

## U.2005.3112S

**Rederi for grundstødt skib ansvarlig for Forsvarskommandoens udgifter inkl. administrationstillæg til at afværge forureningsskader.***Miljøret 1.3 - Søfart 5.*

Den 23. april 2000 grundstødte et skib ejet af S, hvorved skibets bund blev revet op. Om bord på skibet var bl.a. ca. 100 m<sup>3</sup> gasolie. Forsvarskommandoen ydede assistance ved at sende et miljøskib til stedet den 23.-28. april 2000, der bl.a. udlagde flydespærringer. Den 28. april 2000 blev havaristen i det væsentlige tømt for olie af et bjergningselskab B. Samme dag blev havaristen overtaget af B. Overdragelsen blev registreret den 16. maj 2000. Forsvarskommandoen ydede videre assistance med miljøskibet den 8.-10. maj 2000 med fjernelse af flydespærringer og overvågning. Forsvarskommandoen krævede herefter rederiet for et beløb til dækning af udgifterne til den ydede assistance, jf. havmiljølovens § 44 og sølovens § 200. Beløbet var opgjort som faktiske udgifter til drift og et beløb til vedligeholdelse, der var væsentlig mindre end de faktiske omkostninger, alt med et administrationstillæg på 10%. I beløbet var ikke medtaget en post til dækning af afskrivning og forrentning. Retten fandt, at assistance havde været nødvendig også efter tømning af olietankene, da der fortsat kunne være mindre mængder olie om bord, og da S ikke havde givet Forsvarskommandoen besked om den foretagne tømning. S var derfor objektivt ansvarlig for de udgifter, der var forbundet med rimelige forholdsregler til at afværge eller begrænse forureningsskader, jf. sølovens § 191, stk. 1-2 og stk. 5. Kravet kunne gøres gældende mod S og kun mod S, der var registreret ejer indtil den 16. maj 2000, idet »ejer« i havmiljølovens § 44 måtte forstås som »registreret ejer«, jf. sølovens § 191, stk. 5. Retten fandt ikke grundlag for at tilsidesætte Forsvarskommandoens opgørelse af kravet. S kunne gøre den del af kravet, der vedrørte assistancen den 8.-10. maj 2000, gældende over for B.[1]

**S.H.D. 1. juli 2005 i sag S 17/03**

(Michael Elmer, Jørn Hansen, Bent Rasmussen).

*Forsvarskommandoen (adv. Kresten Krøger Kjær)*

mod

*Sønstabø Shipping A/S (adv. Morten Ligaard)*

og

*Dansk Bjergning og Bugsering A/S (adv. Jesper Hultmann Pedersen).*

Sagen drejer sig om, hvorvidt Forsvarskommandoen kan kræve sine omkostninger til oliebekæmpelse dækket.

**Påstande**

*Forsvarskommandoen* har nedlagt påstand om, at Sønstabø Shipping A/S (i det følgende Sønstabø Shipping) skal betale 114.223,09 kr. med procesrente fra den 18. august 2001, og at Sønstabø Shipping og Dansk Bjergning og Bugsering A/S (i det følgende DBB) in solidum, subsidiært alternativt, skal betale 63.076,86 med procesrente, for så vidt angår Sønstabø Shipping fra den 18. august 2001, og for så vidt angår DBB fra den 11. april 2003.

*Sønstabø Shipping* har påstået frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb og nedlagt selvstændig påstand om, at DBB skal friholde Sønstabø Shipping for ethvert ansvar vedrørende den anden indsatsperiode fra den 8. til den 10. maj 2000.

DBB har påstået frifindelse, subsidiært mod betaling af et mindre beløb.

**Første indsatsperiode: 23.-29. april 2000**

Den 23. april 2000 grundstødte skibet Minerva, der er ejet af Sønstabø Shipping, ca. 2,5 sømil syd for Grenå. Ved Minervas anmeldelse til Søværnets Operative Kommando (i det følgende SOK) blev det oplyst, at skibets bund var revet op, og at det var ved at synke. Om bord på skibet var der ca. 100 m<sup>3</sup> gasolie. Miljøskibet Marie Miljø blev indsat, og der blev bl.a. udlagt flydespærringer for at opsamle og inddæmme den udflydende olie.

