



**Udskrift af dombogen**

**DELDOM**

Afsagt den 17. december 2009 i

sag nr. BS 1-175/2008:

Assens Havn  
Nordre Havnevej 19  
5610 Assens  
mod  
AB Nestor  
c/o Marine Carrier AB  
Halmgatan 22  
941 21 Piteå  
Sverige  
og  
Rederiet for Sea Endeavour I  
c/o Saga Shipping & Trading Corp. AS  
Storgata 51  
0182 Oslo  
Norge

og sag nr. BS 183/2008:

Nakskov Havn  
Havnegade 2  
4900 Nakskov  
mod  
Rederiet for Sea Endeavour I  
c/o Saga Shipping & Trading Corp. AS  
Kingstown, St. Vincent  
S. Vincent og Grenadinerne

**Sagens baggrund**

Denne sag har i medfør af retsplejelovens § 12, stk. 3, været undergivet kollegial behandling.

Retten deldom vedrører spørgsmålet om, hvem der har rederansvaret i medfør af sølovens § 151 for skader forårsaget af henholdsvis prammen Carrier

5 og slæbebåden Sea Endeavour på henholdsvis Assens og Nakskov Havn.

Havnene har endvidere nedlagt påstand om, at de sagsøgte skal anerkende havnenes søpant i medfør af sølovens § 51, stk. 1, nr. 4. Der er mellem parterne enighed om, at den ved Nykøbing Falster rets kendelse af 18. januar 2008 foretagne arrest i fartøjerne er gjort for havnenes påståede erstatningskrav for skader på havnene, og at spørgsmålet om havnenes søpant først er rejst efter justificationssagernes anlæg.

### **Parternes påstande**

#### **BS 175/2008:**

#### Sagsøger, Assens Havn:

Assens Havn har under delhovedforhandlingen nedlagt følgende påstande:

1. Sagsøgte AB Nestor tilpligtes at anerkende, at AB Nestor er ansvarlig som reder for skader forårsaget af Carrier 5.
2. Sagsøgte Rederiet for Sea Endeavour I tilpligtes at anerkende, at Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited er ansvarlig som reder for skader forårsaget af Sea Endeavour I.
3. Sagsøgte AB Nestor tilpligtes at anerkende, at Assens Havn har søpant i Carrier 5 for sit eventuelle erstatningskrav for skader forårsaget af Carrier 5.
4. Sagsøgte Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited tilpligtes at anerkende, at Assens Havn har søpant i Sea Endeavour I for sit eventuelle erstatningskrav for skader forårsaget af Sea Endeavour I.
5. Sagsøgte Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited's påstand om ophævelse af arrest i Sea Endeavour I nægtes fremme.

#### Sagsøgte AB Nestor:

AB Nestor har under delhovedforhandlingen nedlagt påstand om frifindelse.

#### Sagsøgte Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited:

Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Li-

मितed har under delhovedforhandlingen nedlagt påstand om frifindelse og har nedlagt følgende selvstændige påstand:

Den af Fogedretten i Nykøbing Falster den 18. januar 2008 foretagne arrest af Sea Endeavour I ophæves.

**BS 183/2008:**

Sagsøger Nakskov Havn:

Nakskov Havn har under delhovedforhandlingen nedlagt følgende påstande:

1. Sagsøgte, Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited, tilpligtes at anerkende, at Rederiet for Sea Endeavour I er ansvarlig som reder for skader forårsaget af Sea Endeavour I.
2. Sagsøgte Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited's påstand om ophævelse af arrest i Sea Endeavour I nægtes fremme.

Sagsøgte Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited:

Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Limited har under delhovedforhandlingen nedlagt påstand om frifindelse og har nedlagt følgende selvstændige påstand:

Den af Fogedretten i Nykøbing Falster den 18. januar 2008 foretagne arrest af Sea Endeavour I ophæves.

**Oplysningerne i sagen**

I forbindelse med transport af roer fra Fyn til Lolland skete der skader på havnene i Assens og Nakskov. Skaderne er sket i forbindelse med slæbebåden Sea Endeavour I og prammen Carrier 5's benyttelse af havnen.

Sagsøgte AB Nestor er registreret ejer af prammen Carrier 5, og Saga Shipping & Trading Corporation Limited (Herefter: Saga) er registreret ejer af slæbebåden Sea Endeavour I.

Der er af fogedretten den 18. januar 2008 foretaget søarrest mod rederierne for Sea Endeavour I og Carrier 5 under henvisning til sølovens bestemmelser herom. Arresterne er inden 7 dages fristen i retsplejelovens fulgt op med udtagelse af justificationsstævninger mod de sagsøgte.

Baggrunden for transporterne var en aftale af 14. februar 2007 mellem Roctransport Assens A/S, i kontrakten kaldet kunden, med A. Fage-Pedersens Eff. ApS som operatør for kunden og Skåne Entreprenad Service

AB (Herefter: SES) som transportør, om transport af roer.

I den forbindelse chartrede SES bl.a. slæbebåden Sea Endeavour I af Saga og prammen Carrier 5 af AB Nestor.

Mellem Assens havn og Person 2's Eftf. ApS blev der den 30. juli 2007 indgået en aftale om vareafgift samt havneafgift vedrørende prammene, som benyttes i forbindelse med udskibningen. Prisen pr. rundtur indeholder udgifterne til skibsafgifter, betaling for eventuel lods, assisterende slæbebåde og bunkers, smøreolie, ferskvand med mere til slæbebådene.

Anløb m.v. af havnene er reguleret af havnereglementerne for havnene. Der er tale om regler svarende til Kystdirektoratets standardreglement for trafikhavnene. Der er ikke i reglementet bestemmelser, der regulerer et eventuelt erstatningsansvar for skader forårsaget af benyttelse af havnene.

Der findes ikke andet aftalegrundlag vedrørende benyttelsen af Assens og Nakskov havne.

#### **Vedrørende Sea Endeavour I (Herefter: Slæbebåden)**

Slæbebåden blev ved certeparti af 9. juli 2007 bortfragtet til SES af Saga for en 2 årig periode fra 10. juli 2007.

Parterne er uenige om, hvorvidt bortfragtningen er sket som tidscerteparti, hvor det er skibets lastkapacitet, der chartres pr. tidsenhed, og hvor rederibeføjelserne ikke overgår fra ejer til befragter, eller om der er tale om at bare boat-certeparti, hvor det er selve skibet, der stilles til befragterens rådighed åledes, at det er befragteren, der skal sørge for mandskab, udrustning m.v. af skibet, og hvor rederibeføjelserne overgår til befragteren.

Certepartiet er indgået på en BIMCO standardkontrakt, Baltime 1939, der regulerer tidscertepartier. Der findes ligeledes en BIMCO standardkontrakt vedrørende bare boat-certepartier. Der er i kontrakten foretaget overstregninger, bl.a. i forbindelse med pkt. 3 om ejerens forpligtelser.

Forinden indgåelsen af kontrakten havde der været bl.a. e-mailkontakt mellem SES og Saga. Det fremgår således af oversættelsen af mail af 3. juli 2007 mellem SES og Saga, at "Jeg bekræfter herved, at vi indgår et bare boat-certeparti næste uge i henhold til de betingelser og vilkår, vi har aftalt telefonisk og med en pris på EUR 3.500 per dag for begge skibe. Vores mandskab kommer om bord på det relevante skib den 14. juli 2007, hvor vi overtager skibene. Vær venlig at meddele dette til "watch man", og vi ses i øvrigt i Esbjerg samme dag."

Parterne er under sagen enige om, at det kan lægges til grund, at det var SES, der stod for bemanningen af slæbebåden, og parterne er endvidere

enige om, at det var SES, der tegnede forsikringerne og var forsikringstager.

### Vedrørende Carrier 5 (Herefter: Prammen)

Der er tale om en pram uden besætning og uden ejet fremdriftsmaskineri. Prammen er bl.a. registreret i det svenske skibsregister.

Prammen blev ved certeparti af 1. maj 2007 bortfragtet til SES af AB Nestor.

Certepartiet er indgået på en BIMCO standardkontrakt vedrørende "Tow-hire", der regulerer aftaler om slæbning ved slæbebåd pr. tidsenhed, således at det er "hirer", der har slæbebehovet og derfor lejer slæb af slæbebådsejeren, "tugowner". Som "Tugowner" er anført AB Nestor og som "Hirer" er anført SES, og som "tow" (slæbebåd) er anført Carrier 5. Kontrakten vedrører tillige AB Nestors samtidige udleje af de af AB Nestor ligeledes ejede Mercur, der er en slæbebåd, og Carrier 8, der er en til Carrier 5 svarende pram, til SES.

