

# **Forholdet mellom Oljesølkonvensjonen og HNS-konvensjonen**

Særlig med fokus på virkeområdet for de to konvensjonene

Kandidatnr:

Veileder: Erik Røsæg

Leveringsfrist:

Til sammen 16318 ord

Dato 21.5.2004

## **Innholdsfortegnelse**

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b>1.1</b>	<b>TEMA FOR OPPGAVEN</b>	<b>1</b>
<b>1.2</b>	<b>PROBLEMSTILLING</b>	<b>4</b>
<b>1.3</b>	<b>BAKGRUNNEN FOR PROBLEMSTILLINGEN</b>	<b>5</b>
<b>1.4</b>	<b>BEGREPSBRUK OG NØDVENDIGHETEN AV NØYAKTIGE DEFINISJONER</b>	<b>5</b>
<b>1.5</b>	<b>AVGRENSING</b>	<b>7</b>
<b>1.6</b>	<b>METODESPØRSMÅL</b>	<b>8</b>
<b><u>2</u></b>	<b><u>OLJE OMFATTET AV KONVENSJONENE</u></b>	<b><u>11</u></b>
<b>2.1</b>	<b>DEKKER HNS-KONVENSJONEN ALLE DE TYPER OLJE SOM OMFATTES AV OLJESØLKONVENSJONEN?</b>	<b>11</b>
2.1.1	OLJE OMFATTET AV OLJESØLKONVENSJONEN	11
2.1.2	OLJE OMFATTET AV HNS-KONVENSJONEN	12
<b>2.2</b>	<b>SAMMENFATNING</b>	<b>15</b>
<b><u>3</u></b>	<b><u>HVILKE TYPER TAP OG SKADER KAN EIEREN AV SKIPET BLI ANSVARLIG FOR UNDER DE TO KONVENSJONENE?</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b>3.1</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>16</b>
<b>3.2</b>	<b>SKADEBEGREPET I OLJESØLKONVENSJONEN</b>	<b>16</b>
3.2.1	GENERELT	16
3.2.2	FORURENSNINGSSKADE	17
3.2.3	VILKÅRET OM AT OLJEN MÅ HA UNNSLUPPET ELLER BLITT TØMT	21
3.2.3.1	Røyk- og sotskader	22
3.2.3.2	Skade på grunn av oljespray	23
3.2.4	RETNINGSLINJER FOR DEN TYPEN SKADE OG TAP SOM KAN KREVES KOMPENSERT	25
<b>3.3</b>	<b>SKADEBEGREPET I HNS-KONVENSJONEN</b>	<b>33</b>
3.3.1	GENERELT	33
3.3.2	NÆRMERE OM INNDELINGEN AV SKADEBEGREPET I KONVENSJONSTEKSTEN	35

3.4	SÆRLIG OM FOREBYGGENDE TILTAK	38
3.5	OPPSUMMERING	44
<u>4</u>	<u>KONVENSJONENES GEOGRAFISK VIRKEOMRÅDE</u>	<u>44</u>
4.1	INNLEDNING	44
4.2	GEOGRAFISK VIRKEOMRÅDE FOR OLJESØLKONVENSJONEN	44
4.3	GEOGRAFISK VIRKEOMRÅDE FOR HNS-KONVENSJONEN	45
<u>5</u>	<u>HNS-KONVENSJONENS SAKLIGE ANVENDELSESOMRÅDE UTENFOR DEN EKSKLUSIVE ØKONOMISKE SONEN</u>	<u>48</u>
5.1	FORHOLDET TIL OLJESØLKONVENSJONEN UTENFOR MEDLEMSSTATENES EKSKLUSIVE ØKONOMISKE SONE	48
5.2	HVILKE TAP OMFATTES AV UTTRYKKET ”FORURENSING AV MILJØET”?	50
<u>6</u>	<u>AVSLUTTENDE KOMMENTAR</u>	<u>52</u>
<u>7</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>53</u>
	<u>VEDLEGG</u>	<u>56</u>

# 1 Innledning

## 1.1 Tema for oppgaven

Problemene rundt forurensing fra skip er stadig på dagsorden, og ansvarssystemene innenfor dette området oppgraderes fortløpende.<sup>1</sup> Internasjonale avtaler om vern av miljøet kan deles i tre kategorier.<sup>2</sup> For det første konvensjoner som skal forhindre at forurensing i det hele tatt oppstår,<sup>3</sup> for det andre konvensjoner som skal sikre nødvendig beredskap dersom forurensing truer eller er inntrådt,<sup>4</sup> og for det tredje konvensjoner som pålegger ansvar der truende eller inntrådt forurensing fører til tap og skader, og som også sikrer skadelidte dekning for dette. I denne oppgaven vil jeg se nærmere på to konvensjoner av denne tredje typen, *The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, Oljesølkonvensjonen<sup>5</sup> og *The International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, HNS-konvensjonen.

Ansvarsgrunnlaget etter konvensjonene er objektivt med visse unntak.<sup>6</sup> Denne typen ansvarsregler er relativt nytt innenfor sjøretten.<sup>7</sup> Behovet for et slikt ansvar ble tydelig

---

<sup>1</sup> For eksempel ble maksimumsbeløpet for erstatning som utbetales under Oljesølsvarssystemet hevet med 50 % fra 1. november 2003. Se mer om dette i International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC Funds, Annual Report 2003.

<sup>2</sup> Falkanger og Bull, s. 173.

<sup>3</sup> Se the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 73/78, MARPOL.

<sup>4</sup> Se the International Convention on Salvage.

<sup>5</sup> Det egentlige norske navnet på konvensjonen er ansvarskonvensjonen. Siden begge konvensjonene jeg skal behandle i den videre fremstillingen er ansvarskonvensjoner velger jeg å snakke om Oljesølkonvensjonen for å skille mellom de ulike konvensjonene.

<sup>6</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 3, nr. 2 og 3.

<sup>7</sup> Under et seminar som ble holdt 21. april 2004 på Nordisk Institutt for Sjørett uttalte Mons Jacobsson, direktør for det Internasjonale Oljesølfondet, at for 30 år siden ble det hevdet at det var uaktuelt å pålegge rederen ansvar dersom man ikke kunne konstatere skyld. Se mer om dette i en artikkel av Krüger i *Lov og Rett* 1968, s. 342.

Se også Falkanger og Bull, kapittel 8 f. Spesielt om oljesølsvaret på side 174 f.

ettersom stadig mer farlig materiale ble fraktet sjøveien, og dette igjen hadde forårsaket katastrofale ulykker.

*Torrey Canyon* ulykken<sup>8</sup> i 1967 førte til at det raskt på internasjonalt plan ble utarbeidet et ansvarssystem som skulle sikre skadelidte kompensasjon etter en hendelse som medførte oljeforurensing. Det ble foreslått at systemet ikke bare skulle omfatte forurensing fra olje, men også forurensing fra andre farlige og skadelige stoffer.<sup>9</sup> Det viste seg derimot at et slikt system var for komplisert til at de involverte partene klarte å komme til enighet. Vilkårene for at konvensjonen skulle få anvendelse ble derfor begrenset til at den ansvarsbetingende hendelsen måtte oppstå på grunn av utslipp av bestandig olje fra et skip som transporterer slik olje som last i bulk.<sup>10</sup> Denne konvensjonen, Oljesølkonvensjonen, ble vedtatt i 1969. Det ble videre arbeidet for at også lasteierne skulle trekkes inn i ansvarssystemet, og i 1971 ble dette en realitet ved vedtakelsen av Fondskonvensjonen.<sup>11</sup> I 1992 ble det vedtatt nye protokoller til disse konvensjonene, som blant annet hevet ansvarsbeløpene. De reviderte konvensjonene kalles nå ansvarskonvensjonen 1992 og fondskonvensjonen 1992. Systemet under konvensjonene baserer seg derfor på flere lag eller nivåer. For det første pålegger Oljesølkonvensjonen eieren av skipet objektivt ansvar for den inntrufne skaden inntil et fastsatt beløp som varierer med skipets tonnasje.<sup>12</sup> For det andre kan Fondskonvensjonen komme inn med erstatning til skadelidte i tre tilfeller. Dette er der eieren av skipet ikke er ansvarlig for skaden på grunn av ansvarsfritakene i konvensjonen,<sup>13</sup> der eieren og forsikringsgiveren ikke er økonomisk i stand til å dekke et pådratt ansvar, og endelig der skaden overstiger det beløp eierens ansvar kan

---

<sup>8</sup> *Torrey Canyon* var en oljetanker som gikk på grunn i internasjonalt farvann utenfor England. Over 100 000 tonn råolje lekket ut i havet. Summen av de skader, tap og utgifter som påløp på grunn av ulykken oversteg betydelig det begrensingsbeløp som ble pålagt skipet etter 1957-konvensjonen om begrenning av rederansvaret.

<sup>9</sup> De la Rue og Anderson s. 279, som også henviser til IMCO Doc. C/ES, III 3, Lessons arising from the incident of the *Torrey Canyon* 18 april, 1967.

<sup>10</sup> Utslipp av bunkers fra et slikt skip omfattes også. Se Oljesølkonvensjonen artikkel 1.5.

<sup>11</sup> The Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. Fondet finansieres ved at det er fastsatt avgifter på bestemte typer olje som fraktes til sjøs. Avgiftene betales av mottakerne av denne typen olje.

<sup>12</sup> Se Oljesølkonvensjonen artikkel 5.

<sup>13</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 3, nr. 2. og 3.

begrenses til.<sup>14</sup> Det er også satt en øvre grense for det ansvaret som pålegges fondet.<sup>15</sup> Ansvarssystemet for oljesølskade virket i den hensikt det var tiltenkt. Systemet sikret at eieren av skipet raskt kunne stilles til ansvar for hendelsen, noe som igjen førte til effektiv opprydning og rask kompensasjon til skadelidte. Ønsket var at et slikt system kunne etableres for også å omfatte andre stoffer enn bestandig olje. På en konferanse i regi av Comité Maritime International,<sup>16</sup> CMI, i 1981, ble det utarbeidet et forslag til en konvensjonstekst som omfattet andre typer farlige og skadelige stoffer enn kun bestandig olje. Konvensjonen ble forsøkt vedtatt under en diplomatisk konferanse i regi av *the International Maritime Organization*, IMO,<sup>17</sup> i London i 1984, men partene klarte ikke å komme til enighet.<sup>18</sup> Først i 1996 ble HNS-konvensjonen vedatt.<sup>19</sup> Konvensjonen er bygget opp etter samme modell som Oljesølskonvensjonen og Fondskonvensjonen. Under dette systemet er det derimot kun en konvensjon som omfatter både reglene om ansvaret for eieren av skipet, og reglene om erstatningsfondet. I likhet med Oljesølskonvensjonen er spørsmålet om HNS-konvensjonen kommer til anvendelse på et krav avhengig av to faktorer. For det første er dette avhengig av hvilke tilfeller som må defineres inn under de ulike ord og uttrykk som benyttes i konvensjonen, og for det andre om man befinner seg innenfor konvensjonens

---

<sup>14</sup> Fondet har vært involvert i 130 ulykker totalt. 123 av disse skyldes dette siste alternativet. Sitert av Mons Jacobsson. Se note 4.

<sup>15</sup> Fondskonvensjonen artikkel 4.4. 1. november 2003 ble beløpet hevet til 203 mill. SDR per ulykke dersom ulykken inntreffer etter denne datoen.

<sup>16</sup> Comité Maritime International, organisasjonens formål er å forene de sjørettslige reglene i ulike land. Før opprettelsen av FN og dennes underorganisasjoner, som nå spiller en stor rolle innen maritim virksomhet, hadde CMI en større rolle innenfor internasjonal sjørett. Blant annet sto CMI bak mye av forarbeidet til Oljesølskonvensjonen. Se mer om dette og de ulike konvensjonene i "CMI Handbook of Maritime Conventions".

<sup>17</sup> The International Maritime Organization er FN's sjøfartsorganisasjon.

<sup>18</sup> Det som spesielt skapte vanskeligheter var å komme til enighet om reglene for fondet. Grunnen var at man her, i motsetning til ved Oljesølskonvensjonen, sto overfor mange flere ulike typer stoffer som representerte ulike grader av risiko og ble transportert på mange forskjellige måter.

<sup>19</sup> Dette skjedde på en diplomatkonferanse arrangert av IMO 3. mai 1996. HNS-konvensjonen har foreløpig ikke trådt i kraft. Dette vil først skje 18 måneder etter at 12 stater har ratifisert konvensjonen. Disse statene må representere en viss tonnasje, i tillegg til at statene må være mottagere av et bestemt kvantum avgiftspliktig last. Se HNS-konvensjonens artikkel 46.

geografiske virkeområde. I tillegg er det viktig under HNS-konvensjonen å ta stilling til hvilke krav som dekkes av Oljesølkonvensjonen, siden disse skadetilfellene eksplisitt er ekskludert fra konvensjonens anvendelsesområde.<sup>20</sup> Det er forholdet mellom disse to konvensjonene jeg vil se nærmere på i den videre fremstillingen.

## 1.2 Problemstilling

Ansvar etter Oljesølkonvensjonen omfatter kun utgifter som har påløpt som en følge av en hendelse med stoffet bestandig olje. Den typen tap og skade som kan kreves kompensert, er begrenset til å omfatte det som defineres som "forurensningsskade" i konvensjonen. Ansvar etter HNS-konvensjonen omfatter flere typer farlige og skadelige stoffer, og hva som skal defineres som tap og skade under denne konvensjonen er ikke begrenset til kun å måtte være forårsaket av forurensing. Bestandig olje er et av de stoff som defineres som HNS-last i HNS-konvensjonen.<sup>21</sup> Både Oljesølkonvensjonen og HNS-konvensjonen kan derfor få anvendelse på skade forårsaket av bestandig olje. I HNS-konvensjonen fremgår det derimot at konvensjonen ikke skal anvendes på den skade som defineres i Oljesølkonvensjonen. For å finne virkeområde for HNS-konvensjonen er det derfor viktig å fastlegge dekningsområdet for Oljesølkonvensjonen.

For at ansvarssystemene skal fungere best mulig, er det viktig at de uttrykkene som benyttes i konvensjonene tolkes uniformt i medlemslandene.<sup>22</sup> Dette er for det første viktig siden det er mottakerne av den transporterte lasten som er med å finansiere de ulike fondene. Det ville derfor være uheldig om man i de ulike landene hadde ulik praksis for når erstatning var berettiget. For det andre er en uniform tolking av uttrykkene nødvendig for å sikre ansvarsfordelingen mellom konvensjonene.

Det er blitt hevdet at det i praksis normalt ikke skaper vanskeligheter å skille de krav som dekkes under HNS-konvensjonen og de som dekkes av Oljesølkonvensjonen.<sup>23</sup>

Det forsettes da at det er klart hva som faller inn under definisjonene i de ulike konvensjonene.

---

<sup>20</sup> Se HNS-konvensjonen artikkel 4.3.

<sup>21</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.5.

<sup>22</sup> IOPC Funds, Annual Report 2003, s. 39.

<sup>23</sup> De la Rue og Anderson, s. 288.

Det geografiske virkeområdet for konvensjonene er heller ikke sammenfallende. Virkeområdet for HNS-konvensjonen strekker seg videre enn under Oljesølkonvensjonen.<sup>24</sup> Det er derfor interessant å se på hvordan HNS-konvensjonen må forstås i det området der Oljesølkonvensjonen ikke kommer til anvendelse.

I den videre fremstillingen vil jeg derfor ta for meg de uttrykkene som kan skape tolkingstvil, og jeg vil se nærmere på enkelte situasjoner der det kan være uklart hvilken konvensjon som er anvendelig. I tillegg vil jeg se nærmere på hvordan HNS-konvensjonen bør forstås i det geografiske området der Oljesølkonvensjonen ikke er anvendelig.<sup>25</sup>

### 1.3 Bakgrunnen for problemstillingen

Temaet for oppgaven er valgt på grunn av aktualitet. Oljesølkonvensjonen ble vedtatt i 1969, og er senere inkorporert i sjøloven.<sup>26</sup> HNS-konvensjonen ble vedtatt i 1996, men er ennå ikke ratifisert av et tilstrekkelig antall stater til at denne er trådt i kraft. Den norske sjølovkomiteen arbeider for tiden med spørsmålet om Norge skal ratifisere konvensjonen, og gjøre denne til norsk lov.<sup>27</sup> Det finnes derfor ingen praksis om forholdet mellom konvensjonene. Det finnes også lite litteratur angående hvordan HNS-konvensjonen skal forstås. Ordlyden i konvensjonene vil derfor få stor betydning i den videre fremstillingen.