Den 28. april 2000 foretog DBB tømning af olie fra Minerva.

**Anden indsatsperiode: 8.-10. maj 2000**

I perioden fra den 8. til den 10. maj 2000 bjærgede DBB Minerva, og i den forbindelse var Marie Miljø i området. Marie Miljø skulle den 8. maj 2000 afhente de flydespærringer, som lå omkring Minerva.

**Minervas ejerforhold**

Sønstabø Shipping var registreret ejer af Minerva på grundstødnings-tidspunktet.

**3113**

Den 28. april 2000 havde Sønstabø Shipping indgået aftale med DBB om dennes overtagelse af vraket. Af aftalen fremgår bl.a.:

»pkt. 9.

Overdragelse af eiendomsretten til vraket

DBB skal ha den fulle eiendomsret til vraket, men unntak for ombordværende og tidligere ilandbragt tømmer, fra tidspunktet for underskrivelsen af nærværende aftale. Parterne skal i fælleskab gjøre det nødvendige for at Vraket formelt snarest etter inngåelsen af nærværende avtale, overdras fri for heftelser til DBB. . . .«

Pkt. 10.

Ansvar for skade eller tap som Vraket eller vraksfjerningen volder

DBB er fra inngåelsen av nærværende avtale som eier/reder ansvarlig for enhver skade eller tap som volder af Vraket, og er som vrakfjerner ansvarlig for enhver skade eller tap som forårsakes av arbeidet med å fjerne Vraket.«

Ved fax af 15. januar 2003 meddelte advokat Morten Ligaard på vegne Sønstabø Shipping Kammeradvokaten på vegne Forsvarskommandoen, at DBB overtog ejendomsrettigheden til Minerva den 28. april 2000.

Ved brev af 1. april 2003 rettede Kammeradvokaten henvendelse til DBB vedr. betaling af det påstævnte krav på 63.076,86 kr.

DBB har ved brev af 3. april 2003 oplyst, at selskabet først blev registreret som ejer af Minerva den 16. maj 2000.

Skibsskødet (bill of sale) blev påstemplet stempelafgift af Søfartsstyrelsen den 24. juli 2000.

**Erstatningsopgørelsen**

Forsvarskommandoen har opgjort sit krav for perioden 23.-29. april 2000 således:

**Direkte omkostninger:**

Udgifter til fast løn til Marie Miljø's besætning, 7 dage a 7.008,44 kr.	49.059,11 kr.
Udgifter til vedligeholdelse af Marie Miljø, 7 dage a 7.000 kr.	49.000,00 kr.
I alt	98.059,11 kr.

**Indirekte omkostninger:**

Administrationsomkostninger på 10% af ubetalte beløb	9.805,11 kr.
Administrationsomkostninger på 10% af betalte beløb	6.358,07 kr.
<i>I alt</i>	<u>114.223,09 kr.</u>

Forsvarskommandoen har opgjort sit krav for perioden 8.-10. maj 2000 således:

Direkte omkostninger:	
Udgifter til fast løn	21.025,33 kr.
Variable ydelser	9.612,27 kr.
Gasolie	3.141,60 kr.
Benzin	71,40 kr.
Mobiltelefon	47,00 kr.
Forbrugsgods	2.445,00 kr.
Vedligeholdelsesomkostninger	21.000,00 kr.
I alt direkte omkostninger	<u>57.342,60 kr.</u>
Indirekte omkostninger, 10%	5.734,26 kr.
<i>I alt</i>	<u>63.076,86 kr.</u>

Forsvarskommandoen har som bilag 20 og 21 fremlagt opgørelser over udgifter forbundet med Marie Miljø's indsættelse, som er udarbejdet af Søværnets Materiel Kommando (i det følgende SMK).