### Forklaringer

Der er under delhovedforhandlingen afgivet følgende forklaringer:

**Person 1** har forklaret bl.a., at han nu er pensioneret efter at have været havnechef i Assens i 33 år. Det er ham, der har lavet havnens standardreglement, som i det væsentlige er udarbejdet efter Kystdirektoratets forlæg. Der er ingen regler om ansvar og erstatning for skader på havnen i standardreglementet. Han kender ikke transportaftalen mellem Roetransport Assens A/S og SES og **Person 2**. Han så aftalen første gang, da havnens advokat sendte en kopi af aftalen til ham efter det sidste retsmøde. Den eneste aftale, havnen har indgået er med **Person 2** om skibsafgiften. Det var i denne sag en månedsaftale. Lejeafgiften var på det pågældende tidspunkt 5 kr. pr. ton, men de forhandlede prisen ned til 2,50 kr. pr. ton. Han vidste, at der var en bagvedliggende aftale. I begyndelsen var der både tale om lokale og svenske firmaer. Først, da skibene begyndte at anløbe havnen, indså han, at det bagvedliggende firma måtte være SES. Havnen havde ingen aftaler med SES. **Person 2** er et shippingfirma, der omfatter rederi, befragtning og skibsmæglervirksomhed. Han ved ikke, hvilken kasket

**Person 2** havde på i denne sag. Generelt sender havnen faktura på skibsafgifter til skibsmægleren, der betaler fakturaen, og så får pengene hjem igen fra rederne. Det er **Person 2's** opgave at finde ud af, hvilke redere, der skal betale hvad. En slæbebåd trækker en pram efter sig. En pram kan ikke sejle uden en slæbebåd. En pram er uden besætning. Når prammen anløber havnen, står to mand fra slæbebåden ombord i forbindelse med lodsnig og lastning. Havnen foretrækker aftaler, der gælder det hele på en gang. Havnen ville ikke have accepteret, hvis de vidste, at der var tale om et bare boat lignende arrangement. Havnen får besked fra shippingkontoret om og

når, der anløber et skib. Havnen sender efterfølgende faktura til shippingfirmaet. Han har aldrig haft et bare boat skib før. Han har aldrig haft anledning til at undersøge, om skibe, der anløb havnen var bare boat chartrede. Efter denne sag har de jo lært, at de skulle have reageret allerede efter den første skade på havnen. Så ville de have holdt skibet tilbage og fået problemerne løst med forsikringsselskaberne inden 24 timer. Dengang tænkte de, at de ikke kunne tilbageholde skibene med alle roerne, og at der i stedet måtte findes en løsning efterfølgende. Efter de første skader på havneanlægget kontaktede han havnens mellemmand **Person 2**, der kontaktede SES, der sagde, at der ikke var grund til panik, for bådene var forsikrede, og det hele ville blive ordnet til sidst. I januar 2008 holdt de et møde med de involverede parter. **Person 3** fra forsikringsselskabet Theo Koch i København havde indkaldt til mødet, men der kom ikke rigtig noget ud af det, og derfor kontaktede havnen sin advokat, og der blev indledt en arrestforretning. Normalt sender de faktura vedrørende vareafgiften direkte til aftagerne, f.eks. Danisco. Før anløb kontakter rederne den lokale skibsmægler, der kontakter havnen og oplyser om skibets anløb, tid og periode. I den konkrete sag var det således **Person 2**, der kontaktede havnen. Vidnet hørte først om Saga efter denne sags opstart. Havnen har accepteret transporten uden at vide, hvem der var reder eller ejer af de skibe, der skulle transportere roerne. På mødet i januar deltog **Person 4** fra SES, dennes formand, **Person 5**, sammen med fra forsikringsselskabet **Person 3**. Fra havnen deltog han selv og havnens bestyrelsesformand. På mødet besigtigede de skaderne og drøftede ansvaret og erstatning, men de nåede ikke til en aftale. Det var **Person 3** fra forsikringsselskabet Theo Koch, der havde indkaldt til mødet.

**Person 6** har forklaret bl.a., at han siden 1995 har drevet en skibsmæglervirksomhed, **Person 2** på Assens Havn. Han sidder i bestyrelsen for Assens Havn. Firmaet er primært agent for de skibe, der anløber havnen, men har også last- og lodsningsopgaver. I praksis får de meddelelse fra rederen om, at et skib er på vej, herunder får de oplysninger om skibets besætning, anløbstidspunkt m.v. Herefter kontakter de havnen og diverse relevante myndigheder, f.eks. told. Havnen fakturerer afgiften til firmaet, og de afregner afgiften over for rederen, typisk først når skibet er afsejlet. I den senere tid er de også begyndt også at få forhåndsbetaling fra rederne. Da Assens sukkerfabrik lukkede, vidste de, at der var en række roer, der skulle transporteres til Nakskov. Mulighederne for vejtransport blev undersøgt, men forkastet. Den lokale roedyrkerforening kontaktede hans firma for undersøgelse af muligheden for fragt ad søvejen. Roedyrkerforeningen stiftede herefter roetransportselskabet, Roetransport Assens A/S. Han var agent for selskabet og tilsvarende var **Person 7's** Eftf. agent for selskabet i Nakskov Havn. Aftalen i ekstraktens side 76 mellem hans firma og havnen er indgået på vegne roetransportselskabet. Roetransportselskabet deltog selv i forhandlingerne med havnen om prisen, herunder den opnåede rabat på vareafgiften. Han er aldrig blevet stævnet for manglende betaling af havneafgiften. Han er ikke blevet holdt ansvarlig for skaderne på Assens Havn. Han

kan ikke huske, hvornår havnen blev orienteret om, hvilke skibe, der skulle forestå transporterne. Der er faste takster for skibsafgifter. Hvad han skal have for at være agent er havnen uvedkommende.

**Person 8** forklarede, at han er havnechef i Nakskov Havn. Han er uddannet skibsfører og skibingeniør og har bl.a. arbejdet i Søfartsstyrelsen og for det rådgivende ingeniørfirma Carl Bro, indtil han for 10 år siden blev havnechef i Nakskov. Han blev kontaktet af Roedyrkerforeningen og **Person 2**, der er skibsmægler. De drøftede pris og vilkår for roetransporter og aftalte herunder, at vareafgiften skulle faktureres til **Person 2**. Skibsafgiften skulle skibsmægleren tage sig af. **Person 7** Eftf. er både stevedore og klareringsagent/skibsmægler i Nakskov Havn. Havnen fakturerede **Person 7's** Eftf., idet havnen betragtede firmaet som repræsentant for de anløbne skibes rederi. Havnen havde ikke kendskab til, hvordan **Person 7** afregnede bagud. Da havnen fakturerer **Person 7**, har havnen ingen interesse i at vide, hvilke rederier, **Person 7** endeligt afregner skibsafgifterne over for. I begyndelsen var det **Person 2** for så vidt angår selve forretningsgangen, og der ligger også et bekræftende mødereferat vedrørende betalingerne for roetransporterne, herunder af vareafgift. Havnen kendte ikke til SES. Første gang han så pramme anløbe havnen, konstaterede han, at prammene blev sejlet meget uprofessionelt. Prammene slingrede, og havnen var derfor agtpågivende fra starten. Havnen betragtede transporterne som et foretagende og havde ikke kendskab til SES og/eller andre aktører. Søfartsstyrelsen besigtigede prammen og i særlig grad Sea Endeavour I. Sidstnævnte og vist nok også Carrier 5 blev tilbageholdt af Søfartsstyrelsen på grund af fejl og mangler. Sea Endeavour I ligger stadig på havnen. Den bliver ikke passet. Når de beder rederiet om at komme, så kommer de. I begyndelsen fik havnen sine penge, men til sidst havde havnen flere udestående fordringer på bl.a. løbende udgifter ved anløb og **Person 7** ville ikke længere lægge penge ud. Havnen begyndte derefter at sende regninger direkte til SES, fordi havnen i løbet af sagen havde forstået, at det var SES, der var operatør på sagen. Der var mange møder om de opståede skader på havnens anlæg. Havnen gjorde sit krav gældende over for SES. Normalt ville de have rejst kravet over for skibets klareringsagent. Hvis havnen vil være sikker på at få sine penge, skal havnen derfor have en aftale med en klareringsagent eller have betaling, før skibet afsejler. En klareringsagent er en skibsmægler. Klareringsagenten var **Person 7**, der imidlertid havde meldt ud, at de ikke ville have mere med sagen, herunder skaderne at gøre. Vidnet havde derefter nogle ret skrappe samtaler med **Person 5** fra SES, hvor vidnet faktisk truede med at havnen ville lukke for anløb af SES' transporter. **Person 4** fra SES sendte så en mail den 3. december 2007 til havnen, hvori han på vegne SES påtog sig skadesansvaret. Havnen fik også et beløb på ca. 47.000 kr. Pengene viste SES' vilje til at betale for skaderne, og havnen tillod derfor, at de fortsat sejlede på havnen. Havnen havde kun SES at holde sig til, så der var nogle indchartrede skibe, som de smed fra sig på et tidspunkt. Set i hans verden er det rederen for skibsføreren, der er ansvarlig for skader. Skibsføreren på slæbe-