### 1.4 Begrepsbruk og nødvendigheten av nøyaktige definisjoner

Ansvarsgrunnlaget under begge konvensjonene objektivt. Det er derfor sjelden strid om ansvar for eieren skal inntre eller ikke. Men som en følge av dette kan det oppstå større vanskeligheter angående hvorvidt et spesielt krav, eller type krav, kvalifiserer for

---

<sup>24</sup> Se Oljesølkonvensjonen artikkel 2 og HNS-konvensjonen artikkel 3.

<sup>25</sup> Se avsnitt 5.

<sup>26</sup> Lov om sjøfarten av 24. juni 1994, nr 39, kapittel 10.

<sup>27</sup> Norge ønsker å ratifisere HNS-konvensjonen på det tidspunktet EU's medlemsstater ratifiserer. I (IMO) LEG 88/8, s. 2, fremgår det at den norske lovkomiteen har planer om å fremlegge en rapport angående implementeringen av HNS-konvensjonen for Justisdepartementet innen 1. juli 2004. Se mer om dette på <http://folk.uio.no/erikro>.



kompensasjon.<sup>28</sup> Dette vil også være et vanskelig spørsmål under andre typer av objektive ansvarssystemer man står over for. Når jeg her i denne oppgaven skal se på forholdet mellom Oljesølkonvensjonen og HNS-konvensjonen, og disse i enkelte situasjoner vil kunne ha det samme dekningsområde, er det enda viktigere å fastlegge hva som inngår i de ulike konvensjonenes definisjoner.

Det er nyanseforskjeller mellom engelske og norske uttrykk. De offisielle konvensjonstekstene er ikke utgitt på norsk. Likevel velger jeg å benytte de norske uttrykkene som er gitt i de norske utgavene av konvensjonene. Innholdet av Oljesølkonvensjonen er gjort til norsk lov i sjøloven kapittel 10. HNS-konvensjonen vil også transformeres til norsk lov dersom Norge ratifiserer konvensjonen. Slik transformasjon vil skje ved at konvensjonens bestemmelser gjengis i norsk tekst i loven.<sup>29</sup> En foreløpig norsk oversettelse av konvensjonen er gitt.<sup>30</sup> Det er de norske uttrykkene rettsanvenderen i utgangspunktet må forholde seg til ved tolkningen. Jeg finner det derfor hensiktsmessig å ta utgangspunkt i den norske ordlyden i konvensjonene i den videre fremstillingen. Likevel vil praksis og teori rundt de engelske uttrykkene være relevant der man står overfor tolkningstvil.<sup>31</sup>

Det er nødvendig å fastlegge den eksakte betydningen av de ordene som anvendes slik at det til enhver tid er klart hva som dekkes av konvensjonene. De uttrykkene som i denne sammenheng er spesielt relevante er ”olje” og ”skade”.

Oljesølkonvensjonen pålegger kun ansvar for tap og skade på grunn av forurensningsskade som er et resultat av utslipp av olje. HNS-konvensjonen derimot, omfatter et videre skadeansvar i tilknytning til transport av flere ulike typer farlige og skadelige stoffer, men med unntak av de skadetilfeller som omfattes av Oljesølkonvensjonen. Når jeg i det følgende skal ta for meg de uttrykkene som kan medføre uklarheter i forbindelse med dekningsområdene for de to konvensjonene, vil jeg derfor ikke komme inn på innholdet i de begrepene som skal forstås likt under konvensjonene.

---

<sup>28</sup> De la Rue og Anderson s. 373.

<sup>29</sup> Se mer om transformasjon og gjengivelse i Ruud og Ulfstein, s. 34.

<sup>30</sup> Justisdepartementets Lovavdeling, april 1997. Oversettelsen er ikke trykket.

<sup>31</sup> Boe s. 154 flg.

I engelsk rettspråk tales det om ”windblown oil spray”<sup>32</sup> der man omtaler den skade som kan oppstå når essensen eller partikler av olje blir så kraftig at denne fører til skade på omgivelsene. I mangel av et godt norsk ord for dette vil jeg bruke uttrykket ”oljespray” når jeg omtaler slik type skade.

Som jeg tidligere har vært inne på, har Oljesølkonvensjonen blitt fornyet gjennom endringsprotokoller. Der jeg kun refererer til Oljesølkonvensjonen menes innholdet i 1992-protokollene.

### 1.5 Avgrensing

I oppgaven er det kun forholdet mellom HNS-konvensjonen og Oljesølkonvensjonen jeg vil behandle, og det er derfor kun en liten del av konvensjonene som vil omtales.

I HNS-konvensjonens artikkel 4.3 (a) fremgår det at konvensjonen ikke kommer til anvendelse på forurensningsskade slik dette er definert i Oljesølkonvensjonen. De relevante artiklene jeg vil ta for meg i konvensjonene er derfor de som sier noe om hvilken type tap og skade som kan kreves erstattet, herunder hvor denne skaden må inntreffe. Uttrykkene ”tap” og ”skade” som brukes i konvensjonene er overlappende, i det skade også kan føre til tap. I den videre fremstillingen velger jeg ikke å gå nærmere inn på hva som skal forstås med hvert enkelt av disse uttrykkene. Grunnen til dette er at uttrykkene benyttes på samme måte i begge konvensjonene, og hensikten med oppgaven er ikke å skille hva som skal forstås med tap og skader i den enkelte konvensjonen. Det som er interessant er å se på hvilke typer av tap og skader som er berettiget under hver av konvensjonene.

Jeg vil heller ikke i det følgende komme nærmere inn på hva som menes med skip, eier, mottaker etc. Dette er forhold som enten skal forstås på samme måte i begge konvensjonene, eller som ikke har noen betydning i forholdet mellom disse.

Jeg vil bare ta for meg de forhold der det er snakk om skader som er oppstått på grunn av stoffet bestandig olje, siden det kun er ansvar for dette stoffet som dekkes av Oljesølkonvensjonen. Problematikken angående om vi har å gjøre med en oljetype som

---

<sup>32</sup> Se for eksempel De la Rue og Anderson, s. 435.

inngår i denne definisjonen,<sup>33</sup> eller om vi står overfor et annet stoff som kun dekkes av HNS-konvensjonen uansett skade, vil jeg ikke behandle utover det jeg kommer inn på under gjennomgangen av skadebegrepet i HNS-konvensjonen.<sup>34</sup>

## 1.6 Metodespørsmål

Rettskildemessig stiller temaet for oppgaven seg i en spesiell situasjon. Vi står overfor to konvensjoner. Oljesølkonvensjonen har eksistert siden 1969 og er inkorporert i sjøloven, mens HNS-konvensjonen fra 1996 ennå ikke har trådt i kraft. Den norske rettsanvenderen må ta utgangspunkt i norsk lov ved løsningen av et rettsspørsmål som er underlagt norsk rett, og det er de norske rettskildeprinsippene<sup>35</sup> denne da må forholde seg til. Dette er derfor utgangspunktet, dersom tvister angående Oljesølkonvensjonen kommer opp for norsk rett. I det følgende vil jeg derimot se på bestemmelsene i Oljesølkonvensjonen opp mot bestemmelsene i HNS-konvensjonen. Den sistnevnte konvensjonen er som sagt ikke transformert til norsk lov. Når jeg videre skal sammenlikne ord og uttrykk i konvensjonene, velger jeg derfor å ta utgangspunkt i konvensjonsteksten. Oljesølkonvensjonens bestemmelser er ikke gjengitt i sin opprinnelige form i sjøloven. Det vil derfor være lettere å se likheter og ulikheter i reguleringen, ved å se på ordlyden i konvensjonstekstene, da disse er bygd opp etter samme mønster.

Ved å ta utgangspunkt i konvensjonene ved tolkingen, må man forholde seg til folkerettslige tolkingsprinsipper. I norsk rettskildelære er rettskildeprinsippene i stor grad uskrevne. I folkeretten er det oppstilt strengere regler for hvilke kilder det er relevant å ta i betraktning.<sup>36</sup> Ordlyden i konvensjonene er det naturlige utgangspunktet for tolkingen. Den er spesielt viktig for å sikre ensartethet når vi har å gjøre med bestemmelser som gjelder for flere land.<sup>37</sup> Regler om hvilke rettskildefaktorer som er

---

<sup>33</sup> Se punkt 2.1.1.

<sup>34</sup> Se punkt 3.3.

<sup>35</sup> Boe, s. 16.

<sup>36</sup> Ruud, Ulfstein og Fauchald, s. 15 f.

<sup>37</sup> Ruud, Ulfstein og Fauchald, s. 57.

relevante ved tolkingen av en konvensjonstekst, oppstilles i artikkel 38 i statuttene for Den internasjonale domstol, ICJ,<sup>38</sup> og i Wienkonvensjonen om traktatretten.<sup>39</sup> Bestemmelsene i statuttene for ICJ er formelt kun bindende for rettsanvendere ved Den internasjonale domstol, men de opplistede rettskildene blir ansett for å gi et alminnelig uttrykk for rettskildene i folkeretten.<sup>40</sup>

Ved tolkingen av Oljesølkonvensjonen finnes det i tillegg til selve konvensjonsteksten forarbeider, praksis og teori. I henhold til Wienkonvensjonen artikkel 32 vil disse rettskildene være relevante som supplementer til ordlyden, der denne er uklar. Forarbeidene til konvensjonen er av mindre interesse, da disse er gamle og vanskelig tilgjengelige.

Det finnes mye praksis angående hvordan Oljesølkonvensjonen skal forstås. Det internasjonale oljesølfondet<sup>41</sup> utgir årlig en "Annual Report" der de sakene fondet har behandlet inneværende år, er omtalt. I tillegg har denne organisasjonen utgitt en Claims Manual<sup>42</sup> som blant annet gir veiledning i forbindelse med forståelsen av Oljesølkonvensjonen. Dette er en guide for hvordan man praktisk skal gå frem når man fremsetter et krav mot det internasjonale oljesølfondet. Det fremgår av manualen at denne ikke må ses på som en direkte tolking av Oljesølkonvensjonen, og at et krav kun vil være berettiget dersom hendelsen faller inn under konvensjonens ordlyd.<sup>43</sup> Manualen gir grundige retningslinjer for å klargjøre meningsinnholdet av begreper som er sentrale i denne fremstillingen, og det vil derfor være relevant og ta dem i betraktning. Den vekten disse retningslinjene kan tillegges må ses i lys av at de er utgitt av Oljesølfondet, som er et organ som er opprettet av Oljesølkonvensjonens medlemsstater. Retningslinjene gir derfor uttrykk for en felles forståelse av konvensjonsteksten. Slike retningslinjer for hvordan konvensjonen skal forstås, er også

---

<sup>38</sup> Statute of the International Court of Justice.

<sup>39</sup> Vienna Convention on the Law of the Treaties.

<sup>40</sup> Ruud og Ulfstein, s. 48.

<sup>41</sup> The International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) er en internasjonal organisasjon som skal sikre kompensasjon for oljesølskade til skadelidte som ikke får full kompensasjon under Oljesølkonvensjonen. IOPC Funds Annual Report 2003, s. 13.

<sup>42</sup> Manualen er tilgjengelig på [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org). Se mer i punkt 3.2.4.

<sup>43</sup> Claims Manual, s. 4.

utarbeidet av CMI. Disse, CMI Guidelines on Oil Pollution Damage, ble vedtatt på en internasjonal konferanse i Sydney i 1994. Av retningslinjene fremgår det at; *they are intended mainly to promote a consistent approach in cases of doubt as to what the relevant legal rights might be.*<sup>44</sup>

Tatt i betraktning rettskildedefaktorerers relative vekt,<sup>45</sup> vil disse retningslinjene ha større vekt på det folkerettslige området i mangel av andre sentrale rettskilder, som for eksempel forarbeider.<sup>46</sup>

Når det gjelder HNS-konvensjonen er rettskildesituasjonen en annen. Konvensjonen er ikke i kraft, det finnes derfor ingen praksis angående konvensjonen og kun sparsomt med teori. Ordlyden i konvensjonen må derfor tillegges ekstra stor vekt ved tolkningen. HNS-konvensjonen er på den annen side bygget opp etter samme modell som Oljesølkonvensjonen. Selv om konvensjonene er gjensidig utelukkende,<sup>47</sup> oppstilles mange av de samme generelle prinsippene som objektivt ansvar, ansvarsbegrensning og forsikringsplikt. Helt siden Oljesølkonvensjonen ble vedtatt, har ønsket vært å utvide ansvaret for eieren av skipet, fra kun å omfatte oljesøl til også å omfatte skade som oppstår på grunn av andre stoffer. Ansvarssystemet for oljesølskade ble ansett å være vellykket, og disse konvensjonene<sup>48</sup> ble derfor brukt som mal for HNS-konvensjonen. Oljesølkonvensjonen og dennes rettskilder vil derfor være relevante rettskilder for tolkingen av HNS-konvensjonen på de områder der de samme ord og uttrykk er benyttet.

---

<sup>44</sup> CMI Guidelines on Oil Pollution Damage, Introductory note.

<sup>45</sup> Echhoff, s. 28.

<sup>46</sup> I folkeretten er forarbeider ofte vanskelig tilgjengelig, og utgis ikke samlet slik som i intern rett.

Forarbeidene gir gjerne ikke uttrykk for et felles internasjonalt syn, men er dokumenter som taler et lands eller organisasjons sak.

<sup>47</sup> HNS-konvensjonen artikkel 4.3 (a).

<sup>48</sup> Oljesølkonvensjonen og Fondskonvensjonen.

## 2 Olje omfattet av konvensjonene

### 2.1 Dekker HNS-konvensjonen alle de typer olje som omfattes av Oljesølkonvensjonen?

Det er som sagt viktig å få klarhet i hvilke dekningsområder som er sammenfallende for de to konvensjonene. Dette er avgjørende for hva som er unntatt fra HNS-konvensjonens virkeområde, jf artikkel 4.3(a).

Det er derfor interessant å se om alle de typer olje som omfattes av Oljesølkonvensjonen også dekkes under HNS-konvensjonen.

#### 2.1.1 Olje omfattet av Oljesølkonvensjonen

Av Oljesølkonvensjonen artikkel 1.5, fremgår det at det kun er bestandig hydrokarbon-mineralolje som skal regnes som olje under denne. Råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje blir listet opp som eksempler på slik olje.

Hva som menes med ”bestandig”, defineres derimot ikke i konvensjonen. Generelt referer dette uttrykket seg til olje som forårsaker skader enten på grunn av den mengden olje som forblir i naturmiljøet etter at en opprydning er avsluttet, eller på grunn av den tiden det tar for oljen å forsvinne naturlig.<sup>49</sup> Hvor mye olje som forblir i naturmiljøet etter en opprydningsaksjon, vil derimot avhenge av hvilke ressurser som er innsatt i dette arbeidet. Ikke-bestandig olje forsvinner derimot vanligvis raskt, og krever ikke den samme formen for opprydning.

Det internasjonale oljesølfondet har utarbeidet retningslinjer for hva som skal regnes som ikke-bestandig olje når krav fremsettes mot dette. Her fremgår det at en olje skal regnes som ikke-bestandig: *if at the time of shipment at least 50% of the hydrocarbon fractions, by volume, distil at a temperature of 340 degrees Centigrade, and at least 95% of the hydrocarbon fractions, by volume, distil at a temperature of 370 degrees Centigrade, when tested in accordance with the American Society for Testing and Materials' Method D86/78 or any subsequent revision thereof.*<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> De la Rue og Anderson, s. 86.

