

## **DOM**

Afsagt den 27. maj 2014 i

### **sag nr. BS 5-2525/2011:**

Fredericia Kommune  
Gothersgade 20  
7000 Fredericia  
mod  
Jysk Miljørens A/S  
Vejlbyvej 9  
7000 Fredericia

og

### **sag nr. BS 5-1482/2012:**

Jysk Miljørens A/S  
Vejlbyvej 9  
7000 Fredericia  
mod  
Tryg Forsikring A/S  
Klausdalsbrovej 601  
2750 Ballerup

og

### **sag nr. BS 5-2045/2012:**

Tryg Forsikring A/S  
Klausdalsbrovej 601  
2750 Ballerup  
mod  
Fayard A/S  
Kystvejen 100  
5330 Munkebo

og

Almindelig Brand A/S ( indtrådt i stedet for K2 Rengøring A/S under konkurs ved kurator advokat Troels Miltoft.

## **Sagens baggrund og parternes påstande**

Den 22. oktober 2009 udbrød der brand i Jysk Miljørens A/S' anlæg til modtagelse og behandling af flydende affald, i forbindelse med at en lastbil fra Dansk Industri Rens A/S afleverede benzinholdigt vand i anlæggets kar til modtagelse af flydende affald. Lastbilens last

stammede fra tankskibet Primula, som var i dok ved Fredericia Skibsværft, nu Fayard A/S. Skibets besætning havde rengjort lasttankene efter dets seneste last, og skyllevandet var blevet opsamlet i en separat tank i skibet og senere pumpet over i lastbilens tank og kørt til Jysk Miljørens A/S' anlæg. Fayard havde bestilt K2 Rengøring A/S (herefter K2) til opgaven, og K2 rekvirerede herefter Dansk Industri Rens A/S. Der var ikke andre end chaufføren fra Dansk Industri Rens A/S, Claus Wang Henriksen, til stede på Jysk Miljørens A/S' anlæg, da branden opstod. Anlægget var godkendt til at modtage og behandle flydende affald. Tilladelserne omfattede ikke benzinholdigt skylle-vand, ligesom lastbilen ikke var godkendt til at transportere benzin. Som følge af slukningsarbejdet løb der blandt andet forurenede slukningsvand i regnvandssystemet til et nærliggende regnvands-bassin.

Sagen vedrører spørgsmålet, hvem der skal betale for Fredericia Kommunes miljømæssige indsats under og efter branden, og i givet fald med hvor meget. Fredericia Kommune har foretaget modregning overfor Jysk Miljørens A/S så vidt angår 461.916,10 kr.

Fredericia Kommune har endeligt nedlagt følgende påstande:

1. Jysk Miljørens A/S tilpligtes at anerkende, at selskabet er erstatningsansvarligt for de miljøtiltag, som Fredericia Kommune gennemførte og rekvirerede (som nærmere beskrevet i sagens bilag 1 og 2) som en følge af branden på Jysk Miljørens A/S' ejendom i Fredericia oktober 2009, og
2. Jysk Miljørens A/S tilpligtes til Fredericia Kommune at betale 25.166,07 kr. med procesrente fra 24. april 2014 til betaling sker.

Jysk Miljørens A/S har påstået frifindelse, samt tilbagebetaling af 461.916,10 kr. med procesrente af 214.001,10 kr. fra den 13. juni 2012, af 166.746 kr. fra den 12. juli 2012, af 35.921,00 kr. fra den 2. oktober 2012 og af 45.848 kr. fra den 4. februar 2013.

Under adcitationssagen mod Tryg, der er indtrådt i stedet for Dansk Industri Rens A/S, har Jysk Miljørens A/S påstået Tryg tilpligtet at betale Jysk Miljørens A/S ethvert beløb inkl. renter og sagsomkostninger, som Jysk Miljørens A/S i hovedsagen måtte blive dømt til at betale til Fredericia Kommune, samt til at erstatte Jysk Miljørens A/S de af Fredericia Kommune ved modregning erhvervede 461.916,10 kr. i det omfang Fredericia Kommune ikke tilpligtes at tilbagebetale disse, sidstnævnte med tillæg af almindelig procesrente.

Tryg har påstået frifindelse.

Under adcitationssagen mod Fayard og Alm. Brand A/S, der er stævnet som følge af, at K2 er taget under konkursbehandling, har Tryg påstået Fayard og Alm. Brand A/S tilpligtet in solidum, subsidiært alternativt, at friholde Tryg for ethvert beløb inklusive renter og omkostninger, som Tryg Forsikring A/S måtte blive pålagt at betale til Jysk Miljørens A/S.

Fayard har nedlagt påstand om frifindelse.

Fayard har overfor Alm. Brand A/S nedlagt påstand om, at Alm. Brand A/S skal friholde Fayard for ethvert beløb inklusive rente og omkostninger, som Fayard måtte blive dømt til at betale Tryg.

Alm. Brand A/S har over for Tryg påstået frifindelse, subsidiært mod betaling af en mindre beløb.

Alm. Brand A/S har over for Fayard nedlagt påstand om, at Fayard skal friholde Alm. Brand A/S for ethvert beløb inklusiv renter og sags-omkostninger, som Alm. Brand A/S må blive dømt til at betale Tryg.

### **Sagens oplysninger**

Af Fredericia Brandvæsens udrykningsrapport 2009-423 vedrørende branden hos Jysk Miljørens A/S fremgår blandt andet:

”...

Der tilkaldes yderlig et slukningstog, sprøjte og tankvogn.

Der brænder en slamsuger, samt produktionshal hvor slamsugeren holder. Ilden har bredt sig til den bagerste del af produktionshallen, som er i en anden brandsektion. Ilden er gået igennem taget og det brænder voldsomt.

...

Der kommer en kontaktperson fra firmaet til stedet.

Han kan oplyse om indholdet i tankene, som er delvis olie og vand.

Inde i bygningen kan han oplyse at der er en gastruck samt en beholder med natriumlud samt en palletank med andet miljø farligt stof.

...

Branden i slamsugeren blusser voldsomt op, da der går hul på slamsugeren.

Der breder sig en fladebrand ud inde fra hallen af, som løber ud og dækker hele forpladsen. Branden ledes væk og slangerne flyttes.

Vi løber tør for skumvæske og vand.

Skumtender og M4 rekv. og der rekv. en tankvogn fra Vejle og Middelfart.

Da der kommer yderlig vand frem, slås branden tilbage til lagerhallen.

Der løber nu en del olie ud fra lagerhallen.

Der kommer flere eksplosioner fra sumpen bag ved slamsugeren og det brænder kraftigt. Der indsættes et røgdykkerhold med motor-skæreskive ind i siden af bygningen, således at branden kan angribes bag fra.

Der udlægges yderlig et 400 l/m. skumrør.

...

Der kommer en resourceperson fra Dansk Industrirens til stedet. Der skulle kun være klasse III produkter i slamsugeren samt i lagerhallen, kunne virksomheden fortælle.

...

Der blev tilkaldt slamsugere fra DIR, til at suge olien op af kloakerne.

Miljøvagten vurderede sammen med kloaksporeholdet, at olien ikke var kommet i den offentlige kloak, men alene var blevet i virksomhedens kloaksystem.

Olieudskilleren blev eftersat og det kunne konstateres, at den var fyldt.

Ligeledes blev der konstateret, at der var 30 % LEL samt at det lugtede kraftigt af benzin derfra.

Man vurderede, at der ikke var grund til at suge kloakerne tom med det samme, da man kunne vente til der kom dagslys. Ligeledes med oprydning på pladsen.

Tilset kloaker i området samt overflade bassin, hvor der ikke var noget af bemærke.

Bagvagt, miljøvagt m.v. afsluttede indsatsen.

...

Der skal sende en regning på flg. til den skadelidte.

..."

Dagen efter, den 23. oktober 2009, underskrev Peter Krogh Nielsen fra Fayard, Kurt Egebro fra K2 og Flemming Flindt fra Dansk Industri Rens A/S et dokument med følgende indhold:

"...

#### **RE: Olie slop fra PRIMULA.**

Torsdag morgen den 22-10-2009 anmoder skibets inspektør værftets Peter Krogh FSV om at modtage olieaffald fra skibet. Der bliver meddelt at det er *Cargo slop* og der kan være benzin rester i affaldet. Arne Hansen fra Shipping dk ringer til Peter Krogh Nielsen FSV og fortæller at skibet er kommet med samme sag til ham, om de vil hentet olieaffald fra skibet. Arne og Peter Krogh bliver enig om at værftet tager sig af olie affaldet. Kl. 11.12 Peter Krogh Nielsen kontakter Kurt Egebro som normalt tager sig af disse opgaver og beder Kurt Egebro om at tage sig af sagen.

Kl. 11.15 kontakter Kurt Egebro Dansk Industri Rens Flemming Flint og beder om og få en slamsuger på værftet for at modtage olie affald fra skibet Primula. Kurt Egebro informerer Flemming Flint DIR om en mængde på ca 12m<sup>3</sup> og der kan være rester af benzin i olieaffaldet. Flemming Flint DIR er tidligere på dagen blevet kontaktet af Arne Hansen fra Shipping dk om det samme affald. Flemming Flint DIR informerer Arne Hansen shipping dk at olieaffaldet vil blive afhentet fra værftet FSV.

Chaufføren på slamsugeren kontakter Kurt Egebro og bliver informeret om opgaven og han skal tage fat på skibets ansvarlige. Der køres af 2 gange for at modtage olieaffaldet første tur med ca 9m<sup>3</sup> og sidste tur med 3m<sup>3</sup>.

Det er oplyst fra skibet at der er mellem 6-8 % olie i olieaffaldet

Sidste last (venligst se vedlagt Data Sheet)

..."