bådene er ansvarlig for skader forårsaget af slæbebådene. Når det er pramme, der forårsager skaderne, er det lidt mere kompliceret. Havnen har modtagepligt, fordi de har monopol på at drive trafikhavn. Han anser havnen for en interface mellem sø- og landtransport. De faciliterer bare overgangen fra køl til vej. Det er ikke normalt, at havnen kender de bagvedliggende aftaler, idet havnen fakturerer den stedlige skibsmægler, hvis ansvar og risiko det herefter er at afregne skibsafgiften over for rette reder.

**Person 9** har i et retsmøde forud for delhovedforhandlingen afgivet følgende forklaring, der er dokumenteret under delhovedforhandlingen:

**Person 9** forklarede bl.a., at han er direktør i Saga Shipping og Trading Corporation Limited, der ejer Sea Endeavour I. Når Sea Endeavour I udlejes, er det altid på "bare boat" basis. I juni 2007 var han i Esbjerg, hvor han mødte **Person 4** fra Skåne Entreprenad Service AB. Denne viste interesse for længere tids leje af Sea Endeavour I på "bare boat" basis. De havde nogle længerevarende forhandlinger herom og enedes bl.a. om en dagspris på 3.500 Euro for en 2-årig periode. **Person 4** bekræftede de aftalte vilkår i en mail af 3. juli. Det var Skåne Entreprenad Service AB, der herefter udarbejdede kontrakten, der imidlertid viste sig at være en standardkontrakt for tidsbefragtning (Balltime 1939). Dette gjorde han opmærksom på og fik svaret, at det var en fejltagelse, men at ejerens forpligtelser var streget i kontrakten, så det svarede til en "bare boat" lejeaftale. Der blev da også den 16. juli udarbejdet en "Protocol of Delivery" (overdrageleserklæring), der kun udarbejdes ved salg og ved bare "boat leje", men ikke ved tidsbefragtning. Skåne Entreprenad Service AB bragte sit mandskab ombord og overtog kontrollen over skibet. Derefter var det Skåne Entreprenad Service AB, der afholdt alle omkostninger og stod for alt vedrørende skibet, så som mandskab, vedligeholdelse, reservedele og bunker mv. Skåne Entreprenad Service AB havde endvidere både ansvars- og kaskoforsikret skibet i eget navn, hvilket alene sker ved "bare boat" leje. Ved tidsbefragtning er det udlejeren, der er forsikringstager. Efter et par måneder stoppede Skåne Entreprenad Service AB med at betale fakturaerne på lejen, og Saga Shipping og Trading Corporation Limited besluttede at standse skibet. De kunne imidlertid ikke i de næstfølgende måneder finde ud af, hvor skibet sejlede. De fik derefter oplysninger om, at skibet sejlede ved Assens, og de fik kontakt med skibsmæglerfirmaet **Person 2**, der kunne oplyse, at skibet sejlede mellem Assens og Nakskov. De havde kontakt med havnechefen i Assens havn, **Person 1**, den 29. november og med havnechefen i Nakskov havn, **Person 8**, den 2. december 2007, hvor de i Nakskov havn konstaterede, at Skåne Entreprenad Service AB havde forladt skibet og taget skibspapirerne med. **Person 8** sagde, at de ikke behøvede at flytte skibet fra havnen. De kontaktede Søfartsstyrelsen og oplyste om "bare boat" udlejningen af skibet og om de borttagne skibspapirer. Søfartsstyrelsen tilbageholdt skibet og meddelte dem en frist på 2 uger til at fremskaffe certifikater for skibet. Den 19. december havde de fremskaffet certifikaterne, og Søfartsstyrelsen frigav skibet. Skibspapirerne var således i orden, men inden de kunne sejle med skibet, var de dog nødt til at anskaffe det nødvendige sik-

kerhedsudstyr. Da de henvendte sig til havnecheferne hhv. den 29. november og den 2. december, fik de ikke oplyst noget om, at skibet havde været involveret i skader på havnene. Dette fandt de først ud af, da skibet blev ar- resteret den 18. januar 2008. De har efterfølgende haft kontakt til forsik- ringsselskabet Navigator, hvor Skåne Entreprenad Service AB havde an- svarsforsikret skibet, men forsikringsselskabet oplyste, at henvendelse om garanti for skaderne skulle komme fra forsikringstageren, Skåne Entreprenad Service AB. Han kender intet til et firma ved navn Saga Shipping i Os- lo."

### Parternes synspunkter

#### BS 175/2008:

Sagsøgeren Assens Havn har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 21. oktober 2009, hvoraf fremgår:

"Ad sagsøgte 1:

#### Er Carrier 5 et selvstændigt fartøj/skib?:

Det gøres gældende, at prammen, Carrier 5 er et fartøj/skib i sølovens forstand, således at rederen for fartøjet er ansvarssubjekt for de skader der kan henføres til Carrier 5. Fartøjet er indregistreret som et fartøj i det svenske skibregister og har fået tildelt kendingsbogstaver/call sign. Fartøjet har målebrev og andre certifikater, og er klassificeret hos et klassifikationsselskab. Sagsøgte 1 har tegnet forsikring for Carrier 5 som dækker sagsøgte 1's ansvar over for tredjemand for eksempelvis påsejlingsskader. Det er ikke en forudsætning for at anse Carrier 5 for et fartøj i sølovens forstand, at fartøjet har eget fremdrifts-maskineri. Søfartsstyrelsen betragter Carrier 5 som et selvstændigt fartøj underlagt reglerne om f.eks. Port State Control, og Carrier 5 var da også flere gange tilbageholdt af Søfartsstyrelsen i den periode hvor roetransporterne foregik. Søfartsstyrelsen henvendte sig i den forbindelse til sagsøgte 1, idet sagsøgte 1 bærer ansvaret for Carrier 5, herunder for skibets vedligeholdelse og overholdelse af gældende forskrifter.

#### Ansvar hos rederen for slæbebåd og/eller pram?:

Sagsøger gør gældende, at det er Carrier 5 (frem for de respektive slæbebåde) der er det ansvarlige fartøj for påsejlingsskaderne. Transporterne gik ud på, at prammen (med last af roer) skulle flyttes fra Assens til Nakskov. For at dette kunne lade sig gøre, måtte der gøres brug af slæbebåde; slæbebådene var således nødvendige for, at prammen kunne sejle og udføre de transporter/det stykke arbejde, prammen var bestilt til. Slæbebådene arbejdede som prammens fremdriftsmaskineri og derved i prammens interesse/tjeneste. Instruktionerne og kontrollen af slæbebådene foregik fra prammen/hos befragter af prammen.

Rederen for Carrier 5 er efter sølovens § 151 også ansvarlig for fejl og

forsømmelser hos selvstændigt virkende tredjemænd, som eksempelvis en slæbebåd, idet sådanne fejl og forsømmelser er begået i prammens interesse og i forbindelse med prammens drift. Det gøres gældende, at sølovens § 151 indebærer, at rederen for Carrier 5 er ansvarlig for navigationsfejl på slæbebådene. Det bemærkes, at dette er fastslået i den norske sølovs § 151, hvor slæbebåde udtrykkeligt er omfattet af rederens ansvar på samme måde som ansvaret omfatter eksempelvis en lods. Dansk ret må formodes at være i overensstemmelse med norsk ret også på dette punkt. Efter engelsk ret er rederen for en pram ligeledes ansvarlig for eventuelle fejl eller forsømmelser hos slæbebåden.