<sup>50</sup> Claims Manual, s. 6.

Når en skal fastlegge hva som regnes som bestandig olje, kan en derfor ta utgangspunkt i hva som regnes som ikke-bestandig.

Oljesølkonvensjonen omfatter nå også utslipp av oljerester fra et skip i ballast. Det stilles vilkår om at dette skjer på en etterfølgende reise etter oljetransport.<sup>51</sup>

### 2.1.2 Olje omfattet av HNS-konvensjonen

Definisjonen av HNS-stoffer i HNS-konvensjonen er mer detaljert og komplisert enn definisjonen av bestandig olje i Oljesølkonvensjonen.

Definisjonen av farlige og skadelige stoffer etter konvensjonen er basert på henvisninger til lister over stoffer i forskjellige internasjonale regelsett angående sikkerhetsforanstaltninger til sjøs.<sup>52</sup> Listene er derimot skrevet av og for ingeniører og ikke jurister.<sup>53</sup> Det kan derfor være vanskelig å finne frem til hvilke stoffer som omfattes. I tillegg til bestandig olje, omfattes ikke-bestandig olje, ulike typer gasser, kjemikalier og andre typer stoffer som representerer en risiko ved transport eller kun i seg selv.

Nærmere veiledning om hvilke stoff som nøyaktig omfattes må vi finne i de ulike konvensjonene det er henvist til. Bestandig olje er et av de stoff som omfattes av HNS-konvensjonens artikkel 1.5.

Her fremgår det i litra (a)(i) at de typer olje som er opplistet i appendix I av Annex I i the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, med tillegg av 1978, heretter kalt MARPOL, skal regnes som HNS-stoffer. Det er her oppramset mer enn 40 ulike oljetyper. Både bestandige og ikke-bestandige oljetyper er inkludert. I vurderingen av hvilke stoff som skulle regnes som HNS-stoff, ble det lagt vekt på hvilke som representerer en særlig fare for sikkerhet, forurensing eller eksplosjon.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Denne utvidelsen av virkeområdet for konvensjonen kom til ved endringsprotokollen av 1992. Bestemmelsen er gitt i artikkel 1.1 under definisjonen av hva som er å regne som skip.

<sup>52</sup> Eksempler på slike er MARPOL 73/78, the International Maritime Dangerous Goods Code, the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, etc.

<sup>53</sup> Le Couviour, s. 168.

<sup>54</sup> LEG 83/INF.3 ANNEX, s. 8

Problemet er hvorvidt denne listen i MARPOL 73/78 må anses uttømmende. I HNS-konvensjonen gis det ikke nærmere veiledning om dette.

Under et rettsområde med objektivt ansvar er det generelt sett viktig å ha definerte grenser for hva som faller inn under det bestemte ansvarsområdet, slik at den potensielle ansvarlige kan ta de nødvendige forholdsregler, og det skapes tilstrekkelig forutberegnelighet. Dette hensynet gjør seg, som jeg tidligere har vært inne på, også gjeldende her.

På den annen side er HNS-konvensjonen utarbeidet som en følge av enighet om at dagens ansvarssystem for transport av farlig og skadelig last var for dårlig. Dersom det oppsto en ulykke som følge av en ny oljetype, eller en avart av en av de nevnte, ville det være uheldig om ansvarskonvensjonen ikke kom til anvendelse. Selv om vi allerede har Oljesølkonvensjonen som dekker noen typer tap og skader som oppstår ved transport av olje, utvider HNS-konvensjonen eierens ansvar ved ulykker knyttet til slik last.<sup>55</sup> Meningen med konvensjonen må derfor være at denne skal dekke den typen skadetilfeller som ikke omfattes av Oljesølkonvensjonen, men som oppstår på grunn av hendelser med denne typen olje. Det ville da være rimelig at HNS-konvensjonen også får anvendelse på den samme typen olje som dekkes av Oljesølkonvensjonen.

I samme retning trekker det at i appendix I av Annex I i MARPOL 73/78, fremgår det i en fotnote, at listen over oppramsede stoffer ikke nødvendigvis må anses uttømmende. Listen er kun ment som et eksempel på den typen olje som menes når det er snakk om dette stoffet i denne konvensjonen.

Dette forsterkes ytterligere ved at det fremgår av Regulation 1, kapittel I, Annex I, i den samme konvensjonen, at med olje menes: *petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in appendix I to this Annex.*

---

<sup>55</sup> Se mer om dette i punkt 3.



Bestemmelsen er utarbeidet i den hensikt å forebygge oljeforurensing. Det fremgår her eksplisitt at de stoffene som er oppramset i appendix I, skal være inkludert i definisjonen uten å dermed føre til en innskrenkende tolking av hva som menes med olje. Hensynet bak en så generell definisjon er at nye typer olje også vil kunne omfattes av ansvarsreglene, og i forhold til MARPOL 73/78 er appendix I kun ment som eksempler på slike typer olje.

På bakgrunn av disse hensyn er det derfor nærliggende å tro at hva som er å regne for olje under HNS-konvensjonen ikke er begrenset til kun å gjelde de oppramsede oljetyper i appendix I av Annex I. Konvensjonens formål er, som jeg tidligere har vært inne på, å verne om miljøet og å jobbe for rask opprydning etter en inntrefftet ulykke. I motsetning til ved andre stoffer som omfattes av konvensjonen, som er mer eksplosive og farlige av natur, er de oljetyperne det er snakk om her en mer homogen gruppe. Disse vil også alltid fraktes i spesialtilpassede skip.<sup>56</sup>

Behovet for en helt klart definert grense for hvilke stoffer som skal falle inn under konvensjonen gjør seg sterkere gjeldende når vi har å gjøre med stoffer som er mer eksplosive og farlige av natur enn olje. Disse vil også kunne fraktes i alle mulige typer former. Dette gjenspeiles av hvor mye mer detaljerte for eksempel listene i MARPOL 73/78 over farlige og giftige kjemikalier er.<sup>57</sup>

På bakgrunn av at HNS-konvensjonen kom til for å utfylle de allerede eksisterende ansvarssystemene som fantes, vil det være uheldig ved en oppstått hendelse at man ikke kan stille eieren av skipet til ansvar, siden den typen olje som ble fraktet ikke er nevnt på en liste. Hensynet til nødvendigheten av et mest mulig effektivt system gjør det derfor hensiktsmessig å kunne utfylle listen over oljer i appendix I av Annex I med liknende typer.

Av HNS-konvensjonen fremgår det også eksplisitt at rester av HNS-stoff fra tidligere transport også skal regnes som slikt stoff. I motsetning til i Oljesølkonvensjonen, der

---

<sup>56</sup> Le Couviour, s. 159.

<sup>57</sup> MARPOL 73/78, Annex II, Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk.

dette fremgår av hva som skal regnes som skip, er denne bestemmelsen gitt i HNS-konvensjonen under hva som skal regnes som farlig og skadelig last.<sup>58</sup>

## 2.2 Sammenfatning

I Oljesølkonvensjonen defineres olje som bestandig hydrokarbon mineralolje, og det gis noen eksempler på hvilke typer olje dette kan være. Hva som menes med bestandig olje har Oljesølfondet gitt nærmere veiledning om.<sup>59</sup> Det er foretatt en negativ avgrensning av begrepet ved å si hva som ikke skal regnes som slik olje. Definisjonen av hvilke bestemte oljetyper denne konvensjonen omfatter er derfor omfattende.

Dersom man kommer til at listen over de typene olje som omfattes av HNS-konvensjonen ikke er uttømmende, men at denne kan utfylles i henhold til de hensynene jeg har nevnt, er dette også en vid definisjon av hva som må regnes som olje. Det er da nærliggende å tro at den listen over oljer i MARPOL 73/78, som det henvises til i konvensjonen, kan utfylles med de typene bestandig olje som også dekkes av Oljesølkonvensjonen. Som jeg vil komme tilbake til senere<sup>60</sup> har dette betydning for hvilke tap og skader som kan kreves erstattet etter HNS-konvensjonen utenfor medlemsstatenes eksklusive økonomiske sone.<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.5 (b). De eneste stoff som her er unntatt er HNS-materiale i pakket form.

<sup>59</sup> Se punkt 2.1.1.

<sup>60</sup> Under punkt 5.

<sup>61</sup> Havrettskonvensjonen kapittel V.

### **3 Hvilke typer tap og skader kan eieren av skipet bli ansvarlig for under de to konvensjonene?**

#### **3.1 Innledning**

Både HNS-konvensjonen og Oljesølkonvensjonen vil kunne få anvendelse når det har oppstått et tap eller en skade som er et resultat av en hendelse forårsaket av skip som har hatt olje som last. Hvilke typer tap og skade som kan kreves dekket, er derimot definert noe ulikt i de to konvensjonene. Det fremgår av HNS-konvensjonen at denne ikke kommer til anvendelse på forurensningsskade som er forårsaket av bestandig olje når dette er dekket av Oljesølkonvensjonen.<sup>62</sup> For å ha klart for seg de skadetilfeller som er unntatt fra HNS-konvensjonens dekningsområde, selv om disse skadetilfellene isolert sett inngår i ordlyden i skadebegrepet under denne, er det viktig å fastlegge hva som omfattes av skadebegrepet i konvensjonene

Begrepet ”forebyggende tiltak” går igjen i begge konvensjonene. Begrepet utvider området for det som skal forstås som den type tap eller skade som eieren av skipet kan bli ansvarlig for. Konvensjonene gir en generell definisjon av hva som skal falle inn under begrepet, men spesifiserer ikke nærmere hvilke tiltak som kvalifiserer for erstatning. Grensen for hva som skal reguleres av de ulike konvensjonene kan skli over i hverandre. Et tiltak som er å regne som forebyggende under den ene konvensjonen, vil kunne føre til skade som reguleres under den andre konvensjonen. Siden forholdet mellom konvensjonene vil være så nært på dette punktet, vil jeg behandle denne bestemmelsen felles for både Oljesølkonvensjonen og HNS-konvensjonen i punkt 3.4.

Det er viktig å være klar over at begge konvensjonene kan komme til anvendelse på den samme hendelsen. De vil dekke ulike tap eller skader som har oppstått, men kun en av konvensjonene kan kompensere for den enkelte type skade.

#### **3.2 Skadebegrepet i Oljesølkonvensjonen**

##### **3.2.1 Generelt**

Det fremgår av Oljesølkonvensjonen artikkel 3.1 at det er eieren av skipet på det tidspunktet en hendelse inntreffer, som blir ansvarlig for den forurensningsskaden som

---

<sup>62</sup> Jf HNS-konvensjonen artikkel 4.3 (a).

oppstår når skaden er resultatet av hendelsen. Det oppstilles her to vilkår for at ansvar skal inntre. For det første må det være årsakssammenheng<sup>63</sup> mellom den aktuelle hendelsen som har inntruffet og den oppståtte skaden. Dette vil sjelden skape særlige problemer siden hendelsesbegrepet i konvensjonen i tillegg til å omfatte alle typer omstendigheter som fører til faktisk utslipp av olje, omfatter den typen begivenheter som skaper en alvorlig og overhengende fare for at det skal oppstå en slik skade som faller inn under konvensjonen.<sup>64</sup>

Det andre vilkåret er at den skaden som foreligger, må falle inn under definisjonen av uttrykket ”forurensningsskade”. Det er dette begrepet jeg vil se nærmere på i den videre fremstillingen.

### 3.2.2 Forurensningsskade

Utgangspunktet i Oljesølkonvensjonen er at det inntrufne tapet eller skaden kun kan kreves kompensert dersom den aktuelle hendelsen faller inn under definisjonen av uttrykket “pollution damage” i artikkel 1.6. I den norske sjøloven<sup>65</sup> oversettes uttrykket med ”forurensningsskade”.

Hva som skal forstås med uttrykket fremgår av litra a og b i artikkel 1.6.

Etter litra (a) omfattes tap og skade som er forårsaket utenfor skipet på grunn av forurensning som er et resultat av olje som på en eller annen måte har lekket ut av skipet. I tillegg omfattes skader som oppstår ved at miljøet forringes eller ødelegges, og omfatter i den forbindelse så vel tapt fortjeneste som utgifter til rimelige gjenopprettningstiltak.

Litra (b) utvider begrepet til å omfatte utgifter, skade og tap som følger av rimelige tiltak for å avverge eller begrense skaden slik denne er nevnt i litra (a). I henhold til den definisjonen som er gitt av uttrykkene ”forebyggende tiltak” og ”hendelse” er det imidlertid tilstrekkelig for ansvar at det har oppstått en situasjon som medfører en

---

<sup>63</sup> Det er et grunnvilkår for erstatningsansvar at det er faktisk årsakssammenheng mellom den påståtte ansvarlige årsaksfaktoren, her den aktuelle hendelsen, og skaden. Dette kalles også betingelseslæren. Se mer i Lødrup, kapittel 14 og 15.

<sup>64</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.8

<sup>65</sup> Sjøloven § 191.

umiddelbar og betydelig fare for en slik skade.<sup>66</sup> Denne bestemmelsen kom til med endringsprotokollen av 1992. Tidligere var det kun utgifter som hadde påløpt ved faktisk inntrådte skader som kunne kreves dekket. Bestemmelsen dekker også nå utgifter til handlinger som er foretatt før en ulykke faktisk har inntruffet. Bestemmelsens formål skal være å oppmuntre til å handle forebyggende for å hindre at det oppstår en oljesølskade.<sup>67</sup>

Det essensielle for at eieren av skipet skal bli ansvarlig for et krav er at skaden har skjedd på grunn av ”forurensing”, eller ”contamination” som er uttrykket i originalteksten. Det oppstilles her et adekvanskrav mellom det inntrufne tapet eller skaden og forurensingen. Eksempelvis vil derfor ikke et tap eller en skade som oppstår på grunn av at en oljetanker treffer en kai eller et annet skip, kunne kreves erstattet dersom oljen forblir i skipet. Etter Oljesølskonvensjonen dekkes derfor heller ikke skade som har oppstått på grunn av eksplosjon eller brann når dette ikke også kan sies å være et resultat av forurensing.

Konvensjonen gir ingen forklaring på hva som menes med uttrykket forurensing alene. Under denne blir vi kun gitt en forklaring av hva som skal menes med forureningskade. Oljesølskonvensjonen definerer forureningskade ved å referere til sted og årsak for hendelsen. Stedet for den relevante skaden er hvor som helst utenfor skipet, med enkelte geografiske begrensninger jeg vil komme tilbake til senere.<sup>68</sup> Årsaken til skaden må som sagt være forurensing.

Forurensing blir normalt definert som en miljøtilstand, det vil si at miljøet, eller eventuelt en annen resipient, inneholder stoffer eller gjenstander som ikke hører med i dets naturlige tilstand. Forurensing kan også være beskrevet som en handling: det å

---

<sup>66</sup> Oljesølskonvensjonen artikkel 1.7 og 1.8.

<sup>67</sup> Gold, s. 227.

<sup>68</sup> Se punkt 4.2.

slippe ut bestemte stoffer i miljøet. For det tredje kan forurensing defineres som kombinasjonen av en handling og virkningen av denne handlingen. Kjernen i disse definisjonene er felles; man kan si at forurensing er en påvirkning utenfra som endrer miljøets, eller den som blir utsatt for dette sin naturlige kjemiske, fysiske og/eller biologiske tilstand.<sup>69</sup>

For å si noe mer om hva forurensing innebærer i det enkelte tilfellet må man ha noe å referere uttrykket til. Ut fra den sammenhengen vi finner begrepet i, må vi gjøre oss opp en mening om hva slags type forurensing den aktuelle loven, konvensjonen, forskriften eller regelen omfatter. Refererer denne seg for eksempel til forurensing av naturmiljøet (dyr, planter, etc), forurensing av eiendeler, eller er det snakk om forurensing av det ”sosiale miljøet”?