Fredericia Brandvæsen sendte den 21. december 2009 en faktura til Jysk Miljørens A/S på 291.558,13 kr. for indsatsen den 22. og 23. oktober 2009 på Jysk Miljørens A/S' ejendom og ved regnvandsbassinet. Den efterfølgende fjernelse af dele af vegetationen omkring bassinet blev foretaget af entreprenørvirksomheden Simon Moos A/S, som efterfølgende fremsendte en faktura på 144.078,75 kr.

Den 14. januar 2010 meddelte Arbejdstilsynet Fayard et strakspåbud med følgende indhold:

“ ...

Virksomheden påbydes at sikre, at fare for brand og eksplosion er effektivt forebygget.

Dette indebærer, at virksomheden skal videregive om oplysninger om affaldskategorien og især sammensætningen af fra skibene til transportøren så transportøren kan planlægge og tilrettelægge arbejdet sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarligt m.h.t. transportmiddel, personale, håndtering og affaldsmottager.

Virksomheden skal ligeledes udarbejde retningslinjer for håndteringen ved afhentning af affaldsblanding på skibsværtet - herunder håndtering af brandbare væsker.

...”

Ved tilbagemeldingen til Arbejdstilsynet oplyste Fayard følgende:

“Påbuddet er efterkommet ved at Fredericia Skibsværft A/S, som altid informerer transportøren om hvilket type af affald, der skal afhentes fra skibe beliggende på værftet. De transport firmaer vi bruger er af os pålagt at de er godkendt til handling af de typer affald, som værftet måtte have,. Der er herefter transportørens ansvar at vide hvordan den pågældende type affald skal håndteres. Ligeledes er det transportørens ansvar at firmaets personel har den fornødne uddannelse, samt bilerne der bliver brugt er godkendt til den pågældende last.”

Den 22. april 2010 blev Dansk Industri Rens A/S, Fayard A/S og rederiet Vedero Shipping sigtet. Politiet rejste alene tiltale mod Fayard A/S. Inden hovedforhandlingen blev påtalen opgivet.

Hovedsagen er anlagt den 8. november 2011, adcitationssagen mod Dansk Industri Rens A/S (hvor Tryg efterfølgende indtræder) den 31. juli 2012, og adcitationssagen mod Fayard og K2 (hvor Alm. Brand A/S efterfølgende indtræder) den 19. oktober 2012.

Der har under sagen været afholdt syn og skøn. Skønsmanden, Kirsten L. Kjær Nielsen, har den 24. februar 2014 afgivet en erklæring. Skøns-erklæringen er ikke medtaget i dommen.

## **Forklaringer**

Flemming Flindt har forklaret, at han er og i oktober 2009 var ansat hos Dansk Industri Rens A/S som kørselsleder. Dansk Industri Rens A/S og Fayard havde haft et samarbejde i omkring 20 år. Samarbejdet består stadig. Det bestod navnlig i, at Dansk Industri Rens A/S tømte ballasttanke og andet på skibe hos Fayard. På daværende tidspunkt havde han dagligt ture til værftet, enten efter en telefonisk henvendelse eller ved direkte kontakt til Dansk Industri Rens A/S' biler hos værftet. De har aldrig kørt farlig gods for værftet, bortset fra malingsaffald som blev kørt til Kommunekemi. K2's mandskab rensede tankene, og Dansk Industri Rens A/S afhentede indholdet.

Spildevand blev kørt til rensningsanlægget, andet til Jysk Miljørens A/S, som de havde en fast aftale med. De havde dengang blandt en nøgle, så de kunne aflevere uden for åbningstid. I den forbindelse noterede de lasten i bøgerne. Betalingen til Jysk Miljørens A/S kom direkte fra Fayard.

Han hørte første gang om skibet Primula dagen før uheldet. Han blev ringet op af Arne Hansen fra et shippingfirma, som skulle af med tankskyldevand. Arne Hansen viste ikke, hvad indholdet var, men at der havde været benzin i tankene som den seneste last. Han sagde til Arne Hansen, at det så var farlig gods. Arne Hansen ville undersøge nærmere, men han hørte ikke yderligere fra ham.

Dagen efter om aftenen hørte han om skibet igen. Kurt Egebro fra K2 ringede med en opgave. Han spurgte ham om, hvad indholdet var. Kurt Egebro sagde, at det var vand, selvom han foreholdte ham oplysningen fra Arne Hansen. Kurt Egebro sagde, at det lugtede af benzin, men at det bare var vand. Det var ikke en normal oplysning at få i forbindelse med en transportopgave. Han bad ikke Kurt Egebro om papirer på indholdet. Kurt Egebro sagde, at opgaven skulle være færdig inden næste morgen.

Vidnet ringede til Claus Wang Henriksen og bad ham tage lasten, da han i forvejen kørte maskinrum på samme skib.

Hvis han havde fået at vide, at det var benzin, ville de ikke kunne have kørt med det om aftenen, da det skulle have været afleveret i Nyborg, som skulle orienteres i forvejen.

Han blev ringet op kort tid efter branden opstod og tog ud til Jysk Miljørens A/S, hvor han var, da ambulancen kom.

Dagen blev han ringet op af Peter Krogh Nielsen fra værftet. Kurt Egebro og Thomas Andersen, som ejede værftet, var der også. Thomas Andersen bad Peter Krogh Nielsen skrive et notat om sagen. Peter Krogh Nielsen sagde, at de skulle ombord på Primula, hvor de talte med kaptajnen, som havde et datablad. Forevist Safety Data Sheet fra sagens bilag forklarede han, at det kunne være dette datablad, han fik forevist, men at han ikke var sikker. Han ved ikke, om det blev taget med fra skibet. Han nævnte over for Kurt Egebro, at han skulle have haft det dagen før. Efterfølgende gik de tilbage til kontoret på værftet, inden han kørte hjem. Han skrev ikke under på noget.

Han blev senere på dagen bedt om at komme tilbage til værftet og læse et dokument. Peter Krogh Nielsen og Kurt Egebro var til stede. Han protesterede mod indholdet. De to andre fastholdt, at det var det, de havde drøftet. Vidnet bad dem om at få hans direktør, Poul Haubro, til at underskrive. Peter Krogh Nielsen og Kurt Egebro nævnte, at det var et internt dokument, som ikke kom videre, men kun skulle bruges til at vise Thomas Andersen, at de have

udført arbejdet. Derfor valgte han at underskrive det. Måske følte han sig forpligtet til at gøre det over for værftet. Efter at have gennemlæst erklæringen af 23. oktober 2009 forklarede han, at det var ham, der havde talt med Arne Hansen. Oplysningen om 6-8 % olie i olieaffaldet, fik de først, da de talte med kaptajnen. Han er fuldstændig uenig i indholdet. Der blev ikke rettet i dokumentet, inden han underskrev det. Ud over ham selv var der kun Kurt Egebro og Peter Krogh Nielsen til stede.

Deklaration nr. 6361 viser, hvad Dansk Industri Rens A/S efter branden sugede op og kørte til Jysk Miljørens A/S s afdeling i Galten og opsamlede i tanke hos Jysk Miljørens A/S. De havde også en del stående på Dansk Industri Rens A/S' ejendom.

Når de afleverede en last hos Jysk Miljørens A/S i åbningstiden, fortalte de, hvad de afleverede. De udfyldte ikke papirer.

Han ved ikke, hvorfor Claus Wang Henriksen ikke har kunnet lugte benzinen. Han bad ham kontakte maskinmesteren for det praktiske i forbindelse med udpumpningen.

Dansk Industri Rens A/S har aldrig været i direkte kontakt med et skib på værftet.

Efter uheldet blev der ændret procedurer for at gøre transporten mere sikker.

Tankskyldvand med lidt benzinrester i ville skulle køres som farlig gods.

Slop er brugt olie i blandet vand og andre rester. Det afleveres altid hos Jysk Miljørens A/S. Dansk Industri Rens A/S har aldrig leveret benzin til Jysk Miljørens A/S.

Dansk Industri Rens A/S var i 2009 en miljøgodkendt modtagerstation.

Når Dansk Industri Rens A/S leverede til Jysk Miljørens A/S uden for åbningstiden, noterer chaufføren på en blok, hvad de havde leveret, mængden og klokkeslættet. Dagen efter leveringen kontaktede han så Jysk Miljørens A/S. De udfyldte ikke en deklARATION, når de afleverede laster fra værftet, heller ikke den pågældende aften. Det er aldrig blevet påtalt af Jysk Miljørens A/S. Deklarationen udfyldes derimod, når de kører for andre kunder.

Forevist side 6 i faktura nr. 091365 forklarede han, at pkt. 35 viser, hvad de havde kørt den pågældende dag. Han ved ikke, om det kun vedrører kørsel samme dag.

Peter Krogh Nielsen har forklaret, at han har været ansat som driftsleder hos Fayard i 11 år.

Thomas Andersen bad ham finde ud af, hvad der var foregået i forbindelse med uheldet. Han kontaktede Flemming Flint og Kurt Egebro og lavede ud fra deres forklaringer erklæringen af 23. oktober 2009. Efterfølgende blev de indkaldt på ny for at underskrive den. Ved underskriften var Thomas Andersen, Flemming Flindt, Kurt Egebro og Poul Haubro til stede. Der var enkelte ændringer til erklæringen, som blev rettet til. Stemningen var god på mødet.

Inspektøren på Primula oplyste, at skibet havde slop og vaskevand, som de ville af med. Dets seneste last havde været et benzinprodukt. Han ringede til Kurt Egebro og gjorde under samtalen opmærksom på, at der var rester fra et benzinprodukt. Når Dansk Industri Rens A/S skal hente skyllevand, tager de typisk fat i overstyrmanden og taler med ham om udpumpningen og indholdet.