Det forhold, at der ikke var en besætning på Carrier 5 på tidspunktet for påsejlingerne, indebærer ikke, at rederen for Carrier 5 undgår ansvar, idet fejl og forsømmelser hos besætningen på slæbebådene må tilskrives rederen for Carrier 5 i medfør af sølovens § 151. Da Carrier 5 efter det oplyste ikke havde egen besætning, men gjorde brug af besætningen på slæbebådene under sejladsen, må besætningen på slæbebådene identificeres med/betragtes som besætningen på Carrier 5.

I den som bilag B fremlagte aftale (TOWHIRE) ekstrakten s. 83ff fremgår det af klausul 22, at Hirer garanterer – i tilfælde hvor Hirer ikke selv er ejer af slæbet – at Hirer har bemyndigelse til at indgå TOWHIRE-aftalen på vegne af ejeren af slæbet (i dette tilfælde sagsøgte 1) således at sagsøgte 1 som ejer af Carrier 5 bindes af bestemmelserne i TOWHIRE. Dette gælder så meget desto mere når sagsøgte 1 er datterselskab af eller på anden måde forbundet til Tugowner/Marine Carrier AB, således at sagsøgte 1 har været bekendt med, at der blev indgået TOWHIRE-aftale mellem Marine Carrier og SES vedr. det af sagsøgte 1 ejede slæb/Carrier 5. Klausul 22 indebærer, at sagsøgte 1 som ejer af slæbet må identificeres med SES i aftalen, således at der med HIRER i TOWHIRE menes SES og Sagsøgte 1.

I den som bilag B fremlagte aftale (TOWHIRE) indgået mellem sagsøgte 1 og SES, forudsættes det, at rederen for Carrier 5 kan ifalde et ansvar for skader på tredjemands ejendom, jf. klausul 18.2 (b) (ii). Det fremgår, at slæbet/sagsøgte 1/Hirer skal skadesløsholde ejeren af slæbebåden/Tugowner for erstatningskrav mod slæbebåden/Tugowner, der skyldes slæbets påsejling af eksempelvis kajanlæg, og det anerkendes således i aftalen, at det fartøj, der fysisk påfører tredjemand skaderne, anses for at være skadevolder og ifalder ansvar overfor tredjemand; det er derfor ikke korrekt, når sagsøgte 1 gør gældende, at rederen for Carrier 5 ikke kan være ansvarlig. Det er dog ved indgåelsen af TOWHIRE aftalt, at i det indbyrdes forhold mellem SES og sagsøgte 1 skal ansvaret i sidste ende bæres af Carrier 5/Hirer.

Det er bestrides, at TOWHIRE indebærer, at alene SES kan anses som HIRER og skal bære ansvaret for skader der kan henføres til Carrier 5 efter klausul 18.2 (b). I medfør af klausul 22 må sagsøgte 1 også anses for at være

HIRER, og ansvar der vedrører Carrier 5 i medfør af klausul 18.2 (b) ifaldes således (også) af sagsøgte 1 som ejer af Carrier 5.

Er sagsøgte 1 eller SES reder for Carrier 5?:

Det gøres gældende, at sagsøgte 1 som ejer af Carrier 5 skal anses som reder og bærer ansvaret for de skader, der kan henføres til Carrier 5. Det bestrides, at der mellem sagsøgte 1 og SES er indgået aftale svarende til bare boat befragtning af Carrier 5, ligesom det bestrides, at det på anden måde skulle være aftalt, at sagsøgte 1's rederbeføjelser og ansvar overgik til SES. Den mellem parterne indgåede aftale (TOWHIRE) indebærer ikke, at sagsøgte 1's ansvar som reder ophører, ligesom TOWHIRE heller ikke på anden måde kan sidestilles med en aftale bare boat befragtning. Hvis parterne havde ønsket bare boat befragtning skulle parterne have anvendt formularen BARGE-HIRE i stedet.

Der henvises i øvrigt til det anførte ovenfor vedr. TOWHIRE klausul 22 som indebærer, at sagsøgte 1 anses for HIRER og må bære ansvaret for skader der kan henføres til Carrier 5. TOWHIRE aftalen støtter, at sagsøgte 1 også i forhold til sagsøger er ansvarlig.

Søpant:

Forudsat at retten kommer frem til at skaderne helt eller delvist er forårsaget af Carrier 5, og at rederen for Carrier 5 er ansvarlig (uanset om det måtte være sagsøgte 1 eller SES), gøres det gældende, at sagsøger i medfør af sølovens § 51, stk. 1, nr. 4 har søpant i Carrier 5 for sit erstatningskrav.

I forhold til sølovens kap. 5 om søpant anses Carrier 5 også som et fartøj/skib, som der kan stiftes og tinglyses panterettigheder over (kontraktspant) og som der i medfør af sølovens bestemmelser automatisk opstår søpant i for særlige typer af krav.

Sagsøger gør gældende, at der i mangel af aftale med sagsøger om ansvar m.v. er tale om et erstatningskrav uden for kontrakt. Der foreligger ikke en kontrakt eller andet kontraktsretligt grundlag med sagsøger, der afskærer søpanteretten. Sagsøger indgik skriftlig aftale med **Person 2** om vareafgiftens størrelse og betaling af skibsafgift. Skibsafgiften blev faktureret til og betalt af **Person 2**; om **Person 2** har viderefaktureret skibsafgiften til andre er uden betydning.

Det bestrides som udokumenteret, at **Person 2** optrådte som skibsmægler eller anden mellemmand på vegne af SES eller sagsøgte 1. Sagsøger forhandlede om priserne for anvendelse af havnen med **Person 2**, som ikke tog forbehold for eller på anden måde tilkendegav, at **Person 2** optrådte som skibsmægler og indgik aftalen på vegne af andre; dette fremgår da heller ikke af de med sagsøger indgåede aftaler eller af kontrakten om vareafgift og skibsafgift. Sagsøger havde ingen aftaler med

sagsøgte 1 eller SES og anså **Person 2** for at være aftalepart.

Subsidiært gøres det gældende, at sagsøger har søpant for sit erstatningskrav i Carrier 5 selv hvis retten lægger til grund, at der bestod et aftalegrundlag mellem sagsøger og SES, idet aftalegrundlaget da alene vedrørte skibsafgiften og ikke ansvar for skader på sagsøgers ejendom. De fremlagte aftaler regulerer ikke ansvar for tingsskade, ligesom sagsøgers forretningsbetingelser også er tavs herom. Det gøres gældende, at søpant alene er udelukket efter sølovens § 51, stk. 1 nr. 4 hvis der foreligger en konkret aftale om ansvar. Sagsøger kan i denne sag ikke støtte kravet på aftale, idet der ikke foreligger en aftale om under hvilke omstændigheder og efter hvilke regler der ifaldes ansvar for skade på sagsøgers ejendom.

#### Ad sagsøgte 2:

##### Bare boat eller tids-befragtning?

Det bestrides, at den som bilag F fremlagte aftale baseret på BALLTIME 1939 indebærer, at Sea Endeavour I var bare boat befragtet til SES. BALLTIME 1939 er et tids-certeparti og indebærer ikke overgang af rederbeføjelser til SES, uanset hvad der i praksis måtte være aftalt omkring bemanning, forsikring, mv.

Sagsøgte 2 fremhæver en række forhold, der efter sagsøgte 2's opfattelse indikerer, at der forelå bare boat befragtning (i modsætning til tids-befragtning). Det bestrides, at Sea Endeavour I var bareboat befragtet til SES, og de forhold, som sagsøgte 2 har påpeget til støtte for bare boat befragtning indebærer ikke, at der foreligger bare boat befragtning, navnlig når der foreligger en gyldig kontrakt om noget andet (tidsbefragtning).

Det bestrides, at korrespondance med SES eller med tredjemand kan indebære, at aftalen om tidsbefragtning får et andet indhold end ordlyden tilsiger. Det bemærkes, at det er uden betydning hvordan sagsøgte 2 og SES betegner forholdet og hvordan de i øvrigt indretter sig, når der ikke er indgået en aftale om bare boat kontrakt, men en aftale om tidsbefragtning.

Sagsøgte 2 og SES har indgået i en kontrakt, som sagsøgte 2 efterfølgende forsøger at give et indhold der markant fraviger kontraktens ordlyd. Det siger sig selv, at sagsøgte 2 ikke ensidigt kan ændre den indgåede kontrakt med virkning over for tredjemand/sagsøger.