Innholdet av begrepet er ofte kun ett ledd i helheten av bestemmelser som den enkelte forurensingslovgivning utgjør. Definisjonen må alltid ses i sammenheng med de nærmere reglene om rettsvirkninger av forurensing, og hvordan disse er formulert. I Oljesølkonvensjonen ser vi at begrepet inkluderer visse skadevirkninger, og ansvarsreglene gjør seg kun gjeldende dersom disse skadevirkningene inntreffer. Det er derfor helt sentralt å fastlegge hvilke skadevirkninger som kan kreves kompensert, det er først da en får det hele bildet av hva som er å regne som forurensningsskade.

I Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6 stilles det et krav til at oljen har ”unnsloppet” eller blitt ”tømt” fra skipet. Det stilles ikke noe ytterligere krav til mengden olje som må ha lekket ut. Alt oljesøl vil derfor kunne omfattes av forurensingsbegrepet dersom oljen har forårsaket et slikt tap eller en slik skade som kan kreves kompensert etter artikkelens litra a. Det vil derfor ikke være noen ”nedre grense” for hva som er å regne som

---

<sup>69</sup> Bugge, s. 209

forurensing. Det essensielle er hvilke typer tap og skader som eieren av skipet vil kunne bli stilt ansvarlig for. Forurensingsbegrepet i konvensjonen må forstås som en kombinasjon av en handling og virkningen av denne.

I Oljesølkonvensjonen er det snakk om tap eller skade som er forårsaket utenfor skipet uansett hvor dette skjer.<sup>70</sup> All skade som oppstår på grunn av oljen vil derfor være å regne som forurensing. Dette kan eksempelvis dreie seg om oljesøl på båter og andre gjenstander som befinner seg på vannet, oljesøl på strender og andre naturområder og ikke minst skade på dyre- og planteliv.

Oljesølkonvensjonens begrep forurensningsskade knyttes som vi her ser til de virkninger som oppstår ved at olje unnslipper eller tømmes fra et skip. Uttrykkene ”unnslipper” eller ”tømmes” omfatter både aktive og passive handlinger. Vi står her overfor et begrep som omfatter et skadekriterium. Det vil si at det ikke er forandringen av miljøet i seg selv som gjør at noe blir forurensing, men de konsekvensene dette måtte få.<sup>71</sup> Der definisjonen av forurensing knyttes til virkninger, som her, må det avklares både hvilke typer av skader og ulemper som er relevante, og hvilket omfang eller hvilken styrke skaden eller ulempen skal ha for at forholdet skal falle inn under definisjonen, uttrykkets nedre grense. Når vi som her i Oljesølkonvensjonen knytter begrepet forurensing til å inkludere visse skadevirkninger, vil for eksempel et forbud mot å forurense bety et forbud mot å forårsake slike skadevirkninger.

I det videre vil jeg derfor se nærmere på hvilke typer skadevirkninger dette er, og som kan kreves erstattet etter konvensjonen. Det relevante i forhold til den ansvarlige vil være hvilket beløp man kan verdsette det foreliggende tapet eller skaden til.

---

<sup>70</sup> Innenfor konvensjonens geografisk virkeområde, se punkt 4.

<sup>71</sup> Bugge s. 210.

### 3.2.3 Vilkåret om at oljen må ha unnsluppet eller blitt tømt

Det ansvaret som pålegges eieren av skipet etter Oljesølkonvensjonen omfatter forurensing av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet.<sup>72</sup> Bestemmelsen utvides ved at også utgifter til forebyggende tiltak,<sup>73</sup> som er tatt etter en ”hendelse”, kan kreves dekket. Med uttrykket ”hendelse” menes i tillegg til en faktisk oppstått hendelse, også situasjoner som skaper en alvorlig og overhengende fare for at en ”forurensningsskade” skal oppstå.<sup>74</sup>

Konvensjonen stiller et krav til at oljen lekker ut av skipet, eller står i fare for å lekke ut, og deretter forårsaker skade. Dette kan for eksempel skje ved at oljen legger seg som et lag på vannet, og som en følge av dette gjør skade ved å tilgrise eiendom og naturmiljø. Den skaden som oppstår, eller står i fare for å oppstå, ombord på selve skipet vil derfor ikke omfattes.

Jeg vil i det følgende kun se på faktiske utslippstilfeller. Tiltak som treffes når man står overfor en situasjon der et slikt utslipp er nært forestående, kommer jeg tilbake til i punkt 3.4.

Det kan oppstå situasjoner der det er uklart om vi har å gjøre med skade som etter en naturlig språklig forståelse kan sies å være forårsaket av olje som har lekket ut av skipet. Det typiske eksempelet på slike tvilstilfeller er krav som oppstår etter brann. Viktige spørsmål her er; når ble oljen ble antent? Skjedde dette først etter at *oljen var unnsluppet eller tømt* fra skipet?

---

<sup>72</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6 (a).

<sup>73</sup> Se punkt 3.4.

<sup>74</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.8.



Forutsetningen for at et tap eller en skade skal kunne kreves dekket etter Oljesølkonvensjonen er at man kan konkludere med at tapet eller skaden oppsto *på grunn av* at oljen hadde lekket ut av skipet, og at dette igjen resulterte i forurensningsskade.

Skade på grunn av brann i seg selv regnes derimot ikke som forurensing. Krav om erstatning for totaltap av en gjenstand på grunn av brann kan derfor ikke kreves dekket. Som jeg vil komme tilbake til senere, dekker HNS-konvensjonen skade forårsaket av brann.<sup>75</sup> Den skadelidte vil derfor kanskje uansett få sitt tap dekket, men det er viktig for de involverte partene å fastslå om det er Oljesølkonvensjonen eller HNS-konvensjonen som får anvendelse.<sup>76</sup> En brannskade, og eventuelt totaltap, vil som oftest føre til en helt annen kostnad i forhold til de tilfeller der vi står overfor en gjenstand som er tilgriset av olje og kan rengjøres. Dette vil være en annen risikovurdering som ikke er omfattet av Oljesølkonvensjonen.

### 3.2.3.1 Røyk- og sotskader

Brann i seg selv ikke er forurensing, men brann kan derimot føre til andre typer skader enn kun at gjenstanden blir fysisk totaltapt. Dette vil for eksempel være krav som oppstår på grunn av røyk og sot. Slike krav vil lett kunne bli omtvistet. Er det naturlig å si at det tapet eller den skaden som har oppstått er voldt av olje som har *unnskluppet eller blitt tømt fra skipet?*

Denne grensen vil være viktig å trekke uansett hva slags krav som blir fremmet. Skade på grunn av røyk og sot er også praktisk når det gjelder personskaade.

---

<sup>75</sup> Se punkt 3.3.

<sup>76</sup> Dette er blant annet av betydning for innbetalingen til Oljesølfondet og HNS-fondet og fordelingen av utgifter mellom eierne av skipene eller assurandørene etter en ulykke.

Om man kan kreve erstatning etter Oljesølkonvensjonen på grunn av skader som har oppstått etter røyk og sot er ikke generelt avklart. Løsningen vil bero på de konkrete omstendighetene i det enkelte tilfellet. Det er hevdet i teorien at røyk- og sotskader kanskje bør ses på som en annen type forurensing enn den som forårsakes av olje. Kravet til årsakssammenheng etter konvensjonen er som tidligere nevnt strengt, og det har blitt hevdet at den type skade som oppstår på grunn av røyk og sot må anses som et resultat av antenning i motsetning til at oljen er unnsluppet eller tømt fra skipet.<sup>77</sup>

Dersom olje antennes når denne fortsatt er om bord på skipet er det klart at forurensingen ikke kan sies å stamme fra et utslipp eller en tømning. Det vil derfor være et hårfint skille for hvor man skal trekke grensen for å gi medhold til krav som er oppstått på grunn av skade fra olje som begynner å brenne flytende på vannet. Resultatet kan derimot bli annerledes der oljen er antent i den hensikt å forebygge skade.<sup>78</sup>

### 3.2.3.2 Skade på grunn av oljespray

Krav som fremsettes på grunn av innånding av, eller annen type skade på grunn av oljeforurenset luft når dette ikke er et resultat av brann, er i prinsippet berettiget. Her vil resultatet bero på bevisene i saken. Det må også her konstateres at årsaken til den oppståtte skaden skyldtes olje som var unnsluppet eller tømt fra skipet.

Det er ved slike typer skader en ulikhet fra skader som har oppstått på grunn av røyk og sot. Man vil ikke ved krav som er fremmet på bakgrunn av oljespray få vurderingen om årsaken til forurensningsskaden var utslippet eller antenningen.

---

<sup>77</sup> De la Rue og Anderson s. 374.

<sup>78</sup> Se punkt 3.4.

Det kan oppstå to ulike situasjoner av forurensing på grunn av oljespray. Den første er der oljen har lekket ut av skipet og vind og vær deretter fører oljesprayen av gårde, og dette fører til forurensing. Her vil det bero på bevisene i saken om den inntrufne skaden kan sies å stamme fra denne oljen. Kommer man etter en helhetsvurdering til at oljen først var unnsloppet fra skipet, vil den oppståtte skaden være en ”forurensningsskade”. I *Braer* ulykken<sup>79</sup> ble slik oljespray ansett å være forurensningsskade.<sup>80</sup>

Et vanskeligere tilfelle har vi derimot når oljen i flytende form hele tiden befinner seg i skipet. En tenkt situasjon er at en kollisjon har ført til hull i skroget der oljen befinner seg, eller at en lasteluke står åpen. Resultatet av dette kan være at oljespray fraktes med vinden og forårsaker forurensningsskade. Kan man i henhold til ordlyden i konvensjonen si at vi her står overfor et tilfelle av olje som er *unnsloppet eller tømt* fra skipet? Må de forurensende partiklene som blir blåst bort anses som olje i konvensjonens forstand?

Ordlyden i konvensjonen omfatter kun den forurensing som er et resultat av at olje unnslipper eller tømmes fra skipet. I henhold til en naturlig språklig forståelse av begrepet olje, er ikke oljepartikler i luften det vanligvis regnes som olje. Det kan derfor virke noe kunstig å snakke om olje som unnslipper fra skipet i denne sammenheng. Praktisk sett er det vanskelig å tenke seg at olje som fortsatt er ombord i skipet vil kunne medføre forurensningsskade. Omfanget av olje må være stort før slik oljespray fører til skade, og dette vil sannsynligvis kun skje der bølger og vind ”tar tak i” oljen når denne flyter på vannet. På den annen side er konvensjonens formål å hindre

---

<sup>79</sup> “Braer” var et liberiansk skip som gikk på grunn ved Shetland i januar 1993. Både last og bunkers lekket ut av skipet. På grunn av dårlig vær forsvant mye av olje av seg selv, og det ble ikke store skader på kysten. Men dette førte igjen til skade på grunn av oljespray.

<sup>80</sup> Se punkt 3.2.3 under skade på eiendom.

forurensing, og å sørge for rask opprydning dersom den typen olje som omfattes av konvensjonen fører til skade. Hensynene til en konsekvent forståelse av konvensjonen taler også for at det er rimelig å anse forurensing på grunn av oljespray som unnslipper direkte fra skipet, som forurensningsskade i henhold til Oljesølkonvensjonen. I og med at man anser oljepartikler fra oljeflak som allerede er flytende på vannet som olje, er det ingen grunn til å vurdere oljepartikler som stammer direkte fra skipet på noe annet vis der disse tilfellene vil forårsake like stor skade.

HNS-konvensjonen vil kunne dekke denne typen skade dersom dette ikke ble ansett å falle inn under uttrykket ”forurensningsskade”. I denne konvensjonen er årsakskravet kun at skaden er forårsaket av de farlige og skadelige stoffene.<sup>81</sup>

Jeg vil nedenfor komme tilbake til enkelte tilfeller der krav som har oppstått på bakgrunn av slik oljeforurensset luft har blitt dekket.

#### 3.2.4 Retningslinjer for den typen skade og tap som kan kreves kompensert

I konvensjonsteksten blir det, utover det som fremgår i artikkel 1.6, ikke gitt noen veiledning angående hvilke typer tap og skader som kan kreves dekket. Definisjonen i seg selv er vag, og i mange tilfeller har dette etterlatt store rom for debatt og forhandlinger.<sup>82</sup>

Som et resultat av dette har Det internasjonale oljesølfondet utarbeidet en ”Claims Manual”<sup>83</sup> som tar sikte på å gi en veiledning angående hvilke krav som kan kreves kompensert under konvensjonen. Spesielt ved tilfeller der skaden er vanskelig å verdsette gir retningslinjene grundig veiledning.<sup>84</sup>

---

<sup>81</sup> Se punkt 3.3.

<sup>82</sup> De la Rue og Anderson, s. 84.

<sup>83</sup> Selv om guiden direkte gjelder krav som rettes mot fondet, vil prinsippene for hvilke krav som kan kreves kompensert også ha betydning for de krav som kan kreves dekket hos eieren av skipet eller dennes assurandør.

<sup>84</sup> Se Claims Manual del III ”Admissible Claims”.

Oljesølfondet vedtok enstemmig en resolusjon i 1980 der det ble uttalt: *the assessment of compensation to be paid by the IOPC Fund is not to be made on the basis of an abstract quantification of damage calculated in accordance with theoretical models.*<sup>85</sup>

I tillegg til denne manualen har også CMI utgitt ”*CMI Guidelines on Oil Pollution Damage*”.<sup>86</sup> Da disse retningslinjene ble utarbeidet, ble det i forslagene til hvilke krav som burde kunne kreves erstattet, lagt vekt på hvordan de ulike landenes nasjonale lover fungerte når det gjaldt erstatningskrav.<sup>87</sup> De prinsippene som er utarbeidet av CMI er nesten identiske med hva som fremgår av the Claims Manual.<sup>88</sup> I likhet med the Claims Manual tar derimot oversikten ikke for seg krav i henhold til personskade. Ordlyden i Oljesølkonvensjonen uttaler ikke eksplisitt at denne får anvendelse ved personskade, men det ansvaret som inntreffer ved en oppstått hendelse skal dekke alt tap og skade som er en følge av forurensing. Det har forekommet tilfeller der erstatning er utbetalt til personer som har vært med i opprydningsarbeider, og som har lidt skade som følge av at de har sklidd på steiner som er tilgriset av olje.<sup>89</sup> Denne typen tap vil sjelden oppstå som en følge av forurensing,<sup>90</sup> og dette er trolig årsaken til at temaet ikke har fått større plass i teorien.

Personskader som oppstår som en følge av hendelser ved transport av farlig og skadelig last har fått større oppmerksomhet etter at slik type skade er eksplisitt definert å omfattes av HNS-konvensjonen. Ettersom denne konvensjonen ikke kommer til anvendelse på forurensningsskade som dekkes under Oljesølkonvensjonen, er det viktigere nå å ta stilling de til typer av personskade som kan kreves erstattet under denne.<sup>91</sup>

---

<sup>85</sup> Cleton, s. 1011.

<sup>86</sup> Utarbeidet av CMI Working Group og vedtatt på den 35. CMI konferansen ble holdt i Sydney i 1994.

<sup>87</sup> Oya Özcayir, s. 255.

<sup>88</sup> Ulikheten mellom retningslinjene ligger i intensjonen bak dem. CMI er en ”non-governmental” organisasjon som har hovedfokus på reglene rundt spørsmålene om oljesøl. Hovedintensjonen bak Claims Manual er å være en praktisk guide som er ment å lette skadelidtes og Oljesølfondets arbeid etter en ulykke.

<sup>89</sup> De la Rue og Anderson, s. 375.

<sup>90</sup> Oya Özcayir, s. 244 flg.

<sup>91</sup> Se mer om dette under punkt 3.2.3 og under punkt 3.4.