Primo 2003 udarbejdede Forsvarskommandoen egne retningslinjer for opgørelse af refusionskrav i forbindelse med havmiljømessig overvågning og forureningsbekæmpelse. Af disse retningslinjer fremgår det, at den gennemsnitlige vedligeholdelsespris pr. sejldag for Marie Miljø udgør 23.828 kr. Prisen herfor er beregnet af SMK som et gennemsnit for årene 1997-2000. Af et notat, der er udarbejdet senere end 2003, fremgår det, at den gennemsnitlige vedligeholdelsespris pr. sejldag for Marie Miljø udgør 12.998 kr. Gennemsnittet relaterer sig til årene 1997-2000.

#### *Forklaringer*

*Frank E. Jensen* har forklaret, at han fra 1998-2001 var chef for den ene af to besætninger på Marie Miljø. Han er kaptajnløjtnant og er uddannet inden for søværnet. Han har ikke beskæftiget sig med miljø siden 2001.

Søndag den 23. april 2000 var han om bord på Marie Miljø, som sidst på eftermiddagen fik et udkald. Hans besætning skulle afløses mandag morgen, og han forlod derfor Marie Miljø mandag morgen den 24. april 2000. Da Marie Miljø om søndagen ankom til uhedsstedet, lugtede der svagt af olie, og der var dårligt sigt, hvorfor han i samråd med SOK besluttede at vente med at gøre noget til dagen efter. Han var ikke i tvivl om, at der var olie i vandet.

Der var ingen tvivl om, at det var nødvendigt at tage ud til uhedsstedet med et miljøskib. Marie Miljø, som geografisk dækker det område, hvor grundstødningen skete, blev udvalgt, fordi det kan sejle ud med kun en times varsel.

Marie Miljø kan som miljøskib inddæmme olien via flydespæringer og ved brug af sweep pumpe olien op. Derudover kan miljøskibet bruge alfop til at suge olien op. Han ville selv vælge at lægge flydespærring ud i den omhandlede situation for at indespærre olien. Vind og vejr kan dog begrænse effektiviteten af flydespæringer, hvorfor det er godt også at bruge alfop, der er beregnet til opugning af gasolie.

Den 8. maj 2000 fik Marie Miljø igen et udkald, idet SOK beordrede skibet af sted for at sikre, at der ikke gik noget galt under bjærgningen af Minerva. Det primære formål med udkaldet var at foretage denne kontrol, og derudover skulle Marie Miljø afhente de

flydespæringer, der lå omkring Minerva. Skibet kunne ikke bjærges, medmindre flydespæringerne blev fjernet. Flydespæringerne var blevet liggende, da der stadig kunne være olie omkring Minerva. Efter at have fjernet flydespæringerne gjorde Marie Miljø sig klar til at gå hurtigt i aktion, herunder klargøre en sweeper. Han vidste, at Minerva havde en revne i bunden, og der kunne derfor være lommer af olie. I tilfælde af en forurening var det nødvendigt at være klar med en indsats med det samme. Gasolie og smøreolie lægger sig som et tyndt lag på havoverfladen.

Når man er tilbage fra togt, består en af de administrative pligter i at opgøre togtudgifter, og han har leveret baggrundsinformationer til den opgørelse, der fremgår af bilag 21, herunder oplyst antal dage og enheder samt forbrug af gasolie og benzin, ligesom han har skønnet over forbrug af mobiltelefoni.

Der var kommunikation mellem ham og slæbebåden, men der var ingen kommunikation med den store flydekran.

*Bent Allan Schmidt* har forklaret, at han er ansat i økonomiafdelingen i SMK, hvor han har været i driftsøkonomi-sektionen siden 1991. SMK overtog vedligeholdelsesansvaret for miljøskibe i 1997, og man følger de lovmæssige vedligeholdelseskrav til miljøskibe.

