

## Ny Sø- og Handelsretsdom af 28. november 2018: Spørgsmål om skibsmægler var ansvarlig for mulig bunkerolieforurening fra skib under Bunkeroliekonventionen

---

### Sagens omstændigheder:

Den 7. august 2014 grundstødte skibet "Ms F" i Vejle Fjord. Skibet var ejet af rederiet [RR] og skibets fører var eneejer af RR. Skibet var indregistreret i Togo og selskabet XX var ISM manager for "Ms F".

"Ms F" blev efter hændelsen tilbageholdt af Værnsfælles Forsvarskommando. [VF] (tidligere SOK). Der blev af VF truffet foranstaltninger for at undgå overhængende fare for olieforurening som følge af grundstødningen, og skibet blev efterfølgende bragt flot.

Den 5. september 2014 fremsendte VF meddelelse til Skibsmægler NN, hvormed VF tog forbehold for at rejse krav imod NN "som registreret ejer af skibet", idet skibsmægleren (fejlagtigt) var registeret i Lloyds register som "Owner".

Den 2. marts 2016 fremsatte VF over for Skibsmægleren krav om betaling af DKK 80.660,60 vedrørende de trufne foranstaltninger. Skibsmægleren besvarede det pågældende krav i en e-mail af 7. marts 2016 og oplyste, at skibets registrerede ejer var RR.

SOK fremsatte herefter kravet over for RR.

Den 25. august meddelte Skibsmægleren, at skibet var solgt til Guyana og at Skibsmægleren ikke længere repræsenterede RR. Der blev på denne baggrund anlagt retssag af VF imod Skibsmægleren med krav om betaling. Det blev under retssagen forklaret af medarbejdere hos Skibsmægleren, at virksomheden beskæftigede sig med skibsmægleropgaver og var udpeget som kommerciel manager for "Ms F". Opgaver vedrørende bemanning, forsikring og klasseforhold blev varetaget af rederiet selv.

VF gjorde under sagen gældende, at Skibsmægleren var ansvarlig på objektive grundlag efter sølovens § 183 for VF's udgifter til imødegåelse af risiko for skade forvoldt af bunkerolie. VF henviste til, at de parter, der hæfter for betaling af disse udgifter er "skibets ejer, herunder den registrerede ejer, reder, bareboatbefragter, disponent eller andre, der i ejerens sted varetager skibets drift", og at Skibsmægleren var omfattet af denne personkreds. Skibsmægleren bestred at kunne pålægges noget ansvar og gjorde gældende, at hæftelsen for udgifterne påhvilede skibets tekniske manager, men ikke Skibsmægleren, der ikke havde haft ansvar for nogen opgaver vedrørende skibets drift.

### Sø- og Handelsrettens dom:

Ved sin dom frifandt retten Skibsmægleren for det indtalte krav. Retten anførte i forhold til sølovens § 183 følgende:

*"Bestemmelsen implementerer bunkerskonventionen fra 2001, som i henhold til artikel 1, nr. 3, definerer ansvarssubjektet "Shipowner" som "the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship". Af lovforslaget til sølovens §*

183, stk. 4, fremgår i overensstemmelse med den bagvedliggende betænkning bl.a., at "...I modsætning til reglerne i kapitel 10 er der i bunkersreglerne ikke sket ansvarskanalisering til ét ansvarssubjekt, men reglerne opererer med en gruppe af ansvarlige. Fælles for denne gruppe er, at de alle i et eller andet omfang er ansvarlige for skibets drift og dermed har en grad af rederværdighed.", jf. de specielle bemærkninger til § 183, stk. 4, i lovforslag nr. 44 af 24. februar 2005 om ændring af søloven og side 17 i Sølovsudvalgets betænkning nr. 1451 af 2004. Samme steder fremgår det, at udtrykket "disponent eller andre der i rederens sted varetager skibets drift" dækker over begreberne "operator" og "manager" i bunkerskonventionen.

Sølovens § 183 omhandler som anført objektivt og i givet fald solidarisk ansvar for skade forvoldt af bunkerolie, og retten finder, at retsgrundlaget må forstås sådan, at ansvaret for udsætter, at man varetager skibets tekniske drift som nærmere bestemt i § 183, stk. 4, og de nævnte forarbejder. Der er således ikke grundlag for at udstrække den strenge ansvarsbestemmelse, som knytter sig til skade som følge af skibets tekniske drift, til tillige at omfatte den kommercielle drift af skibet."

Da Skibsmægleren ikke kunne anses at have deltaget i skibets tekniske drift, blev selskabet frifundet.

#### **Bemærkninger til dommen:**

Med Bunkerskonventionen (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*) af den 23. marts 2001 er indført et objektivt ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkerolie. Dette objektive ansvar påhviler efter konventionen en række personer, der er involveret i skibets drift. Med dommen er fastslået, at en befragtningsmægler eller kommerciel manager der ikke er beskæftiget med skibets operationelle drift i teknisk forstand, men alene er engageret med henblik på at tilvejebringe laster / kommercielle kontrakter til skibet kan falde uden for definitionen af de ansvarlige ansvarssubjekter i konventionen.

--oo0oo--