Det bestrides om udokumenteret, at det var intensionen, at SES skulle være reder for Sea Endeavour I og påtage sig ansvar som ellers påhvilede sagsøgte 2, ligesom det bestrides, at partnerne med virkning over for sagsøger gyldigt kan aftale en funktionsfordeling som ved bare boat befragtning, der indebærer, at sagsøgte 2 frifindes for ansvar, når sagsøger hverken har accepteret eller har været bekendt med, at det ikke var skibets

registrerede ejer, der var den ansvarlige part for Sea Endeavour I.)

Det gøres gældende, at sagsøgte 2 (og ikke SES) skal anses som reder for Sea Endeavour I og dermed er ansvarlig efter sølovens § 151 for de skader kan henføres til Sea Endeavour I.

#### Søpant

Sagsøger gør gældende, at sagsøger har søpant i Sea Endeavour I for sit krav for sit krav uanset om sagsøgte 2 eller SES anses for reder og bærer ansvaret.

Det bemærkes, at der ikke foreligger en kontrakt eller anden aftale mellem sagsøger og sagsøgte 2 som afskærer sagsøger søpanteret. Sagsøger henviser i øvrigt til det ad sagsøgte 1 anførte vedr. dette punkt ovenfor.

#### Ophævelse af arresten?:

Der er ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at ophæve arresten, og retten må tage stilling til dette punkt under hovedforhandlingen, hvor spørgsmålet om i hvilket omfang Sea Endeavour I har forårsaget skader på nordkajen, vil være aktuel.

Hvis retten ikke anser sagsøgte 2 for at være rette ansvarssubjekt, idet SES anses for at være reder for Sea Endeavour I, er der trods dette ikke grundlag for at ophæve arresten, idet justifikationsstævningen og fordringen, for hvilken arresten er gjort, er rettet imod "Rederiet for Sea Endeavour I". Der vil således være overensstemmelse mellem den part, som er ansvarlig for skaderne og den part, som kravet er rettet imod, idet det bemærkes at sagsøger efterfølgende vil kunne berigtige c/o adressen for rederiet, hvis retten mod forventning kommer frem til, at SES må anses for at være reder. Det bestrides, at kravene i retsplejelovens § 634 omkring rettidig anlæggelse af justifikationssag mod den ansvarlige part ikke er opfyldt.

#### Forhøjede omkostninger til sagsøgte 2?:

Det bestrides, at der er grundlag for at tilkende sagsøgte 2 forhøjede omkostninger, hvis sagsøgte 2 frifindes. Del-hovedforhandlingen i marts/april 2009 blev udskudt efter de sagsøgtes anmodning. Sagsøger har ikke tilbageholdt oplysninger om kontraktgrundlagene; navnlig ikke i forhold til SES fordi der slet ikke er indgået aftaler med SES!

Sagsøger bestrider, at sagsøger burde have inddraget SES i retssagen. Sagsøger har intet kontraktforhold til SES, og det er mere nærliggende, at de sagsøgte involverer deres kontraktspart i retssagen, såfremt de sagsøgte er af den opfattelse, at ansvaret påhviler SES. Der henvises i den forbindelse til de mellem de sagsøgte og SES indgåede kontrakter, som i et vist omfang tager højde for den indbyrdes fordeling af et ansvar over for tredjemand."

Sagsøgte AB Nestor har i forhold til Assens Havn i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 6. oktober 2009, hvoraf fremgår:

"Spørgsmålet om, hvorvidt sagsøger har søpant i sagsøgte 1's pram, bør ikke behandles, uden at der indgår en vurdering af, om sagsøgte 1 principielt er ansvarlig over for sagsøger.

Det gøres gældende, at sagsøgers krav mod sagsøgte 1 er et krav om erstatning efter reglerne om erstatning uden for kontrakt.

Den grundlæggende betingelse for at fremme et sådant krav er, at sagsøgte 1 har handlet uagtsomt.

Der er ikke påvist mangler ved CARRIER 5, og sagsøgte 1 havde intet med den praktiske gennemførelse af slæbene at gøre. En pram kan pr. definition ikke handle uagtsomt, idet den blot er et stykke materiel, ligesom en plov eller en anhænger.

Såfremt der skal peges på en ansvarlig skadevolder i denne sag, må dette være det eller de selskaber, som hæfter for fejl begået af besætningen på slæbebådene (herunder sagsøgte 2's slæbebåd) eller for mangler ved samme.

Den omstændighed, at CARRIER 5 kan være og er registreret i det svenske fartøjsregister, er udtryk for en tingsretlig registreringsmulighed, jf. for Danmarks vedkommende sølovens § 11, stk. 3. En sådan registrering gør ikke prammen til et bemanded skib. Og dette forhold ændrer ikke ved det faktum, at tvisten mellem sagsøger og sagsøgte 1 skal afgøres efter reglerne om erstatning uden for kontrakt.

Det gøres gældende, at sølovens § 151 ikke har nogen relevans i nærværende sag. Dels er en pram uden fremdriftsmaskineri ikke et "skib" i sølovens § 151's forstand, og dels fastslår denne bestemmelse, hvilken personkreds rederen er ansvarlig for (sammenlign DL 3-19-2). Slæbene blev ikke udført i sagsøgte 1's interesse.

Det bemærkes, at ved udleje (bareboatbefragtning) er den registrerede ejer ikke ansvarlig over for tredjemand for eksempelvis kollisionsskader. Ansvaret påhviler lejereren, der har bemanded skibet.

Sagsøgte 1 hæfter ikke for nogen af de personer eller selskaber, der potentielt kan blive anset for at være skadevoldere, eller som kan være ansvarlige på et kontraktuelt grundlag.

Det bestrides, at fejl eller forsømmelser hos besætningen på slæbebådene kan tilskrives CARRIER 5 i medfør af lovens § 151, ligesom det bestrides,

at besætningen på slæbebådene identificeres med CARRIER 5. Det gøres gældende, at sagsøgers anbringender om, at slæbebådene arbejdede i CARRIER 5's interesse, er en konstruktion uden støtte i sagens faktum. Det var ubestrideligt SES, der havde påtaget sig roetransporterne, og SES havde til brug herfor blandt andet indchartret CARRIER 5 samt SEA ENDEAVOUR I, ligesom man benyttede sin egen slæbebåd, PIONEER.

Den omstændighed, at slæbebåde er omtalt i den norske sølovs § 151, har ingen relevans for afgørelsen af nærværende sag: Dels skal sagen afgøres efter dansk ret og dermed den danske sølovs § 151; dels udførte slæbebådene ikke arbejde i prammens tjeneste. Desuden er hensigten med de norske regler også at regulere den ofte forekommende situation, at rederen for et skib engagerer en slæbebåd til at flytte det fra A til B eller rundt i en havn.

Ex tuto bemærkes, at når slæbebåde er omtalt i den norske sølovs § 151 på lige fod med lodser eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, skyldes det, at bestemmelsens sigte er (hvilket i øvrigt udtrykkeligt fremgår af ordlyden), at slæbebåden udfører arbejde i skibets tjeneste. Det praktiske eksempel er således, at skibets reder engagerer en slæbebåd til at flytte skibet. I nærværende sag er der ikke tale om, at slæbebåden udførte arbejde i prammens tjeneste.

Med hensyn til sagsøgers tidligere henvisning til side 172 f. i den kommenterede sølov bemærkes, at sigtet med bestemmelsen er den situation, hvor skibets reder har engageret slæbebåden. Dette fremgår tydeligt af sammenhængen på det anførte skriftsted.

Henvisningen i stævningen til NB 1996.73 må bero på en misforståelse, idet årsagen til, at prammens ejer i denne finske højesteretsdom blev dømt, var finske særregler om objektivt ansvar for ejer af objekter, der bekadiger sømærker osv. Tværtimod fremgår det udtrykkeligt af dommens præmisser, at det finske modsvar til sølovens § 151 ikke finder anvendelse (se nærmere side 74).

For så vidt angår den som bilag B fremlagte charteraftale (TOWNHIRE) bemærkes for det første, at denne aftale alene gælder dens to parter, dvs. sagsøgte I og SES. Dertil kommer, at SES er "the Hirer", og dermed er det SES, der i det indbyrdes forhold skal bære ansvaret over for tredjemand.