Vedligeholdelsesarbejder foretages både af egne flådestationer samt af fremmede værfter, hvor der foretages periodiske syn hvert 5. år samt dok hvert 2½ år.

Omkostningerne til vedligeholdelse henføres til det enkelte skib, og frem til 2000 havde SMK edb-systemer, som relaterede hver enkelt udgift til hvert enkelt skib, der havde sit eget enhedsnummer. Hovedsystemet, Makdøs, samlede omkostninger fra alle de forskellige systemer/registreringer.

Han har udarbejdet bilag 28, hvoraf det fremgår, hvor store udgifter der har været til søværnets egne værksteder, samt hvilke regninger der er betalt. Bilaget viser således, hvad det koster at vedligeholde skibene Marie og Mette Miljø. Tallene har han fra edb-registreringer. I 2000 var der ansat en disponent, som skulle attestere og godkende alle omkostninger vedrørende miljøskibe, og der var endvidere intern revision.

Gennemsnitsprisen pr. sejldag var i 2000 23.671 kr., selv om der i denne sag kun er regnet med 7.000 kr. pr. dag.

SMK gemmer bilag, der går 5 år tilbage. Han er ikke blevet bedt om at finde bilag i relation til denne sag.

*Katja Hansen* har forklaret, at hun er uddannet jurist, og at hun har været ansat i Forsvarskommandoen, havmiljøsektionen, siden 1. oktober

2000. Hun har udarbejdet de generelle retningslinjer på området (bilag 19).

Havmiljøområdet fik overdraget erstatningssager pr. 1. januar 2000. Opgaverne var fordelt således, at SOK stod for den operative drift, SMK stod for at holde skibene sejklare, og Forsvarskommandoen tog sig af bl.a. det juridiske område. I starten fortsatte Forsvarskommandoen den praksis vedr. erstatningskravene, som var blevet lagt til grund af Miljøstyrelsen, men i 2003 benyttede Forsvarskommandoen første gang sine egne retningslinjer.

Hun overtog Minerva-sagen ved sin ansættelse, og tabet blev opgjort i overensstemmelse med de principper, som Miljøstyrelsen plejede at benytte. Opgørelserne i bilag 20 er udarbejdet af SOK, som har sendt dem til Forsvarskommandoen, der gennemgik dem med henblik på at fastsætte erstatningskravet.

Lønudgifter dækker over løn til besætningen i henhold til de gældende overenskomster, og indtjent frihed dækker over overarbejdstimer. Forbrugsgods dækker over skibets daglige forbrug, herunder tovværk, handsker, toiletpapir og rengøringsmidler.

Vedligeholdelsesudgifter er medtaget til 7.000 kr. pr. dag, selv om udgifterne hertil reelt er større. Miljøstyrelsen havde beregnet udgiften til 7.000 kr., idet Miljøstyrelsen havde delt vedligeholdelsesomkostningerne på 365 dage om året. Forsvarskommandoen ændrede senere denne beregningsmåde, idet man fandt det mere rigtigt at fordele de samlede vedligeholdelsesomkostninger på det faktiske antal dage, som miljøskibene blev anvendt. Efter forhandling med P&I Scandinavia, der repræsenterer 95% af P&I-klubberne, aftales dog det kompromis, at man skønsmæssigt fastsatte det faktisk antal anvendte dage til 280 årligt. Herefter udgjorde gennemsnitsprisen pr. sejldag 12.998 kr., hvilket skønsmæssigt blev nedrundet til 12.000 kr. Man valgte denne pragmatiske løsning for at undgå endeløse drøftelser med P&I-klubberne.

Indirekte omkostninger, der er medtaget i erstatningsopgørelsen til 10% af de direkte omkostninger, er fastsat skønsmæssigt. Udgiften dækker løn til de ansatte, der ikke er »i marken«, samt it-udstyr, kontorfaciliteter og kurser etc.