Da udpumpningen startede, lugtede det fælt af benzin. Arbejdet gik i gang efter arbejdstidens ophør. Han hilste kort på chaufføren Claus Wang Henriksen.

Der vil altid være rester fra den seneste last, når tank-/lastrummet skylles.

Han havde talt med Arne Hansen fra shipping.dk, som var skibets agent. De blev enige om, at værftet tog sig af opgaven. Det var en rutineopgave.

De har ofte haft benzin i slopen og i meget større mængder. Somme tider henter Jysk Miljørens A/S selv.

I erklæringen af 23. oktober 2009 er anvendt ordet olieaffald. Der kunne i stedet have stået slop eller vaskevand. Det er det samme. Alle var klar over, at der var rester af benzin i produktet. Flemming Flindt protesterede ikke mod indholdet af erklæringen.

Han fortalte Kurt Egebro, at der var benzin i vaskevandet. Prisen for at komme af med maskinslop er højere end cargoslop, hvor mængden er meget større. K2 bestemmer selv, hvilken transportør de vil bruge. I den fore-liggende sag, havde værftet ikke nogen kontakt til Jysk Miljørens A/S, men regningen fra dem blev formentlig sendt direkte til værftet. Værftet var ikke klar over, at vaskevandet skulle videre til Jysk Miljørens A/S.

Kurt Egebro har forklaret, at han i 2009 var medejer og direktør i K2 Rengøring A/S, som blandt andet gjorde tanke rene. Hovedkunden var Fredericia Skibsværft, nu Fayard.

Peter Krogh Nielsen ringede og bestilte en slamsuger til at suge noget benzin på et skib i dok. Mængden var på 7 m<sup>3</sup>. Han ringede selv til Flemming Flindt ved Dansk Industri Rens A/S. Flemming Flindt sagde, at han allerede kendte til det, fordi han forinden var blevet ringet op af Fredericia Shipping. Flemming Flint spurgte ikke, om papirer eller om det skulle køres som farligt gods.

Chaufføren Claus Wang Henriksen ringede til ham og kom efterfølgende ned med en slamsuger og holdt ved mesterkontoret ved 16-tiden. Han gjorde Claus Wang Henriksen opmærksom på, at der var benzin i vandet, da det er meget usædvanligt.

Alt olieholdig tankskyldvand skulle køres til Jysk Miljørens A/S. Benzinholdig blev også kørt derud, hvilket han ikke var klar over, at det ikke måtte.

Erklæringen af 23. oktober 2009 blev udfærdiget efter Peter Krogh Nielsen havde blevet kaldt ham op til værftet. Han husker ikke, om der var rettelser til erklæringen. Han forstod ikke rigtigt, hvorfor det var nødvendigt at udfærdige en erklæring, fordi der var kommet en mand til skade. Ved underskrivningen var Flemming Flindt, Peter Krogh Nielsen og han selv til stede. Han husker ikke om Søren Skak også var til stede. Det skulle endvidere undre ham meget, hvis Poul Haubro ikke også var til stede, men han husker det ikke. Han er enig i den del af indholdet af erklæringen, som han havde kendskab til. Stemningen var ikke dårlig, men værftet var en meget stor kunde hos K2 Rengøring og formentlig også hos Dansk Industri Rens A/S.

Han var dagligt i kontakt med Dansk Industri Rens A/S, hvor han typisk talte med Flemming Flint eller direkte med deres chauffører.



Udpumpningen fra skibes tanke sker ved at forbinde en slange fra vognen til en studs på dækket, hvorefter mandskabet på skibet starter pumpen. Claus Wang Henriksen må have vist, at der var benzin i vandet, da han har kunnet lugte det. Han tror dog ikke, at Claus Wang Henriksen tænkte nærmere over det.

Dansk Industri Rens A/S var deres faste samarbejdspartner. Derfor var det klart, at Dansk Industri Rens A/S blev kontaktet. Ved meget store mængder, ringede de i stedet til Marius Pedersen. Skibet havde selv gjort tankene rene.

Han gik ud fra, at materialet skulle transporteres til Jysk Miljørens A/S. Han kan ikke mindes, at der tidligere er blevet fjernet benzinholdigt vand.

Arne Hansen har forklaret, at han er og var ansat i Shipping.dk i 2009. De er agenter, som kontakter værfter og andre for rederier, som de repræsenterer lokalt.

Han erindrer, at han var i kontakt med Flemming Flint for at få en pris på en opgave på tankskibet Primula. Han mindes ikke nærmere, hvad den gik ud på. Han kender ikke til eventuelle særlige krav til håndtering af tankskyllevand med benzinindhold. En transportør vil formentlig spørge, hvad skyllevandet indeholder, det plejer Flemming Flint at gøre. Hvis han ikke har kunnet svare, har han undersøgt det.

Han har daglig kontakt til Peter Krogh Nielsen og var også i kontakt med ham i forbindelse med, at Primula kom i dok.

Han har ofte spurgt om priser på denne type opgave. Han vil typisk spørge Dansk Industri Rens A/S. Det sker jævnligt, at skyllevand er benzinholdigt.

Claus Wang Henriksen har forklaret, at han var chauffør hos Dansk Industri Rens A/S fra 2002 til 2010. Han er uddannet til at køre med farligt gods. Han kom dagligt på skibsværftet. Han fik ordren vedrørende Primula telefonisk fra Flemming Flint. Det var sidst på eftermiddagen. Han fik oplyst, at han skulle hente vaskevand. Han var på værftet i forvejen, hvor han var ved at suge olie fra et skib. Han kørte ud til Dansk Industri Rens A/S og hentede en tryk-slange og kørte hen til skibet, hvor han kontaktede mandskabet. Der blev trukket en slange fra en studs på dækket til slamsugeren. Besætningen oplyste, at det var vaskevand fra tankene. Han kontrollerede koblinger og gik ned til bilen for at starte pumpningen. Luften kommer ud på toppen af bilen. Han stod bag ved den og bemærkede ingen benzinlugt. Han kørte ud til Jysk Miljørens A/S, koblede en slange til og åbnede bagventilen, hvorefter indholdet løb ud i karret. Det tog 20 minutter, og der var ikke nogen særlig lugt. Han kørte tilbage til værftet og startede en ny fyldning og returnerede til Jysk Miljørens A/S. Han stod igen bag ved bilen. Da han havde løst halvdelen af, begyndte der at lugte af benzin. Han åbnede den anden port for at få luft ind. Der kom en blå flamme hen af gulvet, og han løb alt hvad han kunne, hvorefter det kom en eksplosion. Han ringede 112 og husker intet efter ambulancen kom.

Ved levering efter lukketid noterede de skibets navn, og hvad de har læst af, i deklARATIONEN fra Jysk Miljørens A/S. Da han havde to læs fra Primula, havde han endnu ikke skrevet noget om leverancen. Deklarationen har to gennemslag, hvoraf han selv beholdte det bagerste.

Proceduren var den samme, uanset om lasten var hentet på værftet eller et andet sted.

Flemming Flindt nævnte intet om, at der var benzin i vandet. Den bil han kørte i, var ikke ADR-godkendt, men havde tidligere været det. Den måtte køre med olieholdig vand og toiletvand.

Han har aldrig været udsat for, at der har været benzin i skyllevandet.

Han fik typisk oplysningerne om lasten fra sin arbejdsgiver, men har også fået dem fra K2 eller besætningen. Han fik ikke noget på skrift.

Den pågældende dag talte han ikke med Kurt Egebro, men henvendte sig direkte til skibet, som han havde fået besked på.

Han husker ikke, om Thyge Leth var til stede ved Dansk Industri Rens A/S, men han har sandsynligvis ikke været der, hvis det var efter kl. 16.

Han blev først over, at der var benzin i vandet, da det begyndte at lugte kraftigt af benzin. Han har ofte kørt med tankskyllevand. Det har typisk kun lugtet lidt af diesel eller sæbe. Han går ud fra, at det er lastens indhold, som er afgørende for, om der er anvendt sæbe.

Det første hold vand, han hentede, lugtede af sæbevand og var let brunt med olieklatter. Der er muligt, at der var kollegaens vand med eventuelle sæberester, som han kunne lugter.

Der var 6-7 m<sup>3</sup> i den anden kørsel. Han havde tømt halvdelen ud, da han kunne lugte benzinen. Han mener, at karret var tomt, da han kom derud. Der var en tynd oliefilm på vandet han pumpede ud.

Motoren var i gang. Det er nødvendigt for at holde ventilen åben. Porterne var el-betjente.

Jes Damgaard Andersen har forklaret, at han var indsatsleder i forbindelse beredskabsopgaven den 22. oktober 2009. Han kunne se på afstand, at det var en stor brand. Inden han nåede hen til brandstedet, lå der en person i rabatten på Vejlbysvej. Ambulancen kom samtidig og ydede førstehjælp.

Han kørte herefter de sidste 200 meter til uheldsstedet. Hans folk var i gang med køle ned. Flammerne var gået gennem taget, og det brændte i en slamsuger. Han var bekendt med virksomhedens karakter og havde derfor miljøtanker i hovedet. Han valgte at tilkalde sin bagvagt, da han ikke kunne styre slukning og miljøindsats samtidig. Kort tid inde i indsatsen, rekvirerede han miljøvagten og kommunens kloaksporehold.

Kollegaen fik ansvaret for miljødelen. De fik resursepersoner til stede fra Jysk Miljørens A/S og Dansk Industri Rens A/S. Der lugtede tydeligt af benzin. Virksomheden håndterer klasse 3-produkter, som ikke skulle brænde på denne måde, det gjorde. Virksomheden måtte ikke håndtere benzin, der er et klasse 1 produkt. Han kunne se på bilen, at indholdet ikke var transporteret som farligt gods.