Ansvarsreguleringen i slæbebåds og off-shore kontrakter er typisk baseret på det såkaldte knock-for-knock-princip, hvorefter hver part bærer egne skader og påsejlinger uden hensyn til skyld. Der er tale om en forenklet måde at fordele risikoen, som minimerer tvister og nedbringer forsikringsomkostningen. Formålet med disse bemærkninger er at illustrere, at sagsøgte I's forsikringsarrangement og indholdet af certepartiet principielt er uden betydning for afgørelsen af nærværende sag.

Herefter mener sagsøgte 1 at have slået fast, at der ikke foreligger et erstatningsansvar over for sagsøger, og spørgsmålet er derefter, om sagsøger uanset denne omstændighed har søpant i CARRIER 5.

Det bestrides, at sagsøgers krav er sikret ved søpant i CARRIER 5. Sølovens § 51 om søpanterettigheder vedrører skibe, og CARRIER 5 er ikke et "skib" i § 51's forstand. Som nævnt ovenfor er en pram uden fremdriftsmaskineri ikke et "skib". CARRIER 5 kan være og er registreret i det svenske fartøjsregister, men dette er udtryk for en tingsretlig registreringsmulighed, jf. for Danmarks vedkommende sølovens § 11, stk. 3. En sådan registrering gør ikke prammen til et skib.

Desuden gøres det gældende, at søpanteretten er en særlig sikkerhedsret, der giver skadelidte fortrinsret i forhold til registrerede rettighedshavere, såsom en panthaver. På grund af søpantets vidtrækkende konsekvenser gøres det gældende, at sølovens § 51 ikke kan være genstand for udvidende fortolkning, jf. Introduktion til Søretten, 3. udgave, side 42.

Under alle omstændigheder forudsætter et søpants opståen (jf. sølovens § 51), at det underliggende krav er forpligtelse, der knytter sig til skibet: At lønkravet er optjent på skibet, at havneafgifter er påløbet under det konkrete skibs ophold, at en person er kommet til skade på skibet under ansvarspådragende omstændigheder, at skibet uagtsomt forvolder skade eller bliver bjærget.

Med andre ord skal forpligtelsen udspringe af forhold på skibets side, og som påpeget ovenfor er sagsøgte 1 ikke erstatningsansvarlig over for sagsøger.

Ex tuto bemærkes, at SES ikke er inddraget isagen, og at det således ikke er muligt at fastslå, om SES er erstatningsansvarlig over for sagsøger.

Endelig gøres det gældende, at sagsøgers krav imod det ansvarssubjekt, som hæftede for brugen af CARRIER 5, SES er et erstatningsansvar i kontrakt:

Der bestod et kontraktsforhold imellem sagsøger og SES i form af en aftale om brug af havnen. SES betalte skibsafgifter for sin brug af havnen, mens Roedyrkerforeningen efter det oplyste betalte vareafgifterne. SES var som sagsøgers kunde underlagt havnens almindelige forretningsbetingelser.

Som bilag SGT 1 D er fremlagt kopi af transportaftalen mellem Roetransport Assens A/S og SES vedrørende de roetransporter, som ligger til grund for sagen. Det fremgår af denne aftale, at skibsmægleren **Person 2's** Eftf. Aps fungerede som operatør for Roetransport Assens A/S.

Det gøres gældende, at **Person 2's** Eftf. Aps optrådte som skibsmægler på vegne af SES derved, at sagsøger opkrævede skibsafgifter igennem

mægleren, hvilket er den sædvanlige fremgangsmåde. Skibsmægleren

**Person 2's** Eftf. Aps var således en mellemmand, og derfor spiller det ingen rolle, at sagsøgers fakturaer, for så vidt angår skibsafgifter, er udstedt til

**Person 2's** Eftf. Aps. Denne opkrævede jo disse afgifter hos SES.

Når en transportør - som SES - benytter en havn (sagsøger) og endog betaler skibsafgift herfor, eksisterer der et aftaleforhold imellem parterne. Såfremt kunden, dvs. SES, forårsager skader på havnen eller dens faciliteter, er der således tale om en misligholdelse af aftaleforholdet, uanset om det er nærmere reguleret i havnens forretningsbetingelser, hvilket ansvarsgrundlag der er tale om.

Under alle omstændigheder indebærer retsforholdet mellem sagsøger og SES, at et krav fra havnen mod SES kan og skal støttes på en aftale, og dermed er det udelukket, at der kan opstå søpanterrettigheder i sagsøgte 1's pram, jf. sølovens § 51, stk. 1, nr. 4. Betydningen af dette anbringende er følgende:

Som ... redegjort for ovenfor, vil et erstatningskrav, som fremmes af sagsøger mod sagsøgte 1, være et erstatningskrav udenfor kontrakt, idet der ikke består noget aftaleforhold mellem parterne. Imidlertid har sagsøgte 1, som nævnt ikke handlet ansvarspådragende, og der er ikke grundlag for at anse sagsøgte 1, for at være erstatningsansvarlig over for sagsøger.

Såfremt retten måtte være enig i dette synspunkt, men desuden anser prammen CARRIER 5 for at være et skib i relation til sølovens kapitel 3 om søpanterrettigheder, da bliver det afgørende, om erstatningskravet imod den, som i givet fald er ansvarlig (hvilket efter sagsøgte 1's opfattelse må være SES), kan grundes på en aftale eller ej. Dette spørgsmål må efter min opfattelse besvares bekræftende, og derfor skal sagsøgte 1 frifindes."

Sagsøgte Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Ltd. har i forhold til Assens Havn i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 5. oktober 2009, hvoraf fremgår:

"Nærværende del-hovedforhandling omhandler spørgsmålene om,

- 1) Hvorvidt Saga Shipping & Trading Corporation Ltd. ("Saga") eller Skåne Entreprenad Service AB ("SES") er rette ansvarssubjekt.
- 2) Hvorvidt der er søpant i SEA ENDEAVOUR I.
- 3) Hvorvidt arresten i SEA ENDEAVOUR I skal ophæves.

SES er rette ansvarssubjekt

Til støtte for, at det er SES, der er rette ansvarssubjekt, gøres det gældende:

- at det fra starten har været Sagas og SES' hensigt at indgå et bare boat-certeparti,
- at SES i e-mail af 3. juli 2007 har bekræftet, at der blev indgået aftale om et bare boat-certeparti,
- at SES var ansvarlig for bemanningen af SEA ENDEAVOUR I, hvilket er kendetegnende for et bare boat-certeparti,
- at Markollo AB har bekræftet, at Markollo AB forestod bemanningen af SEA ENDEAVOUR I på vegne af SES,
- at SES var ansvarlig for forsikringspolice (Hull & Machinery) vedrørende SEA ENDEAVOUR I, hvilket er kendetegnende for et bare boat-certeparti,
- at SES ligeledes i forsikringspolice (Hull & Machinery) var anført som forsikringstager, hvilket kun giver mening, hvis der er tale om et bare boat-certeparti,
- at SES var ansvarlig for P&I-forsikringen vedrørende SEA ENDEAVOUR I, hvilket er kendetegnende for et bare boat-certeparti,
- at SES i Application Form vedrørende P&I-forsikringen er anført som Owner, hvilket kun giver mening, hvis der er tale om et bare boat-certeparti,
- at den lave charterhyre i øvrigt indikerer, at der er tale om et bare boat-certeparti,
- at SES selv *efter* skadernes opståen i e-mail af 7. oktober 2008 har bekræftet, at der var tale om et bare boat-certeparti,
- at det må have formodningen imod sig, at SES ville bekræfte dette, hvis det ikke var tilfældet,

idet SES på dette tidspunkt var bekendt med kravene fra Assens Havn og

idet SES således bekræfter, at SES (og ikke Saga) hæfter for de påståede skader,

at Saga og SES således både før, under og efter skaderne på Assens Havn har været enige om, at bortfragtningen skete på bare boat-vilkår,

at parternes vildfarelse omkring standardcertepartierne ikke ændrer ved dette,

at Saga af denne grund ikke er erstatningsansvarlig i medfør af sølovens § 151 for de påståede skader på Assens Havn,

idet rederansvaret ved bare boat-befragtning ligger hos befragteren og

at Saga derfor ikke er rette ansvarssubjekt i disse sager.