Efter en grundstødning undersøger SOK altid, hvem der er registreret ejer af skibet. Forsvarskommandoen efterprøver kun denne registrering, hvis der konkret er noget, der indikerer et behov herfor. Hun havde ikke hørt om skibets ejerskifte, før hun blev oplyst herom af advokat Morten Ligaard. Selv om hun ikke havde dokumentation for ejerskiftet, valgte hun på et tidspunkt alligevel at fremsætte kravet også over for DBB. Først herefter modtog hun bjærgningskontrakten mellem Sønstabø Shipping og DBB.

*Ove Eriksen* har forklaret, at han er direktør og medejer af DBB. Han deltager selv aktivt i bjærgningsarbejdet, og han har haft selskabet i snart 20 år. I forbindelse med bjærgningen af Minerva i 2000 deltog han i begge perioder. Tina K., der tilhører JA-rederiet i Horsens, deltog også i arbejdet.

### 3115

Den 28. april 2000 blev skibet tømt for olie efter ordre fra Assuranceforeningen Skuld. Han ved ikke, om miljøskibet var til stede, da Minerva blev tømt for olie.

Aftalen af 28. april 2000 blev underskrevet omkring kl. 23.00, hvilket var, efter at Minerva var blevet tømt for olie. Der forelå dog en mundtlig aftale om overtagelse af vraget, inden DBB ved skibet Louise Diver tømte olien fra Minerva. Han tog ikke forbehold for eventuelle krav, der ville komme, idet han ikke mente, at det var nødvendigt. Efter olien var fjernet, var der ikke længere nogen forureningsfare, og han havde ikke tænkt over, at der kunne komme en regning fra miljøskibet. Sådanne udgifter betales normalt af P&I selskabet. Skuld havde udfærdiget kontrakten, som han blot skrev under. Det var kun prisen, der blev forhandlet om.

Han havde ikke hørt om kravet forud for den skriftlige henvendelse fra Kammeradvokaten den 1. april 2003.

Han talte ikke med nogen fra miljøskibet i forbindelse med bjærgningen. Besætningen var ofte beruset, og han blev jaget væk, da han ville besøge skibet. Der fandt ikke nogen form for miljøbekæmpelse sted under bjærgningen, idet det ikke var nødvendigt, efter at olien var tømt.

Han meddelte ikke SOK, at DBB var blevet ejer af vraget.

*Jens Hansen* har forklaret, at han 2000 var skibsfører på Louise Diver, og at han er uddannet kystskipper. Han har været i branchen i 14 år.

Han var med til at fjerne olie fra Minerva, og efter tømningen af olie lagde miljøskibet flydespæringer ud.

Under den anden indsatsperiode var der ingen fare for miljøforurening, idet olien på dette tidspunkt var fjernet.

Louise Diver havde ingen kommunikation med miljøskibet, der lå i området, mens Louise Diver foretog tømning af Minerva.

#### *Parternes synspunkter*

*Forsvarskommandoens advokat* har gjort gældende, at Sønstabø Shipping som den registrerede ejer af Minerva på grundstødningstidspunktet er objektivt ansvarlig for Forsvarskommandoens omkostninger til rimelige tiltag for at bekæmpe forurening i perioden 23.-29. april 2000 og 8.-10. maj 2000, jf. sølovens § 206, stk. 2, jf. § 191, og havmiljølovens §§ 11 og 44.

Også DBB, som fra den 28. april 2000 var den aftalemæssige ejer af Minerva, er ansvarlig for Forsvarskommandoens rimelige omkostninger til rimelige olieforureningsbekæmpelsestiltag i perioden 8.-10. maj 2000.

Det var en rimelig, nødvendig og proportional forholdsregel i perioden 23.-29. april 2000 at indsætte Marie Miljø, der var Forsvarskommandoens nærmeste og mindste skib, til at inddæmme og opsuge den udstrømmende gasolie. Det var tillige rimeligt at lade flydespæringer blive liggende omkring Minerva indtil flotbringningen den 9. maj 2000, idet der kunne være en restmængde af gas- og smøroleie om bord. Det bemærkes hertil, at hverken SOK eller Forsvarskommandoen var blevet orienteret om, at DBB havde tømt Minerva for olie. Der var en særlig stor risiko for olieforurening med restolien om bord i forbindelse med flotbringningen, idet Minervas bund her blev bevæget hen over havbunden med risiko for skade til følge. Det var derfor også en rimelig, nødvendig og proportional forholdsregel at indsætte Marie Miljø i perioden fra den 8. til den 10. maj 2000.