På skadesstedet var der et fareområde på mindst 50 meter fra branden. Derudover var der en indre afspærring, som fx miljøvagten kunne passere. Der kom eksplosioner fra sumpen, og deres skumvæske havde ingen virkning. De havde rekvireret slamsugere. Han undrede sig over brandforløbet, og Flemming Flindt fra Dansk Industri Rens A/S kunne ikke forklare det, da indholdet var slopvand fra værftet. Da han ikke kunne få oplyst, hvad det var der brændte,

ville han ikke pumpe det over i en anden slamsuger af hensyn til mandskabets sikkerhed. Flemming Flindt nævnte intet om, at der var benzin i vandet.

Indsatsen blev afsluttet omkring kl. 2 om natten. Bortset fra brandvagten.

Der er ikke udsendt en opkrævning på akutindsatsen med brandslukningen, men alene medtaget poster, der er knyttet til miljøindsatsen. Mandskabet bestod dels af de 4 ansatte på døgnvagt og tilkaldte folk, som fik løn i forhold til de timer, de er tilkaldt. Opkrævningen indeholder således ikke noget fast løn. De efterfølgende dage deltog døgnvagten ikke, så alle de deltagende var på overarbejde.

Forpladsen var dækket af olie og en del materiel blev derfor kasseret. Der er dog ikke faktureret for slanger.

Han har skrevet bemærkningerne om indsatsen og hvem, der skal faktureres, og det er lagt til grund i forbindelse med udfærdigelse af regningen.

Noteringen i minutrappen ved tidspunktet 2106 angår olie fra sumpen/karret, som løb ud på forpladsen. Han rekvirerede yderligere personale og materiel, som kunne sætte en prop i kloakken, hvis det skulle blive besluttet.

Beslutningen blev taget af miljøvagten, Sten Frandsen.

Ekspllosionerne skød væske op i 4-5 meters højde. Han vidste ikke klart, hvilken brandbar væske der var tale om, for ingen af dem reagerer sådan normalt. Dieselolie er normalt et klasse 3-produkt. Petroleum er klasse 2. Benzin afgiver antændelige dampe ved -40 grader, diesel ved omkring 50 grader, men diesel har en lavere antændelsestemperatur en benzin.

Hans bagvagt udtog prøven fra olieudskilleren, der er placeret i en separat kloak syd for bygningen. De målte et forhøjet indhold af benzindampe.

Foreholdt at der blev hentet 13 m<sup>3</sup> skyllevand med et antaget benzindhold på 6-8 procent, svarende til 1000 liter benzin, forklarede han, at branden var væsentlig større end den brand, som vil opstå, hvis 1000 liter benzin brænder. Jo større overflade benzinen er fordelt på, jo hurtige brænder den af, men der var andre materiale i sumpen, som også blev antændt. Derfor brændte det voldsomt i lang tid. Benzin kan ikke blandes op i vand. Han ved ikke, om det foreholder sig anderledes, hvis der er sæbe i vandet.

Bent Naldal har forklaret, at han var i 2009 var direktør for Jysk Miljørens A/S. Han er uddannet maskinmester. Anlægget i Fredericia var en filial. Hovedkontoret lå i Galten. Anlægget i Fredericia var forholdsvis nyt. Jysk Miljørens A/S håndterede olieforurenede vand fra skibe. Anlægget i Fredericia tog sig af trekantsområdet. Anlæggene kan separere olie og vand, og olien renses op, så den kan genbruges. Anlæggene må ikke modtage benzin. Det fremgår også af selskabets deklarerationer. Selskabet har derimod arrangeret transporter med benzin til Kommune Kemi. De har i den forbindelse alene sørget for kvalificerede folk. Den slags transporter kommer ikke i nærheden af deres egne anlæg.

Ordningen med at kunder havde nøgle til anlægget havde fungeret i Fredericia i en årrække. Anlægget fungerede automatisk, og brugerne var uddannet i at anvende det. Når karret eller sumpen var fyldt 30 procent, blev der automatisk pumpet ud, indtil der var 10 procent tilbage.

Det daværende kar kunne rumme 25 m<sup>3</sup> i den flydende del. Der kan være en del sand i bunden af karret. Udpumpningen tog omtrent 15 minutter.

Han ved ikke hvor de 66 tons forurenede vand, der er kørt til rensning kan være kommet fra. Kommunen oplyste, at det blev håndteret til Dansk Industri Rens A/S. Han ved dog, at Jysk Miljørens A/S ikke har modtaget det. Heavy fuel har en konsistens som honning. Man kan næsten gå på det.

Jysk Miljørens A/S har enkelte gange været med på sidelinjen ved oprensning af fx søer, men selskabet ejer ikke selv entreprenørmaskiner.

Ud over Dansk Industri Rens A/S havde de to øvrige kunder eller i alt 10-12 biler mulighed for at levere uden for åbningstiden. Dagen efter uheldet blev proceduren lavet om, så der altid skal være en ansat til stede.

Man kan helt afgjort lugte, hvis der er benzin i vaskevandet.

Da han kom til stedet, holdt der slamsugere ved ejendommen. Enten han eller Thyge Leth spurgte, om de ikke skulle sætte en slange på en af de fem slamsugere. De kunne hver rumme 10-12 m<sup>3</sup>. De fleste var godkendt til benzin. Resten af de 100.000 liter slukningsvand kunne være suget op i andre tankvogne, som ville kunne have været fremme inden for en time. Det ville måske have kostet 50-100.000 kr.

Mette Schjødt har forklaret, at hun er miljøingeniør og siden 2009 har været ansat i kommunens miljøafdeling. Hun arbejdede også som miljøvagt. Inden da arbejdede hun med jordforurening i et rådgivningsfirma.

Hun var ikke involveret i indsatsen, men hørte først om den fra miljøvagten Sten Frandsen. Hun besigtigede regnvandsbassinet kl. 9 om morgenen dagen efter branden. Der lugtede kraftigt af olie i hele området. Olien havde samlet sig ved et af de to tilløb i et massivt tykt lag og fyldte 1/2 til 1/3 af bassinet. Det gik forbi udløbet, der var midt i bassinet. Det var langt mere end en oliefilm. Hun kan ikke sige, om der også lugtede af benzin. De tog en vandprøve for at have dokumentation og for sikre sporbarhed. Resultatet viste ikke overraskende en kraftig olieforurening med et benzinindhold.

Hendes første tanke var at påvirkningen ikke var acceptabel, og hun var nervøs for, at det ville sprede sig til Rands Fjord gennem ørredgydevand i et målsat vandløb. Bassinet er beskyttet af naturbeskyttelsesloven.

Der var tørvejr, men de konstaterede, at der var kommet noget olie gennem bassinet. Der var brug for at lave en indsat her og nu.

Der blev sat en skimmingsproces i gang efter olien var inddæmmet af flydespærringer. En skimmer giver et højere olieindhold, end hvis der suges med en slamsuger. Peter Schjødt fra Topdanmark, der var Jysk Miljørens A/S' forsikringsselskab, var også til stede. Forsikringsselskabet ville selv tage sig af oprydningen på virksomheden. Schjødt var indforstået med det arbejde, som miljøafdelingen agtede at gøre.

Skimmingen tog 3-4 dage. Efter et par dage begyndte det at regne om natten, hvilket skyllede mere olie ud i bassinet. Vegetationen var forurenet og skulle fjernes. Situationen var fortsat ikke tilfredsstillende, og der var fortsat en risiko for spredning til vandløb og Rands Fjord.

Han kontaktede spildevandsafdelingen, som anbefalede entreprenør Simon Moos til opgaven. De besigtigede stedet, og udpegede de områder af vegetationen, der var relevante at fjerne. Det var ikke muligt at fjerne alt forureningen. Hun finder prisen for oprensningen på 300.000 kr. rimelig.

Der blev anvendt 210 meter flydespærring. Den blev skiftet et par gange, hvilket var nødvendigt, da den blev oliemættet og ikke virkede. Den blev ikke anlagt tværs over bassinet, da en bugtet form gav en større flade.

Hun var ikke bekendt med nøgleordningen hos Jysk Miljørens A/S.

Hun mener ikke, at bassinet er tørlagt om sommeren men er ikke sikker. I 2009 var bassinet ejet af kommunen.

Peter Schjødt fra forsikringsselskabet fortalte, at han repræsenterede Jysk Miljørens A/S. Hun mener ikke, at hun talte ikke med ham om en regning. Et par dage senere fortalte Schjødt hende, at der alligevel ikke var forsikringsmæssig dækning for opgaven. Beslutningen om at sende en regning til Jysk Miljørens A/S blev truffet tidligt i forløbet, men de afventede politiets efterforskning. Hun sendte opkrævningen, men beslutningen herom blev truffet i fællesskab. De havde hverken kontakt til Jysk Miljørens A/S under skinningsfasen, eller inden Simon Moos blev engageret. Kommunen har ikke haft overvejelser om, at beredskabet skulle betale for noget af beløbet. Beslutningen om modregningen må være truffet i kommunens juridiske afdeling.

Olien i bassinet var en mørkebrun eller sort masse. Hun kan ikke svare på, om det var heavy fuel.

Hun har ikke været involveret i andre sager af tilsvarende kompleksitet.

Sten Frandsen har forklaret, at han var miljøvagt på sagen. Han er uddannet miljøtekniker og har været miljøvagt i 20 år, ligesom han har undervist i håndtering af miljøuheld i flere år.

Han blev kaldt ud til branden ved 20.30-tiden. Indsatslederen mente, at der var noget problematisk slukningsvand. Han så på afstand, at der var tale om en alvorlig brand. Han ankom kl. 21.05. Der var udpeget en holdleder til at håndtere slukningsvandet, så han kunne tage sig af miljøspørgsmål.