En uniform tolking av de ulike uttrykkene som benyttes i konvensjonstekstene er viktig for at systemet for erstatning under konvensjonene skal fungere slik det er lagt opp til.<sup>92</sup>

Fondskonvensjonen 1992 har derfor, i the Claims Manual, utarbeidet noen generelle kriterier som må foreligge for alle krav som meldes. Disse kriteriene er:

- en utgift/et tap må faktisk foreligge
- en utgift må relatere seg til tiltak som blir sett på som rimelige
- en kravshavers utgift/tap eller skade aksepteres kun dersom, og til den grense at, utgiften/tapet eller skaden må anses forårsaket av forurensing
- det må være årsakssammenheng mellom utgiften/tapet eller skaden som kreves dekket og forurensingen som er forårsaket av utslippet
- en kravshaver har kun krav på kompensasjon hvis han har lidt et økonomisk tap som kan verdsettes.
- en kravshaver må påvise beløpet av sitt tap eller skade ved å legge frem tilstrekkelig med dokumenter og annet bevismateriale.<sup>93</sup>

I tillegg til disse generelle kriteriene som deler Claims Manual inn de krav som kan kreves dekket i tre. Dette er for det første krav som har oppstått i forbindelse med opprydningsoperasjoner og skade på eiendom, for det andre er dette krav om konsekvenstap og økonomisk tap alene og for det tredje er dette krav i forbindelse med skade på miljøet. Det vil spesielt være vanskelig å vurdere om miljøskader kan kreves erstattet. Det oppstilles krav om at den inntrufne skaden verdsettes, og det kan være vanskelig å sette en pris på denne typen skade.

Når jeg videre skal se på hvilke krav som faller inn under uttrykket forurensningsskade, vil jeg etter tur ta for meg hver av de enkelte kategoriene. Når det gjelder den første

---

<sup>92</sup> Claims manual s. 17.

<sup>93</sup> Claims manual s. 17.

kategorien opprydningsoperasjoner og skade på eiendom vil jeg her kun si litt om eiendomsskade, da jeg i avsnittet om ”forebyggende tiltak”<sup>94</sup> også omtaler opprydningsoperasjoner.

#### *SKADE PÅ EIENDOM:*

Ansvar etter konvensjonen skal dekke ”tap og skade” som har oppstått på grunn av forurensing av olje. Bestemmelsen i konvensjonen sier ikke hva som må forurennes. Det sentrale er at forurensingen har skjedd på grunn av olje som har lekket ut av skipet. Denne typen skade på eiendom har generelt ikke foranlediget store problemer. Spørsmålene rundt dette dreier seg som regel om å finne den eksakte verdien av skaden.

Oljeskade på for eksempel båter og fiskeredskaper kan kreves kompensert. Dersom gjenstanden ikke kan rengjøres eller repareres, kan utgifter til gjenanskaffelse av gjenstanden kreves erstattet. Det må gjøres fradrag for alminnelig forringelse av denne. Dette følger av alminnelige årsaksbetraktninger.<sup>95</sup>

I tillegg til de klare tilfellene der olje medfører skader eiendom ved å komme i direkte kontakt med denne, har vi de mer uklare tilfellene der eiendom skades enten på grunn av røyk og sot fra olje som er antent, eller som følge av oljespray.<sup>96</sup>

I *Braer* ulykken<sup>97</sup> ble blant annet krav på erstatning for vasking og maling av hus som følge av oljespray dekket.<sup>98</sup> Bakgrunnen for dette var at oljeforurensingen ble ansett å ha oppstått først etter at oljen hadde lekket ut av skipet.

---

<sup>94</sup> Avsnitt 3.4.

<sup>95</sup> Se også Claims Manual, s. 20.

<sup>96</sup> Se mer om dette under punkt 3.2.3.1 og 3.2.3.2.

<sup>97</sup> Se punkt 3.2.3.2.

### KONSEKVENSTAP OG ØKONOMISK TAP ALENE:

Med konsekvenstap forstås under Oljekonvensjonen tap som følge av at man ikke kan benytte seg av den forurensede tingen. Skade på eiendom gir som sagt berettigede krav etter konvensjonen. Større usikkerhet har det vært rundt innteksttap som oppsto som en konsekvens av denne skaden. Eksempelvis var dette tap eieren av en sightseeingbåt hadde når båten i lengre tid var ute av drift på grunn av rengjøring etter en oljeskade. Slike krav har derimot blitt akseptert i de fleste rettssystemer,<sup>99</sup> og det samme følger av praksisen til Det internasjonale oljesølfondet.<sup>100</sup> Her får man den normale erstatningsrettslige vurderingen angående hvor fjernt og avledet tapet er.

Slike typer krav vil kun innfris dersom også primærskaden dekkes. Eksempelvis kan primærskaden være skade på fiskeutstyr. For forholdet til HNS-konvensjonen er det også klart at følgeskaden bare vil kunne kreves dekket under den samme konvensjonen som kompenserte for den synlige skaden. Eksempelvis kan ikke en potetbonde som lider inntektstap på grunn av varig skade på avlingene som skyldes forurensing, kreve dette tapet dekket under henvisning til Oljesølkonvensjonen, dersom kompensasjon for skade på åkrene ble erstattet under HNS-konvensjonen.

Økonomisk tap som oppstår uten at eiendom også er forurenset har vært et større problem. 1969-konvensjonen anga ikke eksplisitt om slikt tap var omfattet av avsvaret i konvensjonen.<sup>101</sup> Dette førte igjen til at erstatningsplikten for eieren av skipet etter konvensjonen kunne variere fra land til land etter det enkelte lands interne rett. Enkelte

---

<sup>98</sup> IOPC Fund Annual Report 1995, s. 61.

<sup>99</sup> Oya Özcayir, s. 244.

<sup>100</sup> Claims Manual s. 23. Eksempelvis ble slikt tap kompensert etter *Tanio* ulykken i 1980. En hotelleier fikk inntektstap erstattet da han måtte stenge på grunn av oljeoppyrning.

<sup>101</sup> Forurensingsskade ble den gang i artikkel 1.6 definert som: "loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur..."



land hadde strengere kriterier for forutsigbarhet og årsakssammenheng enn andre land.<sup>102</sup>

Dette var noe av grunnen til at definisjonen av skadebegrepet fikk en annen ordlyd etter endringsprotokollene av 1984.<sup>103</sup> Disse protokollene trådte imidlertid aldri i kraft, men den samme ordlyden ble benyttet i 1992-protokollene. Etter ordlyden i Oljesølkonvensjonen er det nå klart at økonomisk tap alene kan kreves erstattet. Nå fremgår det av konvensjonen at; ”kompensasjon for forringelse av miljøet, *annet enn tapt inntekt fra slik forringelse*, skal begrenses til kostnader til rimelige tiltak for gjenoppretting som har eller vil bli foretatt”. Hensikten med denne språklige endringen var hovedsakelig å kodifisere praksis på området.<sup>104</sup>

Selv om konvensjonen nå direkte uttrykker at eksempelvis fiskere, hotell-, og restauranteiere kan kreve inntektstap erstattet ved forurensningsskade, kan det være vanskelig å sette en grense for erstatningsvernets grenser. I *Sea Empress* ulykken ble det uttalt at det måtte trekkes en grense for hvilke krav som var berettiget. Krav fra dem som ikke direkte og fysisk ble rammet av forurensingen ble ansett å være for fjerne til at erstatning var berettiget.<sup>105</sup>

På bakgrunn av denne tolkingstvilen, har både Det internasjonale oljesølfondet i ”Claims Manual” og CMI i ”CMI, Guidelines on Oil Pollution Damage 1994” utarbeidet retningslinjer for hvilke typer økonomisk tap som kan kreves kompensert. Bakgrunnen var å skape større klarhet rundt reglene. På den annen side ønsket man også å beholde nødvendig fleksibilitet for å ta stilling til de ulike typer av krav som kan oppstå. Det fremgår her at økonomisk tap alene kun vil bli sett på som forårsaket av forurensing der det eksisterer en viss nærhet mellom forurensingen og tapet. For å ta stilling til om denne nærheten eksisterer må man ta alle relevante forhold i betraktning inkludert følgende generelle kriterier:

- Den geografiske nærheten mellom den skadelidtes aktivitet og forurensingen.
- Graden av den skadelidtes økonomiske avhengighet av den påvirkede ressurs.

---

<sup>102</sup> I fransk rett hadde man ikke begrepet ”økonomisk tap alene” og kravet til årsakssammenheng var svært strengt. Sitert av Mons Jacobsson, se note 5. Se også mer i Oya Özçayir, s. 245.

<sup>103</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6.

<sup>104</sup> De la Rue og Anderson, s. 508.

<sup>105</sup> IOPC Fund Annual Report 2003, s. 59.

- Den utstrekning skadelidtes virksomhet var en integrert del av de økonomiske aktiviteter i det området som er direkte berørt av forurensingen.
- Muligheten skadelidte har til å begrense sitt tap.
- Muligheten det var til å forutse tapet.
- Den effekt en eventuelt sammenfallende årsak bidro til skadelidtes tap.<sup>106</sup>

Dersom man etter en helhetsvurdering kommer til at det oppståtte inntektstapet må kunne kreves dekket, er det ikke som ved skade ved forringelse av miljøet, en begrensning i forhold til rimelige utgifter.<sup>107</sup> Hele det økonomiske tapet som påvises kan kreves kompensert.<sup>108</sup>

Et eksempel på slikt tap er det som oppstår når en cruisebåt ikke kan seile den planlagte ruten på grunn av et oljeflak som ligger på vannet.<sup>109</sup>

Når skadelidte også kan kreve kompensasjon etter HNS-konvensjonen for skader forårsaket av bestandig olje, er det desto viktigere å fastslå de tilfeller som helt sikkert kan kreves kompensert under hver av de enkelte konvensjonene.

Det kan her oppstå den situasjon at en fisker etter en hendelse som involverer bestandig olje, søker erstatning for tapt inntekt siden han på grunn av dette er forhindret fra å fiske i de områdene der han normalt driver sin virksomhet. Han kan heller ikke fiske noe annet sted. Dersom man under henvisning til Oljesølkonvensjonen, kommer til at det økonomiske tapet for fiskeren ikke kan kreves erstattet siden den geografiske nærheten mellom fiskerens aktivitet og den oppståtte forurensningsskade ikke er tilstrekkelig,<sup>110</sup> vil dette ikke nødvendigvis bety det samme som at det ikke foreligger noen forurensningsskade i Oljesølkonvensjonens forstand. Det er derfor ikke gitt at den

---

<sup>106</sup> Disse kriteriene er nesten identisk oppstilt i The Claims Manual og CMI, Guidelines on Oil Pollution Damage.

<sup>107</sup> Skade ved forringelse av miljøet har ofte skapt problemer. Det er vanskelig å verdsette den oppståtte skaden og i Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6 (a) fremgår det derfor at kompensasjon for forringelse av miljøet skal *begrenses til kostnader til rimelige tiltak for gjenoppretting av miljøet som faktisk er foretatt eller som vil bli foretatt*. Se mer om dette nedenfor.

<sup>108</sup> Kravene er likevel strenge, se Claims Manual s. 28.

<sup>109</sup> Dette vil jeg komme mer tilbake til i punkt 4.

<sup>110</sup> Claims Manual, s. 24

skadelidte kan søke erstatning etter HNS-konvensjonen. Dette vil bero på hva slags type skade vi står over for. Dersom vi har å gjøre med oljeforurensing som skyldes at olje har lekket ut av et tankskip og dannet et oljeflak, må det kunne konkluderes med at vi her står overfor slik type forurensing som er unntatt HNS-konvensjonens virkeområde etter artikkel 4.3 (a). Det stiller seg annerledes dersom det er usikkert hvorvidt skaden skjedde som følge av olje som har unnsloppet eller blitt tømt fra skipet.<sup>111</sup> De krav som stilles til nærhet mellom skaden og tapet vil på den annen siden nok være de samme under HNS-konvensjonen.

Se mer om denne problematikken nedenfor under punktet om HNS-konvensjonens anvendelsesområde utenfor medlemsstatenes eksklusive økonomiske sone.<sup>112</sup>

#### *TAP I FORBINDELSE MED SKADE ELLER FORRINGELSE AV MILJØET:*

Som jeg tidligere har nevnt, ble definisjonen av hva som skulle forstås som forurensningsskade etter Oljesølkonvensjonen endret med protokollene av 1992. Tidligere var det ikke eksplisitt sagt noe om hvordan dette tapet skulle beregnes. Endringen kodifiserte at utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting av miljøet kunne kreves erstattet.

Av ordlyden i konvensjonen fremgår det nå at erstatning for forringelse av miljøet etter en forurensningsskade, skal begrenses til rimelige utgifter til gjenoppretting som faktisk er foretatt eller som vil bli foretatt.<sup>113</sup>

Bestemmelsen ble utformet slik med sikte på å forhindre krav som er kalkulert etter abstrakte og teoretiske metoder.<sup>114</sup> Denne ordlyden er den samme som er gitt i HNS-

---

<sup>111</sup> Se mer om dette under punkt 3.2.3.

<sup>112</sup> Punkt 5.

<sup>113</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6 (a) i.f.

<sup>114</sup> De la Rue og Anderson s. 288.

konvensjonen. Prinsippene for hva som kan kreves kompensert er derfor de samme etter de to konvensjonene. De kostnadene som kan kreves dekket må anses som "rimelige" sett fra et objektivt perspektiv.<sup>115</sup> Vilkåret under Oljesølkonvensjonen at skaden må ha oppstått som et resultat av forurensing.

Det typiske eksempelet på slik type skade er der fugler og strender blir tilgriset av olje etter at oljen har lekket ut av et skip. Kostnader til vasking og rengjøring av disse faller inn under dekningsområdet for konvensjonen når tiltakene anses rimelige.

Krav i forbindelse med forringelse av miljøet som en konsekvens av røyk og sot samt oljespray, skaper de samme vanskelighetene som jeg har sett på tidligere.<sup>116</sup> Denne typen krav vil kunne dekkes dersom de må sies å være en forurensningsskade.

### 3.3 Skadebegrepet i HNS-konvensjonen

#### 3.3.1 Generelt

I motsetning til Oljesølkonvensjonen, som kun kommer til anvendelse på "forurensningsskade" forårsaket av forurensing av bestandig olje, er HNS-konvensjonen gitt et videre virkeområde. Dette gjelder både for hvilke typer skader som omfattes av ansvaret og for konvensjonens geografiske virkeområde.

Definisjonen av begrepet "skade" i HNS-konvensjonen er oppdelt i fire punkter, der kun ett eksplisitt taler om "forurensing". Forurensingsbegrepet her er kun knyttet til miljøforurensing.<sup>117</sup> Det er derfor interessant å se om også noen av de andre typene av tap og skade som kan kreves kompensert under HNS-konvensjonen, har sammenfallende meningsinnhold med det som skal forstås med uttrykket "forurensningsskade" i Oljesølkonvensjonen.

---

<sup>115</sup> Oya Özcayir, s. 248.

<sup>116</sup> Se punkt 3.2.3.

<sup>117</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.6 (c).

HNS-konvensjonen definerer hva som skal menes med ”skade” i artikkel 1.6. Her fremgår det i henhold til den foreløpige norske oversettelsen,<sup>118</sup> at skadebegrepet omfatter:

- (a) død eller personskade ombord på eller utenfor skipet som frakter de farlige og skadelige stoffene, og som er forårsaket av disse stoffene;
- (b) tap av eller skade på eiendom utenfor skipet som frakter de farlige og skadelige stoffene, og som er forårsaket av disse stoffene;
- (c) tap eller skade ved forurensing av miljøet som er forårsaket av farlige og skadelige stoffer, likevel slik at erstatning for miljøskade med unntak av tapte inntekter fra slik skade, skal være begrenset til utgifter til rimelige utbedringstiltak som faktisk er gjennomført eller som skal gjennomføres; og
- (d) utgifter til avvergingstiltak samt tap eller skade som skyldes avvergingstiltak.

Når det ikke med rimelighet er mulig å skille den skade som er forårsaket av farlige og skadelige stoffer fra skade som har andre årsaker, skal all slik skade anses å være forårsaket av de farlige og skadelige stoffene unntatt hvis, og i den utstrekning, den skaden som er forårsaket av andre faktorer er av den art som er omhandlet i artikkel 4 paragraf 3.