Da hverken søloven eller havmiljøloven giver konkrete anvisninger på, hvilke omkostninger der er erstatningsberettigede, skal Forsvarskommandoens erstatningskrav opgøres i henhold til dansk rets almindelige erstatningsretlige principper og restpraksis.

Efter bevisførelsen kan det lægges til grund, at såvel omkostningerne til fast løn til Marie Miljø's besætning, vedligeholdelsesomkostninger til Marie Miljø samt administrationsudgifter til bl.a. SOK's ledelse af olieforureningsbekæmpelsen er behørigt opgjort og dokumenteret, og at omkostningerne ikke er urimelige. For så vidt angår omkostninger til vedligeholdelse bemærkes, at disse er medtaget til 7.000 kr. pr. dag, selv om de reelle udgifter hertil er opgjort til 23.828 kr. pr. dag. Da Forsvarskommandoen ikke kræver afskrivninger på miljøskibet dækket, er vedligeholdelsesudgiften den eneste omkostning, der dækker den slitage/værdiforringelse, som indsættelse af miljøskibet medfører.

Administrationsomkostningerne er en direkte konsekvens af miljøskibets indsættelse. Omkostningerne dækker således bl.a. lønudgifter til de medarbejdere hos SOK, der forestod den operative ledelse af indsættelsen af Marie Miljø, lønudgifter til de medarbejdere, der har opgjort Forsvarskommandoens krav, samt udgifter til lokaler, el, kontorartikler, litteratur og kurser til medarbejdere, der behandler havmiljøsa-gerne. Det er fast antaget i retspraksis, at der ydes erstatning for administrationsomkostninger, jf. bl.a. U 2003.156 H.

Forsvarskommandoen har ikke fortabt sit krav over for DBB på grund af passivitet.

Da Kammeradvokatens brev af 18. juli 2001 til Sønstabø Shipping indeholdt et rentepåkrav, har Forsvarskommandoen over for Sønstabø Shipping krav på forrentning fra dette tidspunkt, og i relation til DBB bemærkes, at Kammeradvokatens brev af 1. april 2003 til DBB angav en 10-dages betalingsfrist.

*Sønstabø Shippings advokat* har gjort gældende, at udgifterne for så vidt angår perioden fra den 23. til den 29. april 2000 er udokumenterede. Der er hverken i søloven eller havmiljøloven hjemmel til at opkræve Forsvarskommandoens faste udgifter, idet sådanne udgifter skulle være afholdt uanset grundstødningen af

### 3116

Sønstabø Shippings skib Minerva. Forsvarskommandoen skal alene stilles, som om den skadegørende handling, grundstødningen, ikke var sket.

Sønstabø Shippings ansvar er baseret på et objektivt ansvarsgrundlag, hvilket skærper Forsvarskommandoens bevisskrav til det lidte tab.

Det bestrides, at fast løn ifølge retspraksis skal erstattes af en skadevolder, og der findes kun få og meget konkrete afgørelser herom. I øvrigt udgør bilag 21 og 22, der er udarbejdet af Forsvarskommandoen selv, ikke behørig dokumentation for afholdte lønudgifter.

Der er ikke hjemmel til at opkræve udgifter til vedligeholdelse som påstået af Forsvarskommandoen. I øvrigt har Forsvarskommandoen ikke godtgjort, at de almindelige betingelser for erstatningsansvar, herunder årsagssammenhæng og adækvans, er opfyldt. Forsvarskommandoens udgifter til vedligeholdelse er på ingen måde nogen direkte følge af Minervas grundstødning, og det har ikke været påregneligt for Sønstabø Shipping, at Forsvarskommandoen ville lide et tab i forbindelse med vedligeholdelse på grund af skibets grundstødning.