Alt vand, der løb, var tydeligt olieholdig, og det lugtede af olie. Han kan ikke sige, om det også lugtede af benzin.

I starten så det ud til at vandet løb, i to forskellige retninger. De var i tvivl om spildevandssystemet på ejendommen og fik fat en fra kloakafdelingen, som oplyste, at der var et separat regnvandssystem, som blev opsamlet i et regnvandsbassin og således ikke endte på rensningsanlægget. De holdt 2-3 gange under indsatsen øje med regnvandsbassinet og undrede sig over, at de ikke kunne se, at der blev ledt slukningsvand til. Der var meget mørkt.

Det havde været en mulighed at "sætte en prop" i regnvandssystemet. Den blev ikke valgt, da der netop var et regnvandsbassin, som var mere egnet til at håndtere en olieforurening. Endvidere ville man løbende skulle pumpe op fra systemet, så det ikke stuede op. Løsningen er bedst egnet til små systemer og mindre mængder af vand. Havde det været pesticider eller lignende, havde man nok gjort det. Det var den rigtige beslutning at lade olien fortsætte til bassinet, idet man vinder noget tid. Bassinet havde dykket afløb, hvilket vil sige et afløb under overfladen. Der var ingen økonomiske overvejelser i forbindelse med beslutningen. Det ville være dyrere at sætte prop i systemet, da der så skulle suges mere vand om.

Som han husker det var der begrænset nedbør i perioden.

Oprydningen skal fjerne så meget som muligt af hensyn til bassinet og Rands Fjord. Der kalkuleres altid med en restforurening.

Spærringen omtalt i minutrappen under kl. 21.06 vedrører den del af kloaksystemet, der løber mod syd. Beslutningen var truffet, før han kom. Langt den største del løb mod nord.

Skønsmanden, Kirsten Kjær Nielsen, har forklaret, at mængden af olie i regnvandsbassinet er estimeret ud fra oplysningerne om, at karret i bygningen var halvt fyldt med olieprodukter, svarende til 20 m<sup>3</sup>. Spredt ud på 400 m<sup>2</sup> giver det 40 tons olieholdigt vand i forbindelse med skimmingen. Det er et skøn. Det har været vanskeligt at beregne omkostningerne.

Hvis karret kun kunne rumme det halve, vil udgifterne til oprensning falde, men der er stadig faste omkostninger til flydespærring, rensning af materiel o.a.

Det har været nødvendigt at rydde for vegetation i forbindelse med oprensningen.

Benzin har en mindre massefylde end vand og vil lægge sig oven på. En mindre del af benzinen opløses i vandet. Hun kan ikke sige, hvor stor en del. Hvis der er sæbe i vandet, opløses der mere af benzinen.

Udgifterne på 30.000 kr. til miljøindsatsen i forbindelse med brandslukningen virker ikke alarmerende henset til, at der var tale om en akut situation. Der er intet, som får hende til at være kritisk over for indsatsen i denne del.

Risikoen ved en afpropning af regnvandssystemet er, at vandet løber ud på terræn og forurener jord og evt. grundvand, hvilket kan være forbundet med meget store omkostninger. Afhængig af indholdet af slukningsvandet kan det være sværere og dyrere at komme af med vandet. Det kan blive noget dyrere end 750 kr. pr. ton til behandling. Hvis man afproppede ville en del af vandet endvidere allerede være løbet ud. Herudover ville der være et kapacitetsproblem ved at opsamle denne mængde. Endelig er det svært at afproppe en så dybtliggende kloak.

Skimmingsindsatsen forekommer naturlig. Prisoverslaget i bilag 5 vedrører kun søen. De 30.000 kr. er således ikke med. Det er normalt at afsætte 10-15 procent til uforudsete udgifter ved udarbejdelse af overslag på udgifter til oprensning. Denne margen er ikke med i det svar, der er givet.

Hvis det har været anvendt 7 x 30 meter flydespærring, fordi man har udskiftet den, efter den er blevet uvirksom på grund af olieforureningen, forekommer dette ikke forkert. Det er svært at estimere forbruget.

Foreholdt at der er fjernet 66 tons olieforurenede affald, forklarede hun, at hun er gået ud fra 40 ton ved beregningen. Det er svært at beregne mængden på forhånd.

Den samlede udgift opgjort af kommunen virker ikke forkert, men ligger inden den usikkerhed, der kan være.

Hendes estimat er undervurderet, da de forudsætninger, det bygger på, ikke holder. Skimningen skal foretages, indtil det ikke er praktisk muligt længere. Hvis der havde været anvendt en slamsuger, ville vandindholdet have været højere.

Hvis der er fjernet 66 ton olieblandet affald, kan hun ikke sige, at mængden virker for stor.

Det er muligt at separere det forurenede vand i et mobilt anlæg på stedet.

Hvis man suger i kloakledningen, vil man få alt vand fra det store bagland med. Alternativet var at lave en helt lokal pumpeump.

Det er svært at sige noget om betydningen af, at der har været 33 procent benzin i olieudskilleren, når man ikke ved, hvor i udskilleren prøven er taget.

Thyge Leth har forklaret, at han er driftsleder på Jysk Miljørens A/S.

Ved aflæsning modtager de en deklARATION til brug for behandlingen af lasten. Deklarationen udfyldes i 3 eksemplarer. Der er kun bemandet i dagtimerne. Før branden havde udvalgte kunde og faste chauffør en nøgle, så de selv kunne læse af.

Den pågældende dag havde Claus Wang Henriksen fra Dansk Industri Rens A/S læsset tank-skylle vand af. Han nævnte, at han ville komme igen, og at der også ville komme en anden chauffør. Der var intet særligt ved lasten.

Chaufførerne aflæser ned i karret, der var 25 m<sup>3</sup> stort og udstyret med en automatisk pumpe. Den var indstillet til at pumpe ud, når karret var 30 procent fyldt. Pumpen fortsatte, indtil der var 10 procent tilbage. Det tog 10 minutter. Da Claus Wang Henriksen kom med sit første læs, var karret på laveste niveau. Han satte pumpen til, inden han gik hjem.

Lasten, som den anden chauffør fra Dansk Industri Rens A/S kom med, var en olieholdig vand.

Olien i regnvandsbassinet kan stamme fra de 10 procent, der var i graven og fra lastbilen, der blev læk. Den kan derimod ikke komme fra andre steder på anlægget, for ventilerne var lukkede.

Deklarationer blev ikke udfyldt for hver læs, men for efter det sidste. Hvis deklARATIONEN ikke var udfyldt eller utilstrækkeligt udfyldt, spurgte de chaufføren. Alle fra Dansk Industri Rens A/S vidste, at Jysk Miljørens A/S ikke kunne modtage benzin. Jysk Miljørens A/S måtte gerne modtage diesel.

Claus Wang Henriksen havde været der en eller to gange i løbet af dagen i åbningstiden. Han plejer at gå hjem ved 16-tiden og talte med ham, umiddelbart inden han gik hjem.

## **Parternes synspunkter**

Fredericia Kommune har i sit påstandsdokument gjort gældende:

”...

### 5.1 Refusionshjemlen

Miljøbeskyttelseslovens § 70, stk. 1, pålægger kommuner en handlepligt, når der foreligger en akutsituation. De udgifter, kommunen afholder i den forbindelse, afholdes for "den ansvarliges regning". Hvor beredskabets indsats normalt er "gratis", forholder det sig anderledes på miljøområdet, hvor "forureneren-betaler-princippet" gælder.

Fra Beredskabsstyrelsens vejledning om kemikalieudslip kan følgende citeres:

"Der er ikke i beredskabsloven hjemmel til at kræve betaling for redningsberedskabets akutte indsats ved hændelser med kemiske stoffer. Det må i det konkrete tilfælde afgøres efter reglerne i miljø- og vejlovgivningen, om der i denne lovgivning er hjemmel til at kræve, at skadevolderen betaler."

Som eksempel på betaling for akutudgifter knyttet til en forurening i et vandløb kan der henvises til MAD 2001.154V.

Akutindsatsen rettede sig imod at imimere de skader, som forurenede slukningsvand kunne indebære for miljøet generelt, men specifikt Rands Fjord. Akutbestemmelsen har netop som sit kerneområde udslip af forurenende stoffer, der uden en akutindsats risikerer at forårsage en (større) forurening af jorden og/eller recipient.

### 5.2 Ansvarsnormen

Det er i retspraksis fastslået, at der med henvisningen i miljøbeskyttelseslovens §§ 69 og 70 til den ansvarlige sigtes til den, der er erstatningsansvarlig, altså en kobling til erstatningsretten.

Erstatningsretligt foreligger der et ansvarsgrundlag, hvis der er udvist uagtsomhed (culpa), eller der i lovgivningen er fastsat en strengere ansvarsnorm. En sådan strengere ansvarsnorm foreligger på miljøområdet, hvor en række virksomhedstyper omfattet af miljøerstatningsloven er underkastet et objektivi ansvar.

De virksomhedstyper, der er omfattet af loven, er - med enkelte undtagelser - de virksomheder, der var miljøgodkendelsespligtige, da loven blev vedtaget i 1994. Aktiviteten på Jysk Miljørens A/S' virksomhed kan henføres til punkt K3 (oparbejdning mv. af spildolie), jf. bilag 5

Lovbemærkningerne til miljøerstatningsloven fastslår dette entydigt:



*"I det omfang, miljømyndighederne efter reglerne i miljøbeskyttelseslovgivningen har ret eller pligt til at foretage afværgeforanstaltninger eller genopretning af miljøet, jf. herved miljøbeskyttelsesloven §§ 69-70, vil omkostningerne hertil ligeledes kunne erstattes efter bestemmelsen."*

Affaldsbehandlende virksomheder, herunder i form af affaldsbehandling af olieprodukter, er medtaget under miljøerstatningsloven, fordi olieprodukter notorisk udgør en risiko for forurening.