Vi ser her at HNS-konvensjonen, i likhet med i Oljesølkonvensjonen, oppstiller et vilkår om årsakssammenheng. I Oljesølkonvensjonen er vilkåret at olje som har ”unnsluppet eller blitt tømt” fra skipet, forårsaker ”forurensing”. I HNS-konvensjonen fremgår det, av alle punktene for hva som skal regnes som skade, at den inntrufne skaden må være forårsaket av de stoffene som omfattes av konvensjonen.<sup>119</sup> Med dette menes at skaden må være forårsaket av stoffenes spesielle farlige og skadelige egenskaper eller natur.<sup>120</sup> Ansvar etter konvensjonen inntreder derfor ikke hvis et fat, som inneholder HNS-stoff, faller av skipet og forårsaker skade på eiendom utenfor dette dersom fatet fortsatt er uskadet og det farlige stoffet ikke har lekket ut.

Det stilles ikke noe krav til at det farlige stoffet har lekket ut av skipet. Den skaden eieren av skipet blir ansvarlig for, kan derfor skyldes en hendelse som har skjedd med

---

<sup>118</sup> Justisdepartementets Lovavdeling, april 1997.

<sup>119</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.6 (a)-(c).

<sup>120</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.6 i.f.

HNS-stoff ombord.<sup>121</sup> Det er derimot viktig å fastslå hvor skipet befinner seg på tidspunktet for den inntrufne hendelsen siden konvensjonens virkeområde varierer med det geografiske området.<sup>122</sup>

I et utkast til en oversikt over HNS-konvensjonen, utarbeidet av the Correspondence Group,<sup>123</sup> fremgår det at begrepet skade, slik dette er definert under HNS-konvensjonen, skal bety det samme som i Oljesølkonvensjonen, men at begrepet her også er utvidet til å omfatte tap av liv, personskade og noen tillegg til begrepet tingsskade.<sup>124</sup> Denne HNS-guiden gir liten informasjon om hvilke typer skade som skal omfattes av konvensjonen utover dette. Om årsaken er at vi står overfor et rettsområde som anses vanskelig, og som det foreløpig ikke finnes praksis rundt, eller om temaet ikke belyses nærmere av den grunn at hva som skal anses som skade under HNS-konvensjonen regnes for å være lett å ta stilling til, er usikkert. I den videre fremstillingen vil jeg se nærmere på de ulike delene av den definisjonen som er gitt av begrepet skade i HNS-konvensjonen artikkel 1.6.

### 3.3.2 Nærmere om inndelingen av skadebegrepet i konvensjonsteksten

I *litra a* omfattes død eller personskade som er forårsaket ombord eller utenfor skipet. Oljesølkonvensjonen kommer også til anvendelse på personskade, men kun sjelden vil slik skade forårsakes av forurensing.<sup>125</sup> Etter Oljesølkonvensjonen oppstilles det også et vilkår om at skaden har oppstått utenfor skipet. HNS-konvensjonen har ikke denne begrensningen. Uansett på hvilken måte, og uansett hvor, personskade oppstår skal denne kompenseres i henhold til konvensjonen når den aktuelle hendelsen har inntruffet på grunn av de transporterte stoffenes farlige og skadelige natur.

---

<sup>121</sup> Se mer angående problematikken rundt forebyggende tiltak og forholdet til Oljesølkonvensjonen i punkt 3.4.

<sup>122</sup> Mer om dette under punkt 4.

<sup>123</sup> The Correspondence Group for HNS-konvensjonen er et formelt kontaktnett som er opprettet for å styrke implementeringen av HNS-konvensjonen i de ulike land. Deler av denne gruppens arbeid finnes på <http://folk.uio.no/erikro>.

<sup>124</sup> LEG 83/INF. 3 ANNEX s. 24.

<sup>125</sup> Se punkt 3.2.4

Det typiske eksempelet på denne typen skade er den som rammer mennesker på grunn av eksplosjon eller en brann ombord på et skip som frakter HNS-last. Skadeomfanget kan bli særlig stort der en slik hendelse oppstår under lasting eller lossing i havneområder. Et eksempel på hvilket skadeomfang en slik hendelse kan få så vi under *Texas City* ulykken i 1947.<sup>126</sup>

En annen type personskade som kan forekomme etter en ulykke med HNS-last er åndedrettsproblemer etter inhalering av forgiftet og forurenset luft. Dette har jeg tidligere behandlet under problematikken rundt om dette må anses som forureningskade under Oljesølkonvensjonen. Når et krav fremsettes under HNS-konvensjonen stilles det som sagt ikke noe annet vilkår enn at skaden er forårsaket av de farlige og skadelige stoffene. Uansett på hvilken måte HNS-stoffene derfor fører til tap eller skade for mennesker, dersom det virkelig kan bevises at HNS-stoffet var årsaken, vil tapet kunne kreves erstattet.

I denne fremstillingen er det spesielt krav etter en hendelse som involverer bestandig olje som er av interesse. Krav som kan være berettiget etter HNS-konvensjonen er slike som er oppstått som følge av røyk eller sot i luften, og der det ikke kan påvises at denne skaden først oppsto etter at oljen hadde lekket ut av skipet. Den typen skade som følger av at en oljetanker eksempelvis eksploderer eller brenner vil på den annen side alltid kreves kompensert under HNS-konvensjonen.<sup>127</sup>

For at eieren av et skip skal holdes ansvarlig for personskade etter HNS-konvensjonen må det derfor først påvises at den foreliggende skaden ikke er et tilfelle av forurensing som følge av bestandig olje utenfor skipet.

I *litra b* fremgår det at tap og skade på eiendom som har oppstått utenfor skipet er omfattet. Her ser vi en viktig forskjell fra personskadetilfellene. I motsetning til ved personskade omfatter ikke ansvaret skade på ting som inntreffer ombord på skipet. Hensynet bak dette er at risikofordelingen for gods og andre eiendeler ombord på skipet som oftest er regulert mellom partene ved avtale. Dette er derimot ikke like selvsagt for

---

<sup>126</sup> Eksplosjoner forårsaket av HNS-stoff ombord på det franske skipet "Grandcamp" drepte 500 og skadet 3500 personer i havneområdet i Texas City.

<sup>127</sup> Se likevel unntak her når det gjelder forebyggende tiltak. Punkt 3.4.

de menneskene som befinner seg ombord. For skader som skjer på tredjemanns eiendom utenfor skipet har man ikke den samme muligheten til å regulere risikofordelingen gjennom avtaler på forhånd. I likhet med under Oljesølkonvensjonen blir derfor eieren av skipet ansvarlig for den skade som oppstår på eiendom utenfor skipet.

Den type skade som her kan inntreffe vil for eksempel være skade på kaianlegg, skip og redskaper, i form av tilgrising av HNS-stoff, eller eksempelvis ved brann.

Også her gir *Texas City* ulykken et godt bilde på hvilke kostnader som kan påløpe. Brannen som her oppsto spredte seg til et annet skip i havneområdet som også eksploderte. Dette førte igjen til flere branner og skade på andre skip og annen eiendom. For krav som fremsettes for Oljesølfondet er det nå sikker praksis at tap som følge av at skadet eiendom ikke kan nyttegjøres til vanlig bruk, konsekvenstap, også kan kreves kompensert.<sup>128</sup> HNS-konvensjonen er basert på de samme prinsipper som Oljesølkonvensjonen.<sup>129</sup> Trolig vil derfor krav som følge av konsekvenstap under HNS-konvensjonen behandles på samme måte som under Oljesølkonvensjonen.

Den tredje formen for skade som faller inn under definisjonen er gitt i *litra c*.

Her fremgår det at også tap og skade ved forurensing av miljøet som er forårsaket av farlige og skadelige stoffer kan kreves erstattet. Bestemmelsen oppstiller den begrensningen at kun utgifter til ”rimelige tiltak for gjenoppretting av miljøet som er foretatt eller som vil bli foretatt”, kan kreves erstattet. I likhet med ordlyden i Oljesølkonvensjonen gjelder dette kun ved gjenoppretting av miljøet. Hensynet som ligger bak er vanskelighetene ved verdsettelsen av miljøskader. Ordlyden i bestemmelsen forhindrer at det blir satt i verk opprydningstiltak som er for kostnadskrevenne sett i forhold til den forbedringen som vil finne sted i miljøet. Det fremgår eksplisitt at inntektstap skal erstattes fullt ut.

På samme måte som ved konsekvenstap vil de prinsippene som er lagt til grunn for vurderingen av økonomisk tap alene etter Oljesølkonvensjonen, ha overføringsverdi for

---

<sup>128</sup> Se punkt 3.2.4

<sup>129</sup> LEG 83/INF. 3 ANNEX, s. 21.



krav som oppstår etter HNS-konvensjonen. Det relevante vil være hvor nærliggende det foreliggende tapet kan sies å være knyttet til skaden.<sup>130</sup>

Den siste bestemmelsen angående hva som skal regnes som skade er gitt i *litra d*. Bestemmelsen omfatter utgifter til forebyggende tiltak, samt tap eller skade som skyldes slike. Jeg vil behandle dette punktet felles for begge konvensjonene i punkt 3.4.

### 3.4 Særlig om forebyggende tiltak

Begge konvensjonene utvider skadebegrepet til å omfatte ”forebyggende tiltak”.<sup>131</sup> Med ”forebyggende tiltak” forstås; ”ethvert rimelig tiltak foretatt av enhver person etter at en hendelse har funnet sted, for å avverge eller begrense skade”.<sup>132</sup> Uttrykket ”hendelse” defineres videre som; ”enhver hendelse eller serie av hendelser som har samme opprinnelse, og som enten volder skade eller skaper en alvorlig og overhengende fare for skade”.<sup>133</sup> Kostnader som er påløpt for å hindre at et tap eller en skade i det hele tatt oppstår, eller kostnader til tiltak som er iverksatt for å redusere en oppstått skade, omfattes derfor av det ansvaret skipets eier kan bli pålagt etter konvensjonene.

Overfor har vi sett at definisjonene av skadebegrepet i konvensjonene er ulik. Det som er felles er at konvensjonene oppstiller et vilkår om årsakssammenheng mellom skaden og den inntrufne hendelsen. Under Oljesølkonvensjonen skal oljen ha *unnsluppet eller blitt tømt* fra skipet, mens under HNS-konvensjonen er det tilstrekkelig at skaden er *forårsaket av de farlige og skadelige stoffenes natur*. Disse vilkårene gjelder derimot ikke ved forebyggende tiltak. Alle kostnader som påløper som følge av et tiltak for å hindre eller begrense den typen skade som defineres under den enkelte konvensjonen, er erstatningsmessig berettiget. Et typisk eksempel på forebyggende tiltak er det opprydningsarbeidet som foretas for å redusere skade etter en ulykke. Når en hendelse

---

<sup>130</sup> Claims Manual, s. 24.

<sup>131</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6 (b) og HNS-konvensjonen artikkel 1.6 (d).

<sup>132</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.7 og HNS-konvensjonen artikkel 1.7.

<sup>133</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.8 og HNS-konvensjonen artikkel 1.8.

har inntruffet, vil det som regel ut fra bevisene i saken la seg gjøre å ta stilling til om ansvarsreglene i Oljesølkonvensjonen eller HNS-konvensjonen kommer til anvendelse. Teoretisk ser det ut som grensen for hvilke utgifter som kan kreves kompensert under hver av konvensjonene er grei å trekke. I praksis vil det kunne oppstå problemer. Eksempelvis kan det tenkes situasjoner der de handlinger som tas ved en aktuell hendelse er forebyggende tiltak under den ene konvensjonen, samtidig som disse tiltakene fører til en slik type tap eller skade som dekkes av skadebegrepet i den andre konvensjonen.

En forutsetning for at utgifter til forebyggende tiltak skal kunne kreves erstattet etter ansvarskonvensjonene, er at det er snakk om kostnader som er påløpt for å avverge den type tap eller skade som er definert under konvensjonene. Utgifter til tiltak for å hindre andre former for skade, som for eksempel skade på fiskegarn forårsaket av vraket av et tankskip som er involvert i ulykken, vil ikke kunne kreves erstattet.<sup>134</sup> HNS-konvensjonen må forstås på samme måte.

Ordlyden i Oljesølkonvensjonen av 1969 ville gjort det enklere å skille hvilke kostnader til forebyggende tiltak som var berettiget under de ulike konvensjonene. Uttrykket ”forebyggende tiltak” ble definert som i dag, men ”hendelse” ble den gang forstått som; ”enhver hendelse, eller serie av hendelser med samme opprinnelse, som forårsaker foruensingsskade”.<sup>135</sup> En hendelse forelå derfor ikke før olje faktisk var unnsloppet eller tømt fra skipet. Bestemmelsen kunne føre til uheldige konsekvenser. En tenkt situasjon er at man står overfor en hendelse som vil føre til forurensing av olje, likevel blir ikke nødvendige avvergnings tiltak iverksatt. Etter 69-ordlyen var det først etter at olje faktisk hadde lekket ut av skipet man var sikker på å få dekket de påløpte

---

<sup>134</sup> The IOPC Fund kom til dette resultatet etter *Kasuga Maru N* ulykken i Japan i 1988. Se The IOPC Fund Annual Report 1989, s. 36.

<sup>135</sup> Artikkel 1.8 i 69-konvensjonen.

kostnadene. Nå er dette problemet løst ved at uttrykket hendelse i 1992-protokollene, ikke bare omfatter hendelser som alt har oppstått, men også alvorlige og nært forestående hendelser. Grensen mellom hvilke utgifter til forebyggende tiltak som kan kreves erstattet under Oljesølkonvensjonen og under HNS-konvensjonen kan som følge av dette bli uklar.

Videre vil jeg skissere noen eksempler på problemer som kan oppstå når erstatning kreves for utgifter til forebyggende tiltak.

Eksempelvis kan man ha en situasjon der et skip er forulykket og lekker olje. Oljen danner et oljeflak som står i fare for å bli blåst mot land og tilgrise strender og skade dyreliv. For å forhindre en slik forurensningsskade, som kan kreves dekket under Oljesølkonvensjonen, blir det satt fyr på oljen slik at skadepotensialet begrenses mulig. Brannen medfører røyk som føres bort av vinden. Slik røyk kan igjen medføre til sot- og/eller innåndingsskader. Sotskader som etter dette påføres hus og andre gjenstander, vil derfor kunne dekkes under Oljesølkonvensjonen. Om denne typen skade anses som forurensningsskade, eller om dette anses å være tap og skade som følge av forebyggende tiltak, får derfor ingen betydning for skadelidtes rett til erstatning etter Oljesølkonvensjonen. Ved forebyggende tiltak kreves ikke at kostnadene er påløpt som en følge av *forurensing*<sup>136</sup> eller *stoffenes farlige og skadelige natur*.<sup>137</sup>

En brann kan derimot utvikle seg ukontrollert og føre til brannskader direkte på mennesker og ting. Om vi her står overfor et skadetilfelle som regnes som skade under HNS-konvensjonen, beror på om man kan definere det som har skjedd som et forebyggende tiltak. Dersom brannen var påtent for å hindre forurensningsskade, slik dette forstås etter Oljesølkonvensjonen, ville alle de omkostningene som påløper som en følge av brannen reguleres av ansvarsreglene i denne konvensjonen. Når det gjelder utgifter til forebyggende tiltak, vil det ikke alltid fremstå klart hva som faktisk ble gjort for å forebygge skade. Er de tiltak som foretas bevisste avvergningsiltak? Hva er i så fall konsekvensen av at den foretatte handlingen ikke var ment som et tiltak for å forebygge skade?

---

<sup>136</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6 (a).

<sup>137</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.6 (a)-(c).

Eksempelvis vil det å antenne olje være et forebyggende tiltak. Man kan her stå over for to ulike situasjoner. For det første har vi de tilfeller der oljen bevisst er antent for å hindre den typen forurensningsskade som omfattes av Oljesølkonvensjonen. For det andre har vi de tilfellene der oljen brenner, men brannen slokkes ikke siden denne er med på å redusere den forurensningsskaden som vil oppstå. Vil de utgifter brannen medfører være skade i form av forebyggende tiltak som omfattes av ansvarsreglene i konvensjonene? Stiller konvensjonene krav til at de tiltak som iverksettes er bevisste avvergingstiltak under for eksempel Oljesølkonvensjonen eller HNS-konvensjonen?