#### Der er ikke søpant i SEA ENDEAVOUR I

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende:

at mulighed for opnåelse af søpant er afskåret i henhold til sølovens § 51, stk. 1, nr. 4,

idet kravet fra Assens Havn kan baseres på en aftale,

at SEA ENDEAVOUR I i øvrigt ikke er erstatningsansvarlig for skaden på Nordkajens bolværk og

at et eventuelt søpant under alle omstændigheder er forældet,

idet den foretagne arrest af SEA ENDEAVOUR I er ulovlig og

idet forældelsen af søpant ikke kan afbrydes ved foretagelse af ulovlig arrest.

#### Arresten af SEA ENDEAVOUR I skal ophæves

Til støtte for den nedlagte påstand gøres gældende

at arresten af SEA ENDEAVOUR I er ulovlig,

idet den foretagne arrest er baseret på en ikke-eksisterende fordring,

idet den foretagne arrest ikke rettidigt er fulgt op af en justifikationsstævning mod rette ansvarssubjekt og

idet der i øvrigt ikke er søpant for den påståede fordring,

at kravene i retsplejelovens § 634 omkring rettidig anlæggelse af justifikationssag således ikke er opfyldt.

at den ulovlige arrest af denne grund ikke kan opretholdes og

at arresten af SEA ENDEAVOUR I derfor skal ophæves.

#### Omkostninger

Det gøres gældende, at Saga er berettiget til forhøjede omkostninger.

Til støtte herfor gøres gældende, at sagsøger til trods for opfordringer i samtlige processkrifter fra både sagsøgte 1 og 2 har undladt at inddrage det rette ansvarssubjekt, SES, i sagen. Ligeledes gøres gældende, at genoptagelsen af sagens forberedelse i det hele skyldtes Assens Havn, idet Assens Havn til trods for at være blevet opfordret hertil undlod at fremlægge aftaleforholdet mellem Assens Havn og SES.

Det gøres således gældende, at Assens Havns grundløse videreførelse af sagen mod det forkerte ansvarssubjekt samt tilbageholdelsen af det afgørende dokument har medført helt urimelige omkostninger for Saga, hvorfor Saga på denne baggrund bør tildeles forhøjede omkostninger ved sagens afgørelse."

BS 183/2008:

Sagsøgeren Nakskov Havn har i det væsentlige procederet i overensstem-

melse med sit påstandsdokument af 21. oktober 2009, hvoraf fremgår:

"Til støtte for sagsøgers påstand 1 gøres det gældende,

at Sea Endeavour I| under sejlads i Nakskov Fjord har beskadiget pæl F, G, L, B og D og bøje ved påsejling på grund af uagtsom navigering,

at sagsøgte som ejer af Sea Endeavour I er erstatningsansvarlig for uagtsom navigering i medfør af sølovens § 151,

at det bestrides, at den som bilag F fremlagte aftale, de øvrige bilag samt den fra sagsøgtes side afgivne forklaring medfører, at der med bindende virkning for sagsøger foreligger en aftale om bare boat-befragtning, eller at Skåne Entreprenad Service AB (SES) i stedet for sagsøgte bærer ansvaret som reder for uagtsom navigering, og

at det bestrides, at sagsøger burde have inddraget SES i retssagen, når SES er sagsøgtes kontraktspart og med hvem sagsøgte har indgået aftaler om fordeling af ansvar over for sagsøger, hvorfor sagsøgte er nærmest til at inddrage SES i retssagen.

Sagsøgers påstand 2:

I relation til sagsøgtes påstand om ophævelse af arresten i Sea Endeavour I gøres det gældende:

at arresten er lovlig, idet retten må lægge til grund, at sagsøgte som ejer af Sea Endeavour I er ansvarlig for skaderne, hvorfor sagsøgers krav er et søretskrav i medfør af sølovens § 91, stk. 1, nr. 1, som der kan foretages arrest for i medfør af sølovens § 92, ligesom arresten er lovlig gjort og forfulgt ved indgivelse af justifikationsstævningen, og

at spørgsmålet om arrestens lovlighed hænger sammen med, om retten pålægger sagsøgte et ansvar for skaderne, hvilket spørgsmål retten ikke på nuværende tidspunkt skal tage stilling til.

Sagsøgte Rederiet for SEA ENDEAVOUR I c/c Saga Shipping & Trading Corporation Ltd. har i forhold til Nakskov Havn i det væsentlige procederet i overensstemmelse med sit påstandsdokument af 5. oktober 2009, hvoraf fremgår:

"Nærværende delhovedforhandling omhandler spørgsmålene om,

- 1) Hvorvidt Saga Shipping & Trading Corporation Ltd. ("Saga") eller Skåne Entreprenad Service AB ("SES") er rette ansvarssubjekt.

2) Hvorvidt arresten i SEA ENDEAVOUR I skal ophæves.

SES er rette ansvarssubjekt

Til støtte for, at det er SES, der er rette ansvarssubjekt, gøres det gældende:

- at det fra starten har været Sagas og SES' hensigt at indgå et bare boat-certeparti,
- at SES i e-mail af 3. juli 2007 har bekræftet, at der blev indgået aftale om et bare boat-certeparti,
- at SES var ansvarlig for bemanningen af SEA ENDEAVOUR I, hvilket er kendetegnende for et bare boat-certeparti,
- at Markollo AB har bekræftet, at Markollo AB forestod bemanningen af SEA ENDEAVOUR I på vegne af SES,
- at SES var ansvarlig for forsikringspolice (Hull & Machinery) vedrørende SEA ENDEAVOUR I, hvilket er kendetegnende for et bare boat-certeparti,
- at SES ligeledes i forsikringspolice (Hull & Machinery) var anført som forsikringstager, hvilket kun giver mening, hvis der er tale om et bare boat-certeparti,
- at SES var ansvarlig for P&I-forsikringen vedrørende SEA ENDEAVOUR I, hvilket er kendetegnende for et bare boat-certeparti,
- at SES i Application Form vedrørende P&I-forsikringen er anført som Owner, hvilket kun giver mening, hvis der er tale om et bare boat-certeparti,
- at den lave charterhyre i øvrigt indikerer, at der er tale om et bare boat-certeparti,
- at SES selv *efter* skadernes opståen i e-mail af 7. oktober 2008 har bekræftet, at der var tale om et bare boat-certeparti,
- at det må have formodningen imod sig, at SES ville bekræfte dette,

hvis det ikke var tilfældet,

idet SES på dette tidspunkt var bekendt med kravene fra Nakskov Havn og

idet SES således bekræfter, at SES (og ikke Saga) hæfter for de påståede skader,

at Saga og SES således både før, under og efter skaderne på Nakskov Havn har været enige om, at bortfragtningen skete på bare boat-vilkår,

at parternes vildfarelse omkring standardcertepartierne ikke ændrer ved dette,

at Saga af denne grund ikke er erstatningsansvarlig i medfør af sølovens § 151 for de påståede skader på Nakskov Havn,

idet rederansvaret ved bare boat-befragtning ligger hos befragteren og

at Saga derfor ikke er rette ansvarssubjekt i disse sager.

#### Arresten af SEA ENDEAVOUR I skal ophæves

Til støtte for den nedlagte påstand gøres gældende

at arresten af SEA ENDEAVOUR I er ulovlig,

idet den foretagne arrest er baseret på en ikke-eksisterende fordring,

idet den foretagne arrest ikke rettidigt er fulgt op af en justifikationsstævning mod rette ansvarssubjekt og

idet der i øvrigt ikke er søpant for den påståede fordring,

at kravene i retsplejelovens § 634 omkring rettidig anlæggelse af justifikationssag således ikke er opfyldt.

at den ulovlige arrest af denne grund ikke kan opretholdes og

at arresten af SEA ENDEAVOUR I derfor skal ophæves.

#### Omkostninger

Det gøres gældende, at Saga er berettiget til forhøjede omkostninger.

Til støtte herfor gøres gældende, at sagsøger til trods for opfordringer i samtlige processkrifter fra både sagsøgte 1 og 2 har undladt at inddrage det rette ansvarssubjekt, SES, i sagen. Denne grundløse videreførelse af sagen mod det forkerte ansvarssubjekt har medført helt urimelige omkostninger for Saga, hvorfor Saga på denne baggrund bør tildeles forhøjede omkostninger ved sagens afgørelse."

#### **Rettens begrundelse og afgørelse**

##### **Vedr. rederansvar**

Det følger af sølovens § 151, at rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Det er ubestridt under sagen, at slæbebåden Sea Endeavour I er et skib.