Det bestrides, at ansvaret begrænses af, at akutindsatsen udspringer af en brand. Sagsøgte henviser i den forbindelse til, at der i jordforureningslovens § 41 er en påbudsundtagelse for så vidt angår brand og hærværk. En sådan undtagelse er imidlertid netop ikke anført i miljøerstatningsloven, der altså ikke indeholder en ansvarsmæssig undtagelse for disse situationer.

### 5.3 Hvem er den ansvarlige?

Den objektivt ansvarlige i henhold til miljøerstatningsloven knytter sig til det på miljøområdet kendte begreb "driftsherren". Driftsherren er den juridiske enhed, der driver virksomheden.

Følgende citat fra lovbemærkningerne til miljøerstatningsloven er et særdeles relevant fortolkningsmoment:

"Forslaget omfatter miljøskader, der stammer fra fast ejendom eller anlæg, hvorpå en offentlig eller privat virksomhed udfører særlige farlige eller forurenende aktiviteter. Det gælder, uanset om virksomheden er ejer eller bruger af ejendommen eller anlægget. Sker der en miljøskade eller transport uden for virksomhedens faste ejendom eller anlæg, vil virksomheden ikke ifalde erstatningsansvar efter bestemmelsen."

Citatet viser, at skader, der sker inde på ejendommen, er omfattet, uanset at de kommer fra et anlæg (en lastbil), der ikke ejes af virksomheden. U.2002.780H understøtter denne fortolkning.

Det samme understøttes af, at en ikke nærmere afgrænset del af forureningen ikke kommer fra den brændende tankvogn, men fra "sumpen" inde på selve fabrikken.

..."

Advokat Mads Kobberø har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet.

Jysk Miljørens A/S har i sit påstandsdokument gjort gældende:

"...

## II - Om beredskabsloven

Ifølge beredskabslovens § 1 er det bl.a beredskabets opgave at begrænse og afhjælpe skader på miljøet ved ulykker. Dette gentages i § 12, stk. 1 og 2. § 21, stk. 3, præciseres det, at skade, som beredskabet forvolder ved brandslukning betragtes som brandskade.

Der er ikke i loven hjemmel til at kræve udgifterne ved beredskabets indsats godtgjort.

### **III - Om miljøbeskyttelseslovens §§ 68 - 70**

Kommunen kan meddele påbud om genopretning, men har kun hjemmel til selv at foretage oprensning på den ansvarliges regning, hvis der foreligger en akut situation med "overhængende alvorlig fare for sundheden" eller for "væsentlig forurening". Der er efter retspraksis ingen tvivl om, at dette kriterium ikke var opfyldt.

Det bestrides, at sagsøgte kan opfattes som "den ansvarlige". Branden skyldtes, at adciterede Dansk Industri Rens A/S har leveret let antændelig benzin til anlægget, selv om dette var forbudt. Der er for denne virksomhed et klart culpaansvar.

### **IV - De almindelige lempelsesregler**

De almindelige lempelsesregler i erstatningsretten finder anvendelse, herunder erstatningsansvarslovens § 24 og 25 (analogt) og reglerne om nødværge og force majeure.

### **V - Tabet**

Bilag 15 angår formuleringen af skønstemaet og nærmere, om der var behov for en vurdering af slukningsproceduren ("svarer denne indsats .... til, hvorledes en akutindsats af den pågældende karakter grundlæggende bør håndteres ...."). Det er noget helt andet at vurdere, om sagsøgers opgørelse af sit erstatningskrav indeholder urimelige eller irrelevante poster. Sagsøgte har i duplikken fremsat opfordring [3] og [4] til at udarbejde en redegørelse for de udgifter, som er medtaget i erstatningsopgørelsen, så deres relevans kan bedømmes. Opfordringerne er ikke opfyldt, bortset fra det intetsigende bilag 13 og en bemærkning i processkrift 1 om, at "... i forbindelse med hovedforhandlingen vil der kunne redegøres yderligere for arbejdets karakter og omfang". Dette er ikke tilfredsstillende. Hvordan skulle det være muligt på det grundlag at afgøre, hvilke mandskbstimer, køretøjstimer og inseptkørtimer, der vedrører hvad? Og hvilke udgifter er udtryk for reelle ekstraudgifter for kommunen? Mandskabet var vel på fast ansættelse og bilerne indkøbt i forvejen. En del materiel blev kasseret på grund af olietilsmudsning, men skete det under slukningsarbejdet (forpladsen drev af olie) eller under oprensningen?

sagsøgte forholder sig tvivlende overfor de mængder olie, som skønnes opsamlet. Karret i hallen er forsynet med en automatisk pumpe, som holder niveauet ned på 4-6 m<sup>3</sup> blandet olie/vand. Den brandramte tankvogn indeholdt ikke olie, og ingen tanke på behandlingsanlægget var utætte. Alligevel opsuger Dansk Industri Rens A/S ifølge bilag C og 14 44 ton (36.080 : 820) og Simon Moos 22,66 ton !!

Til skønsmændens opgørelse af udgifterne bemærkes:

- - Selvfølgelig har priserne ændret sig over 5 år. Det gælder lønninger, brændstof, biler, materiel og sikkert også andre poster.

Skønsmandens vurdering af oprensningssomkostningerne gælder miljødelen i almindelighed. Hvad miljøindsatsen fra sagsøger side skulle bestå i på brandaftenen er ikke oplyst/sandsynliggjort.

Udgiften til behandling af olieblandet affald mener sagsøger skal sættes til kr. 820 pr. ton, men i bilag 2 er prisen kr. 750 svarende til skønsmanden. (og så er der mængden, se ovenfor.)

Momsen skal fratrækkes, idet kommunen kan få momsen godtgjort.

...”

Jysk Miljørens A/S har i sit påstandsdokument i ad citationssagen gjort gældende:

”...

Adciterede har som mangeårig leverandør til ad citantens behandlingsanlæg været eller burdet være klar over, at benzinholdig væske ikke måtte leveres til behandlingsanlægget.

Adciterede har været eller burdet være klar over, at skyllevandet fra "Primula" indeholdt benzin.

Den let antændelige benzin er årsag til branden og forureningen.

...”

Advokat Arne Paabøl Andersen har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumenterne.

Tryg har i sit påstandsdokument gjort gældende:

”...

Til støtte for de af Tryg Forsikring A/S (som identificeres med Dansk Industri Rens A/S) nedlagte påstande gøres følgende gældende:

Jysk Miljørens A/S har ikke godtgjort, at Dansk Industri Rens A/S har noget ansvar for den brand - og de i den forbindelse opståede tab - der opstod hos Jysk Miljørens A/S den 22. oktober 2009.

Det er Jysk Miljørens A/S der bærer bevisbyrden herfor og Jysk Miljørens A/S har ikke løftet sin bevisbyrde.

Dansk Industri Rens A/S var alene fragtfører af godset og Dansk Industri Rens A/S var ikke af godsets afsender blevet anmodet om en transport af farligt gods, ligesom Dansk Industri Rens A/S ikke forud for transporten havde modtaget en deklaration om farligt gods fra afsender. Dertil kommer, at Dansk Industri Rens A/S som svar på en direkte forespørgsel, havde fået oplyst at der ikke var tale om farligt gods som skulle transporteres.

Det gøres således gældende, at Dansk Industri Rens A/S som fragtfører hverken vidste eller burde vide, at det afsendte gods fra Fayard A/S til Jysk Miljørens A/S den 22. oktober 2009, indeholdt rester af benzin i et omfang, så det ikke kunne leveres til Jysk Miljørens A/S.

Dansk Industri Rens A/S har således ikke været uagtsom i forbindelse med transporten af godset og er derfor ikke ansvarlig for den skade og de eventuelle tab, der er opstået som følge af branden den 22. oktober 2009 hos Jysk Miljørens A/S.

Hvis Jysk Miljørens A/S pålægges et ansvar overfor Fredericia Kommune, og det tillige lægges til grund, at der er et ansvarsgrundlag hos Dansk Industri Rens A/S, skal der ske en ansvarsfordeling efter erstatningsansvarslovens § 25, hvorefter Jysk Miljørens A/S skal bære det fulde erstatningsansvar.

...”

Tryk har vedrørende adcitationssagen gjort følgende gældende i påstands-dokumentet:

”...

Hvis retten finder, at Dansk Industri Rens A/S pålægges at betale et erstatningskrav til Jysk Miljørens A/S, skal erstatningskravet endeligt bæres af Fayard A/S og K2 Rengøring A/S (med hvem Alm. Brand Forsikring A/S identificeres).

Fayard A/S var afsender af godset, idet transportaftalen blev indgået mellem Fayard A/S og Dansk Industri Rens A/S.

Det påhviler Fayard A/S som afsender af godset, at påse at Dansk Industri Rens A/S som fragtfører, får nøje kendskab til godsets beskaffenhed, herunder særligt til godsets farlige egenskaber. Fayard A/S oplyste ikke Dansk Industri Rens A/S om godsets farlige egenskaber.

Fayard A/S var som afsender af godset ansvarlig for omkostninger og skade som følge af, at godset blev overgivet til Dansk Industri Rens A/S til befordring. Fayard A/S har ikke godtgjort, at Dansk Industri Rens A/S havde nøje kendskab til beskaffenhed af den fare, som befordringen af godset medførte, idet Dansk Industri Rens bestrider rigtigheden af indholdet af erklæring af 23. oktober 2009.

Fayard A/S er erstatningsansvarlig, idet Fayard A/S undlod at oplyse fragtføreren, Dansk Industri Rens A/S om, at der var tale om farligt gods.