I henhold til Oljesølkonvensjonen er det et vilkår for å få dekket kostnadene ved tiltaket at disse er iverksatt for å hindre forurensningsskade. Forurensningsskade er igjen definert som skade som oppstår utenfor skipet. Dersom et bulkskip som transporterer olje står i brann, vil det være fare for at oljen skal lekke ut av skipet og forårsake forurensningsskade. De tiltak som gjøres for å tømme dette skipet for olje må regnes som forebyggende tiltak i henhold til Oljesølkonvensjonen. Større problemer kan oppstå der man ikke er bevisst på hvorfor man iverksetter tømningen av olje. Kanskje er grunnen faren for at oljen og eventuelt andre HNS-stoffer vil eksplodere, og derfor er det også fare for menneskeliv ombord. Dette skaper problemer for hvilken ansvarskonvensjon utgiftene til tiltakene må kompenseres etter. Skal man i ettertid foreta en vurdering av hvilken skade som mest sannsynlig ville inntre, skade i henhold til definisjonen i Oljesølkonvensjonen eller HNS-konvensjonen, og på bakgrunn av dette bestemme i hvilken utstrekning eieren av skipet og de ulike fondene eventuelt må fordele utgiftene? Eller må vurderingen gjøres på bakgrunn av hvilke tanker som lå bak handlingene?

For å få dekket de utgiftene som er påløpt i forbindelse med forebyggende tiltak under ansvarskonvensjonene, er det en forutsetning at de utgiftene som kreves erstattet er utgifter til tiltak for å hindre eller redusere den typen skade som defineres som skade under den samme konvensjonen. Dersom man iverksetter tiltak for å hindre forurensningsskade etter Oljesølkonvensjonen, kan man ikke kreve erstatning for tap og skade som følge av tiltaket dekket under henvisning til HNS-konvensjonen.

Vanligvis skaper ikke dette noe problem siden de kostnadene man kan kreve dekket som forebyggende tiltak, inkluderer videre tap og skade som oppstår som følge av disse. Det oppstilles likevel en begrensning under definisjonen ved at det stilles et vilkår om at

kun kostnader til ”rimelige tiltak” for å unngå eller redusere skade, kan kreves erstattet.<sup>138</sup> Rimeligheten av tiltakene må vurderes etter objektive kriterier. Vurderingen foretas ut fra de fakta som foreligger på tidspunktet som beslutningen om forebyggende tiltak tas.<sup>139</sup> Det kan spørres om hva konsekvensen blir av at et forebyggende tiltak, iverksatt for å hindre forurensningsskade etter Oljesølkonvensjonen, ikke regnes som rimelig, og tiltaket fører til at det oppstår en slik skade som omfattes av skadebegrepet i HNS-konvensjonen. Antemming av olje for å hindre forurensningsskade anses ikke nødvendigvis som rimelig. Begrunnelsen kan være at man anser tiltaket som uforholdsmessig kostnadskrevende i forhold til den skaden oljen vil forårsake dersom den lekker ut av skipet. Dette kan være tilfellet når en hendelse oppstår langt fra land. En liknende situasjon vil kanskje bli vurdert som rimelig etter HNS-konvensjonen dersom tiltaket var iverksatt med det formål å hindre personskade. Man kan stille spørsmål om rimelighetsterskelen for forebyggende tiltak er høyere når det er snakk om å redde menneskeliv, i motsetning til å forebygge forurensningsskade. Dette vil i så fall føre til at terskelen for hva som kan bli godtatt som forebyggende tiltak etter HNS-konvensjonen, er høyere enn hva som kan regnes som forebyggende tiltak under Oljesølkonvensjonen, siden personskade ikke ofte vil falle inn under hva som må forstås som forurensningsskade etter denne konvensjonen.

Et annet tenkt tilfelle hvor det kan være problematisk for skadelidte å vite om kompensasjon kan kreves under Oljesølkonvensjonen eller HNS-konvensjonen, er der man har å gjøre med et skip som står i brann etter eksplosjon av HNS-last av annen type enn bestandig olje. Skipet frakter i tillegg bestandig olje i bulk. I frykt for at oljen lekker ut av det skadede skipet tilkalles et annet skip. Deretter tappes oljen fra det forulykkede skipet over i dette. Ved lossingen går noe galt og oljen strømmer ut i havet. Dette forårsaker slik forurensningsskade som er definert i Oljesølkonvensjonen. Vil de omkostningene som her påløper være å rekne som forebyggende tiltak i henhold til

---

<sup>138</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.7.

<sup>139</sup> Claims Manual, s. 18 f.

Oljesølkonvensjonen siden formålet var å hindre forurensningsskade? Eller må dette ses på som forebyggende tiltak etter HNS-konvensjonen siden hendelsen startet med et forhold som kun omfattes av denne?

Bergning er nært knyttet til forebyggende tiltak. De tiltak som iverksettes ved en bergningsoperasjon vil svært ofte kunne karakteriseres som tiltak for å forhindre eller redusere den typen skade som omfattes av konvensjonene. For at de kostnader som påløper ved bergning skal regnes som forebyggende tiltak, må hovedformålet være å hindre den typen skade som dekkes under konvensjonene.<sup>140</sup> Når vi nå står overfor to ansvarskonvensjoner blir det enda viktigere å fastlegge hva som er hovedformålet med de tiltakene som iverksettes. I forhold til Oljesølkonvensjonen kan det tenkes å oppstå problemer i forhold til personskader. Utgifter til forebyggende tiltak kan kun kreves kompensert der formålet med tiltakene er å forebygge forurensningsskade. Kostnader som påløp for å redde mennesker på et skip som var forulykket, og transporterte bestandig olje, ville ikke regnes som forebyggende tiltak under Oljesølkonvensjonen når tiltakene ikke hadde som formål å hindre forurensningsskade. Problemet nå er om kostnadene til disse tiltakene kan kreves kompensert under HNS-konvensjonen når hovedformålet med bergingen er å redde menneskeliv, og dette er en type skade som dekkes av konvensjonen. Dette vil nok bero på om vi her står overfor en ”hendelse” etter definisjonen i HNS-konvensjonen. I følge ordlyden er en hendelse definert som en hvilken som helst hendelse som skaper en trussel for skade. Personskade er en slik skade. Resultatet av denne hendelsen kan derfor bli at ansvarsreglene etter Oljesølkonvensjonen må gjelde for den skaden som oppstår som følge av olje som lekker ut av skipet. Kostnader til bergingen av mennesker må kanskje regnes som forebyggende tiltak etter HNS-konvensjonen, dersom en konkluderer med at

---

<sup>140</sup> Claims Manual, s. 19. Se også mer om hvilket formål en bergningsaksjon må ha for å kunne regnes som forebyggende tiltak under Oljesølkonvensjonen i De la Rue og Anderson, s. 412 f.

hovedformålet med bergningen var å hindre en type skade som omfattes av HNS-konvensjonen.<sup>141</sup>

### 3.5 Oppsummering

Begrepet ”forurensningsskade” i Oljesølkonvensjonen omfatter mer enn forurensing av miljøet. HNS-konvensjonen har en mer omfattende inndeling enn Oljesølkonvensjonen av hvilke typer tap og skader konvensjonen dekker. Flere av de skadetilfellene som omfattes av definisjonen i HNS-konvensjonen vil også falle inn under ordlyden i Oljesølkonvensjonen. Selv om konvensjonene er gjensidig utelukkende, vil det kunne oppstå tilfeller der det er usikkert hvilket ansvarssystem som er det rette for å kompensere skadelidtes tap.

## 4 Konvensjonenes geografisk virkeområde

### 4.1 Innledning

Både Oljesølkonvensjonen og HNS-konvensjonen har et begrenset geografisk virkeområde. Det er derimot en vesentlig forskjell ved at Oljesølkonvensjonen kommer til anvendelse på all forurensningsskade som oppstår innenfor den eksklusive økonomiske sonen<sup>142</sup> til et medlemsland, mens HNS-konvensjonen ikke får den samme typen anvendelse innenfor det geografiske området den dekker.

### 4.2 Geografisk virkeområde for Oljesølkonvensjonen

Av Oljesølkonvensjonen artikkel 2 fremgår det at konvensjonen kun kommer til anvendelse på forurensningsskade som er inntruffet: i) innenfor statsterritoriet, inkludert territorialfarvannet<sup>143</sup> til et medlemsland, og

---

<sup>141</sup> Se mer om grensen mellom Oljesølkonvensjonen og bergningsreglene i Marfus nr. 168, *Ersättning för att förhindra oljeskada* av Gunilla Dueck.

<sup>142</sup> Havrettskonvensjonen kapittel V.

<sup>143</sup> Havrettskonvensjonen kapittel II.

ii) innenfor den eksklusive økonomiske sonen, eller tilsvarende sone, til et medlemsland.

I tillegg skal konvensjonen komme til anvendelse på forebyggende tiltak<sup>144</sup> for å hindre eller redusere slik skade, uansett hvor. Det forutsettes imidlertid at tiltakene er foretatt for å avverge forurensningsskade innenfor den økonomiske sonen, eller redusere denne type skade.

Det geografiske området for konvensjonen ble utvidet ved ikrafttredelsen av 1992-protokollene. Tidligere var ansvarsområdet begrenset til medlemsstatenes territorialfarvann.

Etter denne artikkelen er nasjonaliteten for saksøkte ikke relevant. Det avgjørende er om forurensningsskaden oppstår innenfor den økonomiske sonen til et medlemsland. Bakgrunnen for dette er at eieren av et skip som velger å seile i dette farvannet bør vite hvilket ansvar han vil stå overfor dersom en ulykke inntreffer.

Dette kan man se i forhold til det virkeområde som HNS-konvensjonen gir.<sup>145</sup> Her fremgår det at konvensjonen ikke kommer til anvendelse på forurensningsskade uavhengig av om denne typen skade oppstår i et land som har ratifisert Oljesølkonvensjonen. Dette vil være et sjeldent problem tatt i betraktning alle de statene som har ratifisert denne konvensjonen.<sup>146</sup> Jeg vil komme tilbake til dette temaet under avsnittet om HNS-konvensjonens virkeområde utenfor den eksklusive økonomiske sonen.<sup>147</sup>

### 4.3 Geografisk virkeområde for HNS-konvensjonen

Artikkel 3 i konvensjonen er bestemmelsen som angir det geografiske virkeområdet. Dette virkeområdet er nært knyttet til definisjonen av hva som er å regne som ”skade” i konvensjonen.

---

<sup>144</sup> Oljesølkonvensjonen art 1. 7.

<sup>145</sup> HNS-konvensjonen artikkel 4.3 (a).

<sup>146</sup> De la Rue og Anderson, s 290.

<sup>147</sup> Se punkt 6.



Det fremgår at konvensjonen kommer til anvendelse på skade uansett type som forårsakes innenfor territoriet, inkludert territorialfarvannet, til et medlemsland.

Konvensjonen kommer også til anvendelse ved forurensningsskade som er inntruffet innenfor en kontraherende stats eksklusive økonomiske sone, eller tilsvarende sone.

Det geografiske virkeområdet for konvensjonen utvides ytterligere i artikkel 3, litra c. Her fremgår det at konvensjonen også vil komme til anvendelse på skade, annen enn forurensningsskade, som er forårsaket utenfor territorialfarvannet til enhver stat dersom skaden er forårsaket av et stoff transportert ombord et skip som er registrert i en kontraherende stat, eller, dersom skipet ikke er registrert, ombord et skip som er berettiget til å føre flagget til en kontraherende stat. Dette betyr at død eller personskade ombord eller utenfor skipet og tap av eller skade på eiendom utenfor skipet, kan kreves erstattet også når dette er en følge av en hendelse som oppstår på det åpne hav.<sup>148</sup>

Utgifter til avvergingstiltak, uansett hvor disse gjennomføres, kan kreves dekket.

Dersom en tom oljetanker registrert i et HNS-land kolliderer på åpent hav med et passasjerskip fra et ikke-HNS-land, og forårsaker skader på passasjerene på grunn av brann og eksplosjon ombord på oljetankeren, vil passasjerene ha et berettiget krav etter HNS-konvensjonen.<sup>149</sup>

I drøftelser i forkant av konvensjonen fremgikk det fra flere hold at når det gjaldt forurensningsskade, var det mest hensiktsmessig å la konvensjonen få en anvendelse som samsvarte med den jurisdiksjon statene har når det gjelder å ivareta miljøet.<sup>150</sup>

Kyststaten har ikke suverene rettigheter over forurensing i den økonomiske sonen, men har slik jurisdiksjon som fremgår av de relevante bestemmelser.<sup>151</sup> Havrettstraktaten del XII regulerer kyststatenes jurisdiksjon når det gjelder havforurensing innenfor den økonomiske sonen. Her fastsettes både at alle stater har en plikt til å verne havet mot forurensing,<sup>152</sup> og at de har en samarbeidsplikt.<sup>153</sup> Innenfor den økonomiske sonen vil

---

<sup>148</sup> Havrettskonvensjonen kapittel VII.

<sup>149</sup> Cleton, s. 1010.

<sup>150</sup> LEG 62/4 ANNEX 2, s. 3.

<sup>151</sup> Ruud og Ulfstein, s. 137.

<sup>152</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 192-196, 207.

<sup>153</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 197-201.

det derfor være statenes ansvar å forebygge at slik forurensing oppstår. Havrettskonvensjonen stiller likevel strenge regler for håndhevingen av forurensningsreglene.<sup>154</sup> Håndhevingskompetansen er sterkt begrenset, og ansvaret for å hindre forurensing ligger derfor i stor grad på flaggstaten. Det er derfor ikke urimelig her, ved oppstått forurensningsskade, at eieren av skipet holdes objektivt ansvarlig. De skip som velger å seile i denne sonen vet hvilke ansvarsregler som vil bli lagt til grunn dersom en ulykke inntreffer. De samme hensyn gjør seg derimot ikke gjeldende i området utenfor den økonomiske sonen. Her vil det, sett fra et samfunnsøkonomisk synspunkt, kanskje være for kostnadskrevenende å sette i verk opprydningstiltak sett i forhold til den positive innvirkningen dette har på miljøet. Disse hensyn gjør seg derimot ikke gjeldene for skade på mennesker og eiendom.

I tillegg til det som er sagt om suverenitet, trekker det også i retning mot at konvensjonen skal få anvendelse overfor forurensningsskade på det åpne hav, at de stoffer som omfattes av konvensjonen i stor grad oppøses og forsvinner når de slipper ut i miljøet. Opprydningstiltak vil derfor ikke ha stor effekt. Spesielt gjelder dette ulike typer gasser og lette kjemikalier. De samme hensyn gjør seg ikke i like stor grad gjeldene for bestandig olje.<sup>155</sup> Det kan spørres om den skade som forårsakes av dette stoffet uansett ikke ville kunne kreves kompensert etter HNS-konvensjonen utenfor økonomisk sone. Se mer om dette i punkt 5.

På den annen side vil eieren av skipet for slike skader kunne bli holdt ubegrenset ansvarlig etter culperegelen. Denne regelen finner vi i de fleste land.<sup>156</sup> Dette vil derimot føre til vanskelige bevissspørsmål, og eieren av skipet vil kun bli erstatningsansvarlig der det påvises at noen har lidt et økonomisk tap. Kostnader til gjenoppretting av miljøet vil derfor sjelden kunne kreves dekket.

---

<sup>154</sup> Havrettskonvensjonen artikkel 220 (3), (5) og (6).

<sup>155</sup> Se punkt 2.1.1.

<sup>156</sup> Den som har opptrådt uaktsomt eller uforsvarlig, blir erstatningspliktig for det tap som har oppstått. Se mer Lødrup s. 112 f.