Endvidere er selve opgørelsen af vedligeholdelsesomkostningerne vilkårlig og er ikke dokumenteret på anden måde end ved en tabel, der er udarbejdet af sagsøger selv.

For så vidt angår administrationsomkostninger gøres det ligeledes gældende, at Forsvarskommandoen ikke har dokumenteret, at Minervas grundstødning har medført øgede udgifter hertil. Der er i retspraksis ikke grundlag for at antage, at offentlige myndigheder kan opkræve generalomkostninger eller administrative omkostninger af en skadevolder, og der findes ikke nogen retspraksis herom, hvor skadevolder er ansvarlig på objektivt grundlag. Under alle omstændigheder er opkrævning af en fast sats på 10% urimelig og vilkårlig.

Sønstabø Shipping er ikke ansvarlig for Forsvarskommandoens omkostninger i relation til perioden fra den 8. til den 10. maj 2000, da Sønstabø Shipping ikke var ejer af Minerva på dette tidspunkt. Ejendomsretten overgik til DBB ved aftale af 28. april 2000. Havmiljølovens § 44 pålægger skibets ejer et objektivt ansvar, og ejer må i relation til denne bestemmelse fortolkes som skibets faktiske ejer.

Endvidere har det hverken været rimeligt eller nødvendigt at foretage miljøbekæmpelse i perioden 8.-10. maj 2000, idet Minervas tanke blev tømt for olie den 28. april 2000. Da der ikke længere var olie på skibet, var der ingen grund til at udlægge flydespærringer efter den 28. april 2000.

Forsvarskommandoens mangel på dokumentation for sine tabsposter har umuliggjort en mindelig løsning af sagen, hvilket må komme Forsvarskommandoen til skade i relation til såvel sagsomkostninger som renter.

Til støtte for den selvstændige påstand over for DBB gøres det gældende, at DBB ved aftalen af 28. april 2000 har påtaget sig ethvert ansvar for Minervas vrage efter overtagelsesdagen, jf. aftalens pkt. 9 og 10. Kravet er ikke bortfaldet på grund af passivitet, da Sønstabø Shipping ikke har givet DBB anledning til at tro, at kravet ikke ville blive forfulgt. DBB skal derfor friholde Sønstabø Shipping for ethvert krav i perioden fra den 8. til den 10. maj 2000.

*DBB's advokat* har gjort gældende, at Forsvarskommandoen ikke kan støtte ret på aftalen af 28. april 2000 mellem Sønstabø Shipping og DBB, da Forsvarskommandoen ikke er part heri.

DBB er heller ikke erstatningsansvarlig i henhold til havmiljølovens § 44. Begrebet ejer skal forstås i overensstemmelse med sølovens § 191 som den registrerede ejer, hvilket DBB først blev den 16. maj 2000.

Hvis retten finder, at Forsvarskommandoen kan rette sit krav vedr. perioden fra den 8. til den 10. maj 2000 mod DBB, gøres det gældende, at kravet er bortfaldet på grund af passivitet. DBB blev registreret ejer af Minerva den 16. maj 2000, hvorfor Forsvarskommandoen allerede medio 2000 burde være klar over, at der var sket et ejerskifte. Den 15. januar 2003 havde Forsvarskommandoen med sikkerhed viden om ejerskiftet, og alligevel blev der først rejst krav mod DBB den 1. april 2003.

Endvidere er det påståvnte beløb over for DBB urimelig højt samt udokumenteret, og ligesom af Sønstabø Shipping gøres det gældende, at det hverken har været rimeligt eller nødvendigt at foretage miljøbekæmpelse i perioden fra den 8. til den 10. maj 2000, da Minerva på dette tidspunkt var tømt for olie.