K2 Rengøring A/S er erstatningsansvarlig, idet denne svarede benægtende på en direkte forespørgsel fra Dansk Industri Rens A/S om, hvor vidt væsken indeholdt benzinrester og dermed skulle transporteres som farligt gods.

...”

Advokat Dorte Buchmann har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstands-dokumentet.

Fayard har gjort følgende gældende i påstandsdokumentet:

”...

Adciterede 1 imødegår i det hele adcitantens sagsfremstilling og anbringender.

Det bestrides, at adciterede 1 ved adfærd, unkladelse eller på andet grundlag har pådraget sig noget erstatningsansvar eller nogen hæftelse over for adcitanten eller andre i anledning af skaden den 22. oktober 2009.

Adciterede 1 har på enhver relevant måde og rettidigt givet korrekte oplysninger om beskaffenheden af det gods, som adciterede 1 bad en af sine helt sædvanlige selvstændigt virkende og professionelle samarbejdspartnere, adciterede 2, om at afhente.

Det blev herved klart oplyst, at væsken indeholdt benzinrester, herunder at der var tale om såkaldt cargo slop, og adciterede 2 videregav så vidt adciterede 1 bekendt også disse informationer til Flemming Flint hos adcitantens forsikringstager, Flemming Flindt fra Dansk Industri Rens.

Disse informationer er verificeret ved de involverede parter underskrevne erklæring af den 23. oktober 2009, der fremlægges som side to i bilag IA. Der er tale om en dateret erklæring dagen efter uheldet, og erklæringen er underskrevet af tre professionelle erhvervsfolk.

I det omfang årsagen til skaden er, at den transporterede væske var farligere end forudsat, bestrider adciterede 1 at have vidst eller burdet vide dette, idet adciterede 1 ikke fra sin hvervgiver (rederiet) har fået indikationer på andet end det, der også er gengivet i bilag IA.

Det kan således lægges til grund, at Dansk Industri Rens A/S netop var bekendt med beskaffenheden af det gods, der skulle transporteres, og Dansk Industri Rens A/S er dermed selv ansvarlig for skaden.

Det er ikke oplyst, hvad årsagen var til, at den del af væsken, der udgjordes af benzin, blev antændt på miljøstationen.

Under alle omstændigheder må adcitanten som forsikringsgiver for Dansk Industri Rens A/S acceptere at skulle dække netop sidstnævntes ansvar som professionel transportør af blandt andet farligt gods.

Ex tuto bemærkes, at adcitanten som ansvars- og tingsforsikringsgiver for Dansk Industri Rens A/S ikke blot ved processuelt at indtræde i eget navn i stedet for sin ansvarlige forsikringstager, kan opnå en bedre retsstilling end Dansk Industri Rens A/S selv har.

Det bestrides, at adciterede 1 har udvist nogen form for adfærd eller unkladelse, som i erstatningsretlig sammenhæng er causal med skaden. I den forbindelse gør adciterede 1 gældende, at adcitantens henvisning til ADR-konventionen ikke i sig selv ville kunne danne grundlag for et erstatningsansvar, allerede fordi sagsøgte 1

havde informeret relevant om beskaffenheden m.v. af det omhandlede gods. En eventuel overtrædelse af en offentligretlig og strafbelagt regel indebærer ikke eo ipso et erstatningsansvar, og i øvrigt har politiets og anklagemyndighedens overordentligt omfattende efterforskning ført til, at man frafaldt tiltalerejsning mod adciterede 1.

Ansvarsvurderingen af adciterede 1 skal ske efter dansk rets almindelige regler om erstatning uden for kontrakt; sådanne ansvarsbetingelser er ikke til stede i forhold til adciterede 1, og det forhold – at der i andre relationer gælder et i udgangspunktet objektivt ansvar, in casu fx mellem Fredericia Kommune og Jysk Miljørens A/S – kan hverken direkte eller indirekte tilvejebringe noget ansvars- eller hæftelsesgrundlag for adciterede 1.

Dette gælder også i relation til bedømmelsen af ansvarsfordeling mellem flere eventuelle ansvarlige, idet et lovbestemt objektivt ansvar må gå forud for et ansvar, der ikke er objektivt, jf. fx principperne i fx U. 1999.83H og i øvrigt EAL § 25.

I det omfang det lægges til grund, at adcitantens forsikringstager (Dansk Industri Rens A/S, der var arbejdsgiver for chaufføren) eller adciterede 2 ikke på tilstrækkelig måde til lasbilens/slamsugerens fører og/eller andre relevante har videregivet de nødvendige oplysninger om godsets brandfarlighed og håndteringskravene i forbindelse hermed, gøres det gældende, at adciterede 1 ikke bærer noget ansvar eller nogen hæftelse herfor.

Til støtte for både sin principale og sin subsidiære påstand over for adcitanten gøres gældende, at såvel EAL § 25 som almindelige ulovbestemte skyldfordelingsbetragtninger må føre til, at adcitantens forsikringstager som professionel transportør må bære hovedansvaret og skadehæftelsen, og at adcitanten – som i egenkab af ansvarsforsikrer indtræder i sin forsikringstagers retsstilling – må tåle dette.

...”

Fayard har i relation til friholdespåstanden gjort følgende gældende i påstandsdokumentet:

”...

**Til støtte for sin friholdespåstand over for adciterede 2** gøres gældende, at adciterede 1 ikke hæfter for de konsekvenser, der måtte være ved, at adciterede 2 eventuelt ikke på tilstrækkelig klar måde til adcitanten har videregivet den fornødne information om godsets beskaffenhed og håndtering. Adciterede 2 var professionel erhvervsdrivende og kan ikke – med retsvirkning – påberåbe sig ansvarsfrihed ved at opfatte sig som et ”bud”, således som adciterede 2 tidligere har anført.

Bortset fra de spørgsmål, som alene angår den retlige regulering af det indbyrdes forhold mellem de to adciterede, tilslutter adciterede 1 sig de standpunkter, som adciterede 2 har fremført over for adcitanten.

...”

Advokat Lars Lindevang Madsen har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet.

Alm. Brand A/S har vedrørende adcitationssagen gjort følgende gældende i påstandsdokumentet:

” ...

**Ansvarsgrundlag:**

Adciterede 2 går ud fra, at adcitanten gør gældende, at adciterede 2 ifalder ansvar i henhold til culpanorm.

Det bemærkes i denne sammenhæng, at under den politimæssige efterforskning var henholdsvis rederiet, adcitanten og adciterede 1 sigtede, mens det derimod ikke var tilfældet for adciterede 2.

Dette må være begrundet i en antagelse af, at adciterede 2 alene har videreformidlet informationer afgivet af adciterede 1 overfor adciterede 2.

Således har rederiet også modtaget en faktura fra adciterede 1 for bortskaffelse af de 12, 88 m<sup>3</sup> tankskyllevand, ligesom adcitanten har faktureret adciterede 1 for bortkørelsen af det af sagen omhandlede tankskyllevand.

Det fremgår udtrykkeligt af det foreløbige svarskrift, som adcitantens advokat Nordskov angav i sin egenskab af at være advokat for Dansk Industri Rens A/S i personskadesagen, at den 22. oktober 2009 om formiddagen, blev Flemming Flindt hos sagsøgte (altså Dansk Industri Rens A/S) kontaktet af Arne Hansen.

Arne Hansen spurgte, om Flemming Flindt kunne finde en mand til at hente noget tankskyllevand fra et skib ankommet i havn.

Arne Hansen oplyste, at skibet havde været lastet med benzin.

Adcitanten havde altså, forud for både adciterede 1 og 2 kom ind i billedet, fået viden om, at det tankskyllevand, som skulle afhentes fra MV Primula, havde et indhold af benzin.

Herudover fremgår det af skadelidtes, altså Claus Wang Hansens replik i personskadesagen, side 2, 4. afsnit, at Flemming Flindt bad Claus Wang Hansen om at kontakte skibet, når han ankom.

Claus Wang Hansen bestrider således, at han af Flemming Flindt fik besked om at tale med Kurt Egebro fra adciterede 2 om detaljerne vedrørende opgaven.

Det må endvidere umiddelbart have formodning imod sig, at indholdet af tankskyllevandet først skulle fastlægges på det tidspunkt, hvor tankbilen befandt sig i umiddelbart nærheden af skibet med henblik på at afhente den pågældende last henset til, at lastens indhold jo er afgørende for hvilket køretøj, der skal anvendes.

Det fremgår endvidere af Claus Wang Hansens replik af 30. september 2010, at han talte med maskinmesteren på skibet og vedkommende oplyste, at der var tale om vaskevand (altså underforstået uden indhold af benzin).

På baggrund af ovennævnte må man konkludere,

**at** Flemming Flindt havde viden fra Arne Hansen omkring indholdet af benzin,

**at** han ikke videregav disse omlysninger til den skadelidte chauffør, Claus Wang Hansen,

**at** adcitanten således klart ikke har opfyldt sine forpligtelser som arbejdsgiver overfor Claus Wang Hansen,

**at** Claus Wang Hansen angiveligt blev fejlinformeret af skibet.

Endvidere bestrides det, at adciterede 2's medarbejder Kurt Egebro på adcitantens positive forespørgsel skulle have benægtet, at tankskyllevandet havde et indhold af benzin.

I denne forbindelse bør man overveje, hvilke incitament Kurt Egebro skulle have til at fremkomme med positiv urigtige oplysninger overfor adcitanten.

Herudover fremgår det af den af adcitanten dagen efter ulykken underskrevne erklæring, at adcitanten var vidende om, at vaskevandet havde et indhold af benzin.

Yderligere forhold syntes at pege i retning af, at både Flemming Flindt og Claus Wang Hansen var bekendte med, at der var tale om benzin indeholdt i tankskyllevandet.