## 5 HNS-konvensjonens saklige anvendelsesområde utenfor den eksklusive økonomiske sonen

### 5.1 Forholdet til Oljesølkonvensjonen utenfor medlemsstatenes eksklusive økonomiske sone

Virkeområdet for HNS-konvensjonen er videre enn for Oljesølkonvensjonen både når det gjelder hvilke farlige og skadelige stoffer som omfattes, og når det gjelder skadetyper. I tillegg kan eieren av et skip holdes ansvarlig etter HNS-konvensjonen for enkelte skader som har oppstått utenfor medlemsstatenes eksklusive økonomiske sone. Ansvar etter HNS-konvensjonen omfatter som sagt ikke de skadetilfeller som kan kreves kompensert under Oljesølkonvensjonen. Vi har sett at Oljesølkonvensjonen ikke kommer til anvendelse utenfor medlemsstatenes eksklusive økonomiske sone. Det kan da spørres om HNS-konvensjonen er anvendelig på "forurensingsskade" slik dette er definert i Oljesølkonvensjonen, men utenfor dennes geografiske virkeområde.

Av HNS-konvensjonen fremgår det at konvensjonen ikke er anvendelig; "to pollution damage as defined in the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention."<sup>157</sup>

Forurensningsskade, slik dette defineres under Oljesølkonvensjonen, omfattes ikke av ansvaret for skipets eiers under HNS-konvensjonen. Det kan derimot være uklart hva som skal forstås med uttrykket; *uavhengig av om kompensasjon er berettiget under denne konvensjonen*. Gjelder dette unntaket kun ved hendelser i medlemsland der konvensjonen av en eksplisitt grunn, oppstilt i konvensjonen, ikke kommer til anvendelse,<sup>158</sup> eller gjelder dette uansett der ansvarsreglene i Oljesølkonvensjonen ikke er anvendelige? Dette kan være på grunn av at et land ikke har ratifisert konvensjonen, eller at den oppståtte hendelsen ikke kan defineres inn under konvensjonens virkeområde.

Forurensningsskade i henhold til Oljesølkonvensjonen omfatter, som jeg ovenfor har gjort rede for,<sup>159</sup> en rekke typer tap og skader. Det ansvaret eieren av skipet eventuelt

---

<sup>157</sup> HNS-konvensjonen artikkel 4.3 (a).

<sup>158</sup> Eksempelvis på grunn av unntakene i Oljesølkonvensjonen artikkel 3.2. Disse oppstilles derimot også i HNS-konvensjonen.

<sup>159</sup> Avsnitt 3.2.

kan bli pålagt etter HNS-konvensjonen utenfor den økonomiske sonen, omfatter ikke forurensing av miljøet.<sup>160</sup> Denne typen miljøforurensing er, som nevnt tidligere, kun en liten del av den typen skade som faller inn under definisjonen av forurensningsskade.<sup>161</sup> Dette skadebegrepet dekker også skade på eiendom, i sjeldne tilfeller personskaide og kostnader til forebyggende tiltak. Av HNS-konvensjonens artikkel 3 (c) fremgår det at ansvaret etter konvensjonen også denne typen skader utenfor den økonomiske sonen.

Av ordlyden i konvensjonen fremgår det at forurensningsskade skal unntas virkeområde for HNS-konvensjonen *uansett om kompensasjon er berettiget etter Oljesølkonvensjonen*. Strengt tolket etter ordlyden kan det derfor se ut som at det er uinteressant hvor denne skaden er oppstått.

I samme retning trekker det at det i teorien er hevdet at forurensningsskade er unntatt virkeområdet for HNS-konvensjonen også der skaden skjer i et land som ikke har ratifisert Oljesølkonvensjonen.<sup>162</sup>

På den annen side vil kanskje ikke de samme hensyn gjøre seg gjeldende for å unnta denne typen skade fra HNS-konvensjonens virkeområde. Det er en forskjell på de tilfeller der Oljesølkonvensjonen ikke kommer til anvendelse av den årsak at stater ikke har ratifisert konvensjonen, og de tilfeller der anvendelse ikke kommer på tale av den grunn at vi befinner oss i et område med fjern tilknytning til den enkelte stat.

I det første tilfellet kan man legge til grunn at statene har tatt et bevisst valg om at ansvarsreglene i Oljesølkonvensjonen ikke skal komme til anvendelse, ved å la være å ratifisere konvensjonen. I tilfelle nummer to derimot, der konvensjonen ikke er anvendelig på grunn av dennes geografiske virkeområde, gjør ikke de samme hensyn seg gjeldene for å unnta denne typen forurensningsskade fra HNS-konvensjonen. Stater som både har ratifisert Oljesølkonvensjonen og HNS-konvensjonen, har hatt et ønske om å skape et best mulig erstatningsrettslig vern for den skade som omfattes av konvensjonene.

I forarbeidene til HNS-konvensjonen ser man at det var forslag om at heller ikke denne konvensjonen skulle få anvendelse utenfor medlemsstatenes eksklusive økonomiske

---

<sup>160</sup> HNS-konvensjonen artikkel 3 (c).

<sup>161</sup> Oljesølkonvensjonen artikkel 1.6.

<sup>162</sup> De la Rue og Anderson, s. 290.

sone.<sup>163</sup> Det kan derfor spørres om virkeområde for Oljesølkonvensjonen også ville vært større dersom konvensjonen hadde vært utarbeidet senere. Av denne grunn kan det virke noe tilfeldig om de forurensningsskadetilfellene som dekkes av Oljesølkonvensjonen ikke vil omfattes av noen konvensjon dersom disse inntreffer på det åpne hav.

Man kan hevde at den typen forurensningsskade som dekkes av Oljesølkonvensjonen ikke vil få de samme katastrofale følger på det åpne hav som hva som kan bli tilfellet nærme land. Olje vil oppløses og forsvinne raskere på det åpne hav, enn i smulere farvann. På den annen side omfattes ikke miljøforurensing av HNS-konvensjonen utenfor den økonomiske sonen. Overfor har vi sett at forurensningsskade i henhold til Oljesølkonvensjonen omfatter flere typer skader enn kun miljøforurensing. De hensyn som gjør seg gjeldene bak ansvaret for tingsskade og personskade vil være like uansett hvor skipet befinner seg. Sannsynligheten for at denne typen skade oppstår utenfor skipet på det åpne hav er mindre, men dette betyr ikke det samme som at det ikke er behov for ansvarsreglene. Denne typen tingsskade kan forårsakes på eksempelvis fiskebåter og offshoreinstallasjoner.

Man kan også spørre om det er hensiktsmessig at konvensjonen skal komme til anvendelse på slik forurensningsskade forårsaket av de andre HNS-stoffene utenfor økonomisk sone dersom skade forårsaket av bestandig olje unntas. Fører dette til en vilkårlig grense for ansvarssystemene? Selv om det er liten sannsynlighet for at det inntreffer personskade og skade på ting i dette området, er det lettere å tenke seg denne typen skade på eiendom forårsaket av bestandig olje enn andre av HNS-stoffene, disse gjerne vil fordunste og oppløses raskere.

## 5.2 Hvilke tap omfattes av uttrykket "forurensing av miljøet"?

Når det gjelder HNS-konvensjonens virkeområde utenfor den eksklusive økonomiske sonen, er det også interessant å se nærmere på hva som må forstås med at konvensjonen

---

<sup>163</sup> LEG 62/4 ANNEX 2, s. 3.

ikke kommer til anvendelse på forurensningsskade av miljøet i dette området.<sup>164</sup> Hva omfattes av begrepet ”forurensing av miljøet”? Skal begrepet tolkes slik at dette kun gjelder direkte miljøforurensing, eller omfatter bestemmelsen også det tap som oppstår som en følge av miljøforurensing?

I konvensjonsteksten er det eksplisitt uttalt at inntektstap på grunn av miljøforringelse kan kreves erstattet. Dette fremgår av bestemmelsen som definerer miljøforurensing som en type skade som dekkes under konvensjonen.<sup>165</sup> Dette kan tale for at inntektstap, som følge av denne typen forurensing, må ses på som miljøforurensing i den forstand at dette ikke dekkes av ansvaret etter konvensjonen utenfor den økonomiske sonen.

På den annen side taler de hensynene jeg tidligere har vært inne på, eksempelvis at naturen har en evne til å reparere seg selv på det åpne hav, at det kun er forurensing av miljøet som ikke skal omfattes av ansvaret. Inntektstap som følge av miljøforurensing vil ramme like hardt uansett hvor utslippet av HNS-last inntreffer. De hensyn som gjør seg gjeldene for å erstatte tingsskade i dette området gjelder også for slikt økonomisk tap alene. Det vil ikke være nevneverdige forskjeller bak de hensyn som taler for å erstatte den skaden et skip fysisk påføres av et drivende oljeflak, og det inntektstapet som følger når en cruisebåt ikke kan seile den planlagte ruten på grunn av dette oljeflaket. HNS-konvensjonen er utarbeidet med det mål for øye å sikre at skader, tap og omkostninger, som påløper som følge av en oppstått eller truende forurensing, blir dekket.<sup>166</sup> Konvensjonen er inngått som et kompromiss mellom mange land. En nødvendig følge av dette er at ordlyden får stor betydning for tolkingen av konvensjonsteksten. Konvensjonsteksten uttaler at forurensing av miljøet ikke omfattes av eierens ansvar utenfor den økonomiske sonen. Det fremgår ikke eksplisitt her at også økonomisk tap alene må unnlates i disse tilfellene. HNS-konvensjonen omfatter skadetilfeller som rammer mennesker og eiendom utenfor den eksklusive økonomiske sonen. De hensyn som talte for å utvide det erstatningsrettelige vernet etter HNS-konvensjonen til også å omfatte slike skader, bør føre til at inntektstap som følge av skade på miljøet som forårsakes utenfor medlemsstatenes eksklusive økonomiske sone omfattes av det ansvaret som kan oppstå for eieren av skipet.

---

<sup>164</sup> HNS-konvensjonen artikkel 3 (c).

<sup>165</sup> HNS-konvensjonen artikkel 1.6 (c).

<sup>166</sup> Se avsnitt 1.1.

## 6 Avsluttende kommentar

Dersom HNS-konvensjonen trår i kraft, vil det trolig oppstå tilfeller der det er usikkert om ansvaret for den aktuelle hendelsen skal pålegges etter Oljesølkonvensjonen eller HNS-konvensjonen. Vi har sett at begrepet forurensingsskade i Oljesølkonvensjonen omfatter flere av de skadetilfellene som dekkes av HNS-konvensjonen, og som derfor skal unntas fra dekningsområdet for denne. Men det vil kunne forekomme tilfeller der det er usikkert om man står overfor en forurensingsskade i henhold til ordlyden i Oljesølkonvensjonen. Det er også usikkert hvordan konvensjonene skal forstås på det åpne hav. Det vil ta tid før det foreligger tilstrekkelig praksis som kan være til hjelp ved løsningen av ansvarsfordelingen i grensetilfeller. Hver enkelt sak vil representere individuelle ulikheter. *The HNS Correspondence Group* uttaler i denne forbindelse i en rapport at det er viktig for; *the IOPC Fund and HNS Fund to co-operate closely, and that there would be a need to develop, where practicable, mechanisms such as Memorandum of Understandings between the two funds on the handling of compensation claims arising under the two regimes. Such mechanisms will ensure that adequate, and prompt, compensation is available to victims of maritime incidents.*<sup>167</sup>

---

<sup>167</sup> LEG 87/11, s. 2.

## 7 Litteraturliste

Forkortelser:

- Backer Inge Lorange Backer: Innføring i Naturressurs- og Miljørett, 3. utgave, Gyldendal Norsk Forlag AS 2002. ISBN 82-417-1109-3
- Boe Erik Boe: Innføring i Juss. Juridisk tenkning og rettskildelære. Tano Aschehoug, Oslo 1996 ISBN 82-518-3453-8
- Bugge Hans Chr. Bugge: Forurensingsansvaret, Tano Aschehoug 1999. ISBN 82-518-3816-9
- Claims Manual Claims Manual, November 2002, International Oil Pollution Compensation Fund 1992
- Cleton Robert Cleton, "Damage Caused During the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea". Artikkel i "Il Diritto Marittimo", vol. 94, s. 998-1021, 1992.
- CMI Handbook of Maritime Conventions CMI Handbook of Maritime Conventions, 2001. ISBN 0820553425.
- De la Rue og Anderson Colin de la Rue og Charles B. Anderson: Shipping and the environment, LLP Ltd. London Hong Kong 1998. ISBN 1-85044-849-3
- Dueck Gunilla Dueck: Ersättning för att förhindra oljeskada. Artikkel i Marfus 1989, nr. 168.
- Echoff Torstein Echoff: Rettskildelære, Universitetsforlaget, 5. utgave ved Jan E. Helgesen ISBN 82-518-3988-2
- Falkanger og Bull Thor Falkanger og Hans Jacob Bull: Innføring i Sjørett, Forsikringsakademiet, Oslo 1999.



- ISBN 82-90260-45-8
- Gauci Gotthard Gauci: Oil Pollution at sea. Civil Liability and Compensation for Damage. John Wiley and Sons Ltd. 1997.
- ISBN 0-471-97066-2
- Gold Edgard Gold: Gard Handbook on Marine Pollution, Second Edition, 1997.
- ISBN 82-90344-11-2
- IOPC Fund Annual Report [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)
- Krüger Kai Krüger: Post Torrey Canyon-om oljesølsansvar i tankskibsfarten. Lov og rett, 1968, s. 337-357.
- Le Couviour Karine Le Couviour: The HNS Convention: A new challenge for international maritime law. Skandinavian Institute of Maritime Law, Yearbook 2000, nr. 258.
- Lødrup Peter Lødrup: Lærebok i erstatningsrett, 4. utgave, Oslo 1999. ISBN 82-91724-05-9
- MARPOL 73/78 MARPOL 73/78, Consolidated Edition, International Maritime Organization 2002.
- Nygaard Nils Nygaard: Skade og ansvar, 5. utgave, Universitetsforlaget Bergen 2000.
- ISBN 82-00-12947-0
- Oya Özcayir Z. Oya Özcayir: Liability for Oil Pollution and Collisions, LLP Ltd. London Hong Kong 1998.
- ISBN 1-85978-158-6
- Ruud og Ulfstein Morten Ruud og Geir Ulfstein: Innføring i folkerett, 2. utgave, Universitetsforlaget 2002.
- ISBN 82-15-00208-0
- Ruud, Ulfstein og Fauchald Morten Ruud, Geir Ulfstein og Ole Christian Fauchald: Utvalgte emner i folkerett. *Metode-miljø-havrett-handel*. Tano Aschehoug 1997.
- ISBN 82-518-3408-2

**Lover:**

Lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13. mars 1981 nr. 6.  
(Forurensingsloven)

Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39. (Sjøloven).

**Konvensjoner:**

Statute of the International Court of Justice. Vedtatt 26. juni 1945. Trådte i kraft 20. oktober 1945.

Vienna Convention on the Law of the Treaties. Vedtatt 23. mai 1969. Trådte i kraft 27. januar 1980.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. Vedtatt 29. november 1969. Trådte i kraft 19. juni 1975. Endringsprotokoll vedtatt 27. november 1992. Trådte i kraft 30. mai 1996.

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. Vedtatt 18. desember 1971. Trådte i kraft 16. oktober 1978. Endringsprotokoll vedtatt 19. november 1992. Trådte i kraft 22. november 1994.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. Vedtatt i 1973. Endret ved protokoll av 1978. Trådte i kraft 2. oktober 1983.

United Nations Convention on the Law of the Sea. Vedtatt 10. desember 1982. Trådte i kraft 16. november 1995.

International Convention on Salvage. Vedtatt 28. april 1989. Trådte i kraft 14. juli 1996.

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea. Vedtatt 3. mai 1996.

**Dokumenter fra IMO's juridiske komiteé:**

LEG 62/4: Consideration of a possible Convention on Liability and Compensation in Connection with The Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS).

LEG 83/INF.3: Monitoring implementation of the Hazardous and noxious substances Convention, Draft guide to the HNS Convention.

LEG 87/11: Monitoring implementation of the Hazardous and noxious substances Convention, Report of the Special Consultative meeting of the HNS Correspondence Group, Ottawa, June 3-5, 2003.

LEG 88/8: Monitoring the implementation of the HNS Convention, Report of the work of the HNS Correspondence Group, 19 March 2004.

**Nettsider:**

<http://folk.uio.no/erikro>

[www.comitemaritime.org](http://www.comitemaritime.org)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

**Vedlegg**

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection  
with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996