Til støtte for Sønstabø Shippings påstand over for DBB gøres det gældende, at Sønstabø Shipping har fortabt sit krav ved passivitet. Senest i juni 2001 havde Sønstabø Shipping kendskab til kravet, som på trods heraf først blev rejst i forbindelse med afgivelse af svarskrift den 5. september 2003 i denne sag.

Den fortolkningstvivil, der knytter sig til aftalen af 28. april 2000, herunder at det ikke klart fremgår, at DBB skal friholde Sønstabø Shipping for tab, skal komme Sønstabø Shipping til skade, da Sønstabø Shipping har konciperet aftalen.

### Sø- og Handelsrettens afgørelse

Efter bevisførelsen lægges det til grund, at der efter grundstødningen skete udflydning af olie fra Minerva, og at SOK's indsats i perioden fra den 23. til den 29. april 2000 var nødvendig for at afværge eller begrænse forureningsskade.

Inden bjærgningen havde DBB tømt skibets olietanke, således at der ikke længere bestod risiko for udflydning af olie, men der kunne dog fortsat være lommer af olie samt olie i rørene, og efter de afgivne

### 3117

forklaringer må det lægges til grund, at DBB ikke havde givet miljømyndighederne og søværnet besked om den foretagne tømming. Under disse omstændigheder finder retten det godtgjort, at også indsatsen i perioden fra den 8. til den 10. maj var en rimelig forholdsregel med henblik på at afværge eller begrænse forureningsskade.

Den registrerede ejer i henhold til skibsregisteret er herefter objektivt ansvarlig for de udgifter, der er forbundet med rimelige forholdsregler, jf. sølovens § 191, stk. 1-2 og stk. 5.

Sønstabø Shipping er derfor ansvarlig, idet Sønstabø Shipping ubestridt var registreret som ejer i skibsregisteret på det tidspunkt, da indsatsen fandt sted. At DBB ved købsaftalen med Sønstabø Shipping havde købt vrage, medfører ikke nogen ændring i ansvaret i forhold til Forsvarskommandoen, idet overdragelsen først den 16. august 2000 blev registreret. Det er således alene Sønstabø Shipping, der er kreditor i forhold til DBB ifølge aftalen af 28. april 2000, og Sønstabø Shipping kan ikke unddrage sig sit ansvar over for Forsvarskommandoen ved denne aftale, idet Forsvarskommandoen ikke har givet samtykke til debitorskifte. Havmiljøloven kan heller ikke føre til ansvar for DBB, idet ordet »ejer« i havmiljølovens § 44, stk. 1, i overensstemmelse med sølovens § 191 må fortolkes som »den registrerede ejer.«

Sø- og Handelsretten har ingen grund til at betvivle eller kritisere opgørelsen af hverken medgåede timer eller de med de rimelige forholdsregler forbundne udgifter, og Sø- og Handelsretten finder, at udgifterne, som ikke omfatter sædvanlige udgifter til afskrivning og for-

rentning, må anses for rimelige. Sø- og Handelsretten finder dog anledning til at fremhæve, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis Forsvarskommandoen i form af f.eks. en vejledning offentliggjorde disse takster, således at ejere af skibe og forsikringsselskaber på forhånd havde mulighed for at gøre sig bekendt hermed.

Herefter tages Forsvarskommandoens påstande over for Sønstabø Shipping til følge, og DBB frifindes i forhold til Forsvarskommandoen.

Da DBB ved aftalen af 28. april 2000 har påtaget sig ansvar »som ejer/reder« for enhver skade, som forvoldes af vraget, over for Sønstabø Shipping, og da DBB ikke har underrettet søværnet om, at vraget var tømt for olie, jf. pkt. 11 i aftalen, er Sønstabø Shipping berettiget til at gøre regres mod DBB for sit tab ved at være ansvarlig for indsatsperioden fra den 8. til den 10. maj 2000. Retten finder ikke, at Sønstabø Shipping har givet DBB grundlag for at tro, at dette krav er frafaldet.

1. Jf. U 2005.2970 S.