Det fremgår af journalmaterialet i personskadesagen (bilag 11, side 2), at der allerede den 23. oktober 2009 kl. 01.30, altså ca. 5½ time efter ulykken, skrives følgende citat i journalen ”*UT (ulykkestilfældet) kl. ca. 20.00, Fredericia på pt. arbejde som slamsluger hvor han er ved at afhænde benzin/vand blanding fra skibstank over i tank i garage*”.

Her beskrives intet om sæbe, men derimod om en blanding af benzin og vand. Ifølge de oplysninger rederiet kom med under syn og skønnet var tankskyllevandet uden indhold af sæbe og/eller kemikalier.

Notat må læses således, at Claus Wang Hansen fra start af var klar over, at tankskyllevandet indeholdt benzin.

Herudover er forholdet det, at det pågældende skib (MV Primula) sidste last, forud for dok opholdet hos adciterede 1, var benzin.

Det forekommer ikke sandsynligt, at man ikke i forbindelse med håndteringen af tankskyllevæsken skulle have lugtet benzin, slet ikke i forbindelse med en overfø-



relse af væsken fra skibets tank til sagsøgerens slamsluger, hvor tankskyllevandet ved at være i bevægelse vil udvikle lugte.

Herudover er forholdene omkring årsagen til brandens opståen efter adciterede 2's opfattelse uafdækkede.

Det, at der er et indhold af benzin i tankskyllevandet, er ikke ensbetydende med, at dette, som en ufravigelig naturlov, skal bryde i brand i forbindelse med aflæsning.

Hvorfor stoppede Claus Wang Hansen eksempelvis ikke pumpningen, da han kunne konstatere, at det lugtede af benzin?

Kunne forklaringen herpå være, at det ikke kom bag på Claus Wang Hansen?

Herudover er forholdet det, at det fremgår af politiets materiale, at man har målt sin koncentration på 33 % benzin i en olieudskiller hos Jysk Miljørens A/S, ligesom der er målt et indhold af benzin i et område langt væk fra brandstedet på ca. 7 %.

Dette harmonerer ikke med, at der er leveret 12,88 m<sup>3</sup> tankskyllevand med ca. 8 % indhold af benzin.

Umiddelbart undrer det, at der efter en brand kan konstateres indhold af benzin hos adcitanten, der er 3-4 gange så høj, som den koncentration, der skulle have været i tankskyllevandet.

Sammenfattende ses der således ikke at være dokumenteret en handling eller undladelse fra adciterede 2's side, som i et væsentligt omfang har bidraget til den opståede brand.

For god ordens skyld skal det bemærkes, at ansvarsvurderingen mellem adciterede 1 og adcitanten skal betragtes som et ansvar i kontrakt, idet der jo netop er sket en fakturering fra adcitanten til adciterede 1 for den pågældende transport.

Herudover er forholdet det, som anført af adciterede 1, jf. U 1999.83H og i øvrigt EAL § 25, at der ved ansvarsfordeling mellem flere ansvarlige, at da går et objektivt ansvar forud for et ansvar, der er baseret på en almindelig culpanorm.

Dette må gælde så meget desto mere for adciterede 2.

**Tab:**

Sagsøgte i hovedsagen (Jysk Miljørens A/S) forudsættes at gøre de relevante synspunkter gældende overfor sagsøgeren (Fredericia Kommune) både i relation til hjemmel og i relation til udgifterne berettigelse og størrelse.

...”

Alm. Brand A/S har i relation til friholdelsespåstanden gjort følgende gældende i påstandsdokumentet:

” ...

I relation til friholdelsespåstanden overfor adciterede 1 gøres det udover det ovenfor anførte gældende

**at** adciterede 2 alene har haft en budlignende funktion, hvorfor adciterede 2's ansvar i forhold til adciterede 1 bør være subsidiært og i hvert fald ikke således, at adciterede 2 skal friholde adciterede 1.

Adciterede 2 har videreformidlet de oplysninger, som adciterede 1 har givet til adciterede 2.

Som anført har adciterede 2 ikke haft initiativ til at undlade at videreformidle oplysninger, som adciterede 2 har modtaget.

Endvidere må det lægges til grund, at havde adciterede 1 påset overholdelsen af de bestemmelser, der gælder for håndtering af farligt gods, ville det formentligt i et væsentligt omfang have formindsket risikoen for ulykkens indtræden jf. det af Arbejdstilsynet udstedte strakspåbud til adciterede 1.

Som følge af disse forhold samt EAL § 25 skal adciterede 1 friholde adciterede 2.

...”

Advokat Troels Miltoft har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med påstandsdokumentet.

### **Rettens begrundelse og resultat**

Efter bevisførelsen for retten er det godtgjort, at Fredericia Kommunes miljømæssige indsats i forbindelse med brandslukningen, samt den efter-følgende skimning af regnvandsbassinet og fjernelse af vegetationen omkring det, er foretaget i overensstemmelse med miljøbeskyttelseslovens § 70, stk. 1. Indsatsen er derfor sket for den ansvarliges regning.

Det er ubestridt, at Jysk Miljørens A/S er omfattet af miljøerstatningsloven og således på objektivet grundlag skal erstatte den skade som forureningen medførte. Det forhold, at skaden ikke skyldes sædvanlig drift af Jysk Miljørens A/S anlæg, men brand i benzin leveret af tredjemand i strid med selskabets miljøgodkendelse, kan ikke medføre, at Jysk Miljørens A/S er fritaget for ansvar.

Som følge heraf kan Fredericia Kommune kræve indsatsen erstattet af Jysk Miljørens A/S.

Der er efter erstatningskravets størrelse ikke grundlag for at lempe ansvaret i medfør af erstatningsansvarslovens § 24, ligesom hverken reglerne om nødret og force majeure finder anvendelse.

Skønsmanden har ikke haft indsigelser mod den fremgangsmåde som Fredericia Kommune har anvendt under den miljømæssige indsats, mod omfanget af det fjernede affald, eller mod den samlede pris herfor.

Retten tager herefter Fredericia Kommunes påstande til følge.

I relation til Jysk Miljørens A/S' friholdelsespåstand finder retten det på baggrund af den fælles erklæring af 23. oktober 2009 og vidneforklaringen fra Arne Hansen og Kurt Egebro bevist, at Flemming Flindt hos Dansk Industri Rens A/S var bekendt med, at skyllevandet havde et indhold af benzin. Dansk Industri Rens A/S har ved uanset denne viden at have afleveret skyllevandet hos Jysk Miljørens A/S handlet ansvarspådragende.

Herefter er Jysk Miljørens A/S og Tryg solidarisk erstatningsansvarlige. Den indbyrdes fordeling af erstatningsbyrden skal derfor foretages efter, hvad der må anses for rimeligt under hensyn til ansvarets beskaffenhed, og omstændighederne i øvrigt, jf. erstatningsansvarslovens 25, stk. 1. Jysk Miljørens A/S hæfter på objektivt grundlag og må som altovervejende hovedregel bære erstatningsbyrden frem for Tryg, hvis ansvar hviler på culpa, jf. UfR 1999.83H. Herefter, og da der ikke er grundlag for at fravige dette udgangspunkt, tager retten Trygs frifindelsespåstand til følge.

Som konsekvens af frifindelsen af Tryg, og da Dansk Industri Rens A/S var bekendt med, at skyllevandet indeholdt benzin, tager retten endvidere frifindelsespåstandene fra Fayard og Alm. Brand A/S til følge.

Efter hovedsagens udfald skal Jysk Miljørens A/S betale sagsomkostninger til Fredericia Kommune med 55.380 kr. Heraf udgør 5.380 kr. retsafgift og resten udgift til advokatbistand med tillæg af moms.

Jysk Miljørens A/S skal endvidere betale sagsomkostninger til Tryg med 52.972,40 kr. Heraf udgør vidnegodtgørelse 172,40 kr. og resten udgift til advokatbistand med tillæg af moms.

Tryg skal betalte sagsomkostninger til Fayard med 40.000 kr. og til Alm. Brand A/S med 50.000 kr. Beløbene dækker udgifter til advokatbistand.

Retten har ved fastsættelsen af udgiften til advokatbistand lagt vægt på sagens værdi, karakter og omfang, samt på at der har været afholdt syn og skøn. Herudover er der taget hensyn til, om den vidnende part er moms-registreret. For Tryg Forsikrings vedkommende indeholder beløbet tilligere delvis dækning af udgifter til fremstilling af ekstrakter.

### **Thi kendes for ret:**

Sagsøgte, Jysk Miljørens A/S, tilpligtes at anerkende, at selskabet A/S er erstatningsansvarlig for de miljøtiltag, som Fredericia Kommune gennemførte og rekvirerede (som nærmere beskrevet i sagen bilag 1 og 2) som en følge af branden på Jysk Miljørens A/S' ejendom i Fredericia oktober 2009.

Jysk Miljørens A/S tilpligtes endvidere til Fredericia Kommune at betale 25.166,07 kr. med procesrente fra 24. april 2014 til betaling sker.

Fredericia Kommune, frifindes for påstanden om tilbagebetaling af 461.916,10 kr.

Jysk Miljørens A/S skal betale 55.380 kr. i sagsomkostninger til Fredericia Kommune.

Adciterede, Tryg Forsikring A/S, frifindes.

Jysk Miljørens A/S skal betale 52.972,40 kr. i sagsomkostninger til Tryg Forsikring A/S.

De adciterede, Fayard A/S og Alm. Brand A/S, frifindes.

Tryg Forsikring A/S skal i sagsomkostninger betale 40.000 kr. til Fayard A/S og 50.000 kr. til Alm. Brand A/S.

Sagsomkostningerne forrentes i medfør af rentelovens § 8a.