

Statoil har vunnet saken, og har da i utgangspunktet også krav på full erstatning for sine påløpte sakskostnader, jf. tvisteloven § 20-2, første ledd. Retten kan videre ikke se at noen av unntaksbestemmelse i tvisteloven § 20-2 til § 20-4 kommer til anvendelse.

Advokat Naalsund har fremlagt en sakskostnadsoppgave på til sammen kr 3.571.853,- eks. mva., hvorav kr 3.448.437,- utgjør salær, mens den resterende del består av reise- og oppholdsutgifter, m.v.

Norsk v/advokat Steinfeld har protestert mot størrelsen på Statoils sakskostnadskrav. Det er herunder først og fremst vist til at Statoils prosessfullmektig har fakturert 364,25 timer mer enn Norsk sin prosessfullmektig, til tross for at Statoil også har et vesentlig internt juridisk apparat, som antas å ha bistått under saksforberedelsen.

Statoil v/advokat Naalsund har kommentert Norsk sine innvendinger mot salærkravet, og herunder bl.a. anført at det har vært en omfattende sak, samt at Norsk ved endrede og nye anførsler har foranlediget ytterligere arbeid.

Det følger av tvisteloven § 20-5, første ledd, at full erstatning for sakskostnader skal dekke alle nødvendige og rimelige kostnader ved saken. Det skal ved denne vurderingen også foretas en forholdsmessighetsvurdering.

Det har ikke kommet innvendinger mot den timesats som er benyttet, og retten finner ikke grunn til å gå nærmere inn denne. Spørsmålet blir da om salærkravet samlet sett likevel har blitt for høyt, sett i forhold til tvistens og hovedforhandlingens omfang.

Hovedforhandling i saken ble avviklet over til sammen 6 rettsdager, og selv om det er lagt frem en forholdsvis stor dokumentmengde, og det har vært nedlagt et omfattende arbeid både i saksforberedelsen og under sakens gjennomføring, mener retten likevel at salærkravet samlet sett har blitt for høyt i forhold til tvistens omfang.

Retten har ikke foranledning til å gå nærmere inn på de enkelte poster i kostnadsoppgaven, men det samlede sakskostnadskrav blir etter dette skjønnsmessig å nedsette til kr 2.500.000,-. Det skal ikke beregnes merverdiavgift av sakskostnadsbeløpet.

DOMSSLUTNING

1. Statoil Petroleum AS frifinnes.
2. Norsk Helikopterservice AS tilpliktes å erstatte Statoil Petroleum AS sine sakskostnader med 2.500.000 – tomillionerfemhundretusen – kroner innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse.

Retten hevet

Rune Høgberg

Rettledning om ankeadgangen i sivile saker vedlegges.

*Dokument i samsvar med undertegnet original.
Stavanger tingrett, 27.11.2017
Ane Nordbø*

Rettledning om ankeadgangen i sivile saker

Reglene i tvisteloven kapitler 29 og 30 om anke til lagmannsretten og Høyesterett regulerer den adgangen partene har til å få avgjørelser overprøvd av høyere domstol. Tvisteloven har noe ulike regler for anke over dommer, anke over kjennelser og anke over beslutninger.

Ankefristen er én måned fra den dagen avgjørelsen ble forkynt eller meddelt, hvis ikke noe annet er uttrykkelig bestemt av retten. Ankefristen avbrytes av rettsferien. Rettsferie er følgende: Rettsferiene varer fra og med siste lørdag før palmesøndag til og med annen påskedag, fra og med 1. juli til og med 15. august og fra og med 24. desember til og med 3. januar, jf. domstoloven § 140.

Den som anker må betale behandlingsgebyr. Den domstolen som har avsagt avgjørelsen kan gi nærmere opplysning om størrelsen på gebyret og hvordan det skal betales.

Anke til lagmannsretten over dom i tingretten

Lagmannsretten er ankeinstans for tingrettens avgjørelser. En dom fra tingretten kan ankes på grunn av feil i bedømmelsen av faktiske forhold, rettsanvendelsen, eller den saksbehandlingen som ligger til grunn for avgjørelsen.

Tvisteloven oppstiller visse begrensninger i ankeadgangen. Anke over dom i sak om formuesverdi tas ikke under behandling uten samtykke fra lagmannsretten hvis verdien av ankegenstanden er under 125 000 kroner. Ved vurderingen av om samtykke skal gis skal det blant annet tas hensyn til sakens karakter, partenes behov for overprøving, og om det synes å være svakheter ved den avgjørelsen som er anket eller ved behandlingen av saken.