Retten lægger til grund, at prammen Carrier 5 er et skib i bestemmelsens forstand. Retten har herved lagt vægt på, at det af ordlyden af sølovens § 11 fremgår, at en pram anses for et skib samt på, at det ikke er en forudsætning for, at en flydende indretning kan bevæge sig ved egen kraft. Hertil kommer, at prammen de facto er indregistreret som et fartøj i det svenske skibsregister, og at sagsøgte AB Nestor som ejer af prammen har tegnet forsikring, der dækker ansvar over for tredjemand for eksempelvis påsejlingskader.

Det er ubestridt, at SES havde indgået aftale med Roedyrkerforeningen om søtransport af roer fra Assens Havn til Nakskov Havn, og at SES til opfyldelse af denne aftale lejede pramme og slæbebåde, herunder Carrier 5 af sagsøgte 1 og Sea Endeavour I af sagsøgte 2, Saga.

Retten lægger til grund, at den fulde brugsret vedrørende prammen er overdraget fra sagsøgte 1 til SES ved den mellem parterne indgåede aftale. Det fremgår bl.a. af aftalen, at SES som lejer hæfter for ethvert tab eller skade af enhver art, der forårsages på eller lides af enten tredjemand eller dennes ejendele på grund af kontakt med det slæbte. Retten finder det ubetænkeligt at lægge til grund, at der – uanset anvendelsen af en tow-hire kontrakt med SES som hører – mellem parterne er indgået en aftale om leje af en tom og ubemandet pram over hvilken SES får fuld rådighed og således selv skal skaffe slæb, eventuel bemanning m.v. Under disse omstændigheder påhviler rederansvaret efter sølovens § 151 SES og ikke sagsøgte 1, der derfor frifindes for den mod dem nedlagte påstand 1.

Retten lægger til grund, at den fulde brugsret vedrørende slæbebåden er overdraget fra sagsøgte 2 til SES ved den mellem parterne indgåede aftale. Retten finder det ubetænkeligt at lægge til grund, at det var parternes hensigt at indgå en bareboataftale, og det findes uden betydning, at aftalen de facto er indgået på en standardkontrakt vedrørende tidscerteparti. Retten har her ved særlig lagt vægt på den fremlagte mailkorrespondance, der efter sin ordlyd omtaler forhandlinger om og indgåelse af aftale om bareboatchartring, samt på direktør Person 9s forklaring til retsbogen 31. marts 2009 herom. Hertil kommer aftalevilkårene, herunder særligt, at det mellem parterne er aftalt, at SES er forsikringstager og har stået for bemanning af slæbebåden. Under disse omstændigheder påhviler rederansvaret efter sølovens § 151 SES og ikke sagsøgte 2, der derfor frifindes for de mod dem nedlagte påstande herom.

#### **Vedrørende søpant.**

Efter sølovens § 51, stk. 1, nr. 4, er erstatning for skade på ejendom opstået i direkte forbindelse med skibets drift sikret ved søpant i skibet, såfremt kravet ikke kan begrundes på aftale.

Det fremgår af havnechefernes forklaringer, at havnene i medfør af deres modtagepligt lader alle fartøjer anløbe havnene uden interesse for skibenes ejer- og rederforhold. At havnene ukritisk og i medfør af deres monopolstatus og modtagepligt har ladet skibene anløbe og skibsafgiften afregne over for den stedlige skibsmægler er efter det oplyste sædvanlig praksis, også i de sagsøgende havne. Allerede ved skibenes anløb indgås en formløs og stiltiende aftale om, at skibsafgiften faktureres den stedlige skibsmægler, som forestår den endelige afregning over for skibenes respektive redere. Retten finder ikke, at denne formløse betalingsaftale, af parterne benævnt havneaftalen, kan tilskrives andre retsvirkninger end forannævnte. Hertil kommer, at havnenes standardreglementer ikke indeholder regler om ansvar for skader forårsaget på havnenes anlæg.

Da hverken havnenes standardreglementer eller den ved skibenes anløb indgåede, stiltiende og formløse havneaftale omfatter ansvar og/eller fordeling for skader, finder dansk rets almindelige regler om erstatning uden for kontrakt anvendelse. Herefter, og da søpant for erstatningskrav som følge af skibenes drift i medfør af sølovens § 51, stk. 1, nr. 4, alene er undtaget krav, der grundes på aftale, finder retten, at sagsøgerne har søpant i såvel Carrier 5 som Sea Endeavour I for havnenes eventuelle erstatningskrav for skader forårsaget af de respektive skibe.

Søpanteret forældes efter sølovens § 55 1 år efter kravets opståen. Forældsesfristen afbrydes ved arrest i skibet inden fristens udløb.

Fogedretten foretog den 18. januar 2008 søarrest mod bl.a. Sea Endeavour I.

Efter retsplejelovens § 634 skal fordringshaveren inden en uge efter arresten anlægge retssag om den fordring, for hvilken arresten er gjort.

Sagsøgerne har i forhold til sagsøgte 2 inden for den i retsplejelovens § 634 anførte frist anlagt justifikations sag med angivelse af sagsøgte som "Rederiet for Sea Endeavour I, c/o Saga Shipping & Trading Corporation Ltd.", hvilken justifikationsstævning i overensstemmelse med angivelsen af sagsøgte vedrører rederansvaret. Sagsøgerne har derimod ikke inden fristen i retsplejelovens § 634 anlagt justifikations sag vedrørende fordringen begrundet i søpant. Spørgsmålet om søpant er først rejst i forbindelse med sagens behandling, og den foretagne arrest kan derfor ikke danne grundlag for afbrydelse af forældelsen af søpantet, jf. sølovens § 55. Søpantet anses herefter for forældet i relation til sagsøgte 2, der derfor frifindes for den af sagsøgerne nedlagte påstand herom.

Sagsøgte 1 har ikke under sagen gjort gældende, at søpantet i forhold til dem er forældet.

#### **Vedr. ophævelse af de foretagne arrester i slæbebåden Carrier 5.**

Begge de sagsøgte har stedse opfordret sagsøgerne til at medinddrage SES under sagerne, idet sagsøgte 2 til støtte herfor stedse har gjort gældende, at SES er rette ansvarssubjekt, idet SES må anses som reder for Sea Endeavour I.

Retten finder således ikke grundlag for at identificere SES med sagsøgte 2 eller for at anse arresten foretaget henholdsvis opretholdt over for en vilkårlig reder i forholdet til Sea Endeavour I.

Da sagsøgte 2 ikke er rederansvarlig for de af sagsøgerne indtalte erstatningskrav, for hvilke arresten er gjort i Sea Endeavour I, kan arresten ikke opretholdes over for sagsøgte 2, hvis ophævelsespåstand derfor tages til følge.

#### **Sagsomkostninger**

Med sagens omkostninger forholdes der i forhold til sagsøgte 2 som nedenfor bestemt og i overensstemmelse med retsplejelovens § 312, idet sagsøgerne anses som den tabende part.

Retten har ved den skønsmæssige fastsættelse af sagsomkostningerne lagt vægt på sagens kompleksitet og omfang, herunder at der er tale om en hovedforhandling over to dage. Sagsomkostningerne fordeles forholdsmæssigt mellem sagsøgerne i forhold til de beløb, for hvilke der er foretaget arrest.

I forhold til sagsøgte 1 fastsættes sagsomkostningerne i forbindelse med sa-

gens endelige afgørelse.

**Thi kendes for ret**

Sagsøgte 1, AB Nestor, frifindes for den nedlagte påstand om at være ansvarlig som reder for skader forårsaget af Carrier 5.

Sagsøgte 1, AB Nestor, tilpligtes at anerkende, at sagsøger, Assens Havn, har søpant i Carrier 5 for sit eventuelle erstatningskrav for skader forårsaget af Carrier 5.

Sagsøgte 2, Rederiet for Sea Endeavour I c/o Saga Shipping & Trading Corporation Ltd., frifindes.

Den af Fogedretten i Nykøbing Falster den 18. januar 2008 foretagne arrest af Sea Endeavour I ophæves.

I sagsomkostninger betaler Assens Havn til Saga Shipping & Trading Corporation Ltd., 150.000 kr.

I sagsomkostninger betaler Nakskov Havn til Saga Shipping & Trading Corporation Ltd., 50.000 kr.

Det idømte betales inden 14 dage.

**Dommer 1**

**Dommer 2**

**Dommer 3**

Udskriftens rigtighed bekræftes.  
Retten i Nykøbing Falster, den 17. december 2009.