I tillegg kan anke – uavhengig av verdien av ankegenstanden – nektes fremmet når lagmannsretten finner det klart at anken ikke vil føre fram. Slik nekting kan begrenses til enkelte krav eller enkelte ankegrunner.

Anke framsettes ved skriftlig ankeerklæring til den tingretten som har avsagt avgjørelsen. Selvprosederende parter kan inngi anke muntlig ved personlig oppmøte i tingretten. Retten kan tillate at også prosessfullmektiger som ikke er advokater inngir muntlig anke.

I ankeerklæringen skal det særlig påpekes hva som bestrides i den avgjørelsen som ankes, og hva som i tilfelle er ny faktisk eller rettslig begrunnelse eller nye bevis.

Ankeerklæringen skal angi:

- ankeinstansen
 - navn og adresse på parter, stedfortredere og prosessfullmektiger
 - hvilken avgjørelse som ankes
 - om anken gjelder hele avgjørelsen eller bare deler av den
 - det krav ankesaken gjelder, og en påstand som angir det resultatet den ankende parten krever
 - de feilene som gjøres gjeldende ved den avgjørelsen som ankes
 - den faktiske og rettslige begrunnelse for at det foreligger feil
 - de bevisene som vil bli ført
 - grunnlaget for at retten kan behandle anken dersom det har vært tvil om det
 - den ankende parts syn på den videre behandlingen av anken
-

Anke over dom avgjøres normalt ved dom etter muntlig forhandling i lagmannsretten. Ankebehandlingen skal konsentreres om de delene av tingrettens avgjørelse som er omtvistet og tvilsomme når saken står for lagmannsretten.

Anke til lagmannsretten over kjennelser og beslutninger i tingretten

Som hovedregel kan en *kjennelse* ankes på grunn av feil i bevisbedømmelsen, rettsanvendelsen eller saksbehandlingen. Men dersom kjennelsen gjelder en saksbehandlingsavgjørelse som etter loven skal treffes etter et skjønn over hensiktsmessig og forsvarlig behandling, kan avgjørelsen for den skjønnsmessige avveiningen bare angripes på det grunnlaget at avgjørelsen er uforsvarlig eller klart urimelig.

En *beslutning* kan bare ankes på det grunnlaget at retten har bygd på en uriktig generell lovforståelse av hvilke avgjørelser retten kan treffe etter den anvendte bestemmelsen, eller på at avgjørelsen er åpenbart uforsvarlig eller urimelig.

Kravene til innholdet i ankeerklæringen er som hovedregel som for anke over dommer.

Etter at tingretten har avgjort saken ved dom, kan tingrettens avgjørelser over saksbehandlingen ikke ankes særskilt. I et slikt tilfelle kan dommen isteden ankes på grunnlag av feil i saksbehandlingen.

Anke over kjennelser og beslutninger settes fram for den tingretten som har avsagt avgjørelsen. Anke over kjennelser og beslutninger avgjøres normalt ved kjennelse etter ren skriftlig behandling i lagmannsretten.

Anke til Høyesterett

Høyesterett er ankeinstans for lagmannsrettens avgjørelser.

Anke til Høyesterett over *dommer* krever alltid samtykke fra Høyesteretts ankeutvalg. Slikt samtykke skal bare gis når anken gjelder spørsmål som har betydning utenfor den foreliggende saken, eller det av andre grunner er særlig viktig å få saken behandlet av Høyesterett. – Anke over dommer avgjøres normalt etter muntlig forhandling.

Høyesteretts ankeutvalg kan nekte å ta til behandling anker over *kjennelser og beslutninger* dersom de ikke reiser spørsmål av betydning utenfor den foreliggende saken, og heller ikke andre hensyn taler for at anken bør prøves, eller den i det vesentlige reiser omfattende bevissspørsmål.

Når en anke over kjennelser og beslutninger i tingretten er avgjort ved kjennelse i lagmannsretten, kan avgjørelsen som hovedregel ikke ankes videre til Høyesterett.

Anke over lagmannsrettens kjennelse og beslutninger avgjøres normalt etter skriftlig behandling i Høyesteretts ankeutvalg.
