

# **Rederens rett til begrensning av ansvar for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker**

Redegjørelse for og vurdering av endringene i sjøloven kapittel 9  
ved lov av 17.06. 2005 nr. 88

Kandidatnummer: 305

Veileder: Hans Jacob Bull

Leveringsfrist: 25.04.2006

( \* regelverk for spesialoppgave på:

<http://www.jus.uio.no/studier/regelverk/utf-forskr-vedlegg-i.html>

regelverk for masteroppgave på:

<http://www.jus.uio.no/studier/regelverk/master/eksamensforskrift/kap6.html> )

Til sammen 17972 ord

24.04.2006

# Innholdsfortegnelse

|                 |                                                          |                  |
|-----------------|----------------------------------------------------------|------------------|
| <b><u>1</u></b> | <b><u>INNLEDNING</u></b>                                 | <b><u>1</u></b>  |
| 1.1             | Problemstilling                                          | 1                |
| 1.2             | Hvorfor er dette aktuelt?                                | 2                |
| 1.3             | Utviklingen av reglene på dette området i den senere tid | 3                |
| 1.4             | Rettskildesituasjonen                                    | 5                |
| 1.5             | Veien videre                                             | 7                |
| <b><u>2</u></b> | <b><u>VRAKFJERNINGSPLIKTEN</u></b>                       | <b><u>9</u></b>  |
| 2.1             | Generelt                                                 | 9                |
| 2.2             | Miljø                                                    | 11               |
| 2.2.1           | Håndtering av avfall                                     | 11               |
| 2.2.2           | Forurensning                                             | 14               |
| 2.3             | Skipsfart                                                | 16               |
| 2.3.1           | Hvilke gjenstander gjelder plikten for?                  | 16               |
| 2.3.2           | Hvilke typer problemer?                                  | 17               |
| 2.3.3           | Virkningene av at plikten foreligger                     | 19               |
| <b><u>3</u></b> | <b><u>ANSVARETS OMFANG</u></b>                           | <b><u>21</u></b> |
| 3.1             | Innledning                                               | 21               |
| 3.2             | Begrensningsreglenes anvendelsesområde                   | 21               |
| 3.3             | Hvilke skip gjelder begrensningene for?                  | 21               |
| 3.4             | Begrensningsfeltet                                       | 23               |

|            |                                                                                                 |           |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>3.5</b> | <b>Forholdet mellom § 172 nr. 1 og § 172a</b>                                                   | <b>24</b> |
| 3.5.1      | Ansvar for heving, fjerning osv. av eget skip                                                   | 25        |
| 3.5.2      | Ansvar for heving, fjerning osv. av annet skip enn det rederen søker å begrense sitt ansvar for | 27        |
| <b>3.6</b> | <b>Begrensning av rederens egne utgifter til opprydding</b>                                     | <b>28</b> |
| <b>3.7</b> | <b>Én eller flere hendelser</b>                                                                 | <b>30</b> |
| <b>3.8</b> | <b>Ansvarsgrensene</b>                                                                          | <b>32</b> |
| 3.8.1      | Generelt om ansvarsgrensene                                                                     | 32        |
| 3.8.2      | Ansvarsgrensene etter lovendringen                                                              | 33        |
| 3.8.3      | Reell kostnadsdekning                                                                           | 34        |
| <b>3.9</b> | <b>Handlemåte som hindrer begrensning</b>                                                       | <b>34</b> |
| 3.9.1      | Innledning                                                                                      | 34        |
| 3.9.2      | Hvem er ”den ansvarlige selv”?                                                                  | 35        |
| 3.9.3      | Skyldkravet                                                                                     | 35        |
| 3.9.4      | I hvilke situasjoner foreligger grov egenfeil?                                                  | 37        |
| 3.9.5      | Særlig om lovfestede tiltaksplikter                                                             | 37        |
| <b>4</b>   | <b><u>VURDERING AV REGLENE</u></b>                                                              | <b>40</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Bakgrunnen for lovendringen</b>                                                              | <b>40</b> |
| <b>4.2</b> | <b>Generelt om begrensingsretten</b>                                                            | <b>41</b> |
| 4.2.1      | Hovedregelen om erstatningsansvarets omfang i norsk rett                                        | 41        |
| 4.2.2      | Begrensingsreglernes historie og utvikling                                                      | 41        |
| 4.2.3      | Sjørettens egenart                                                                              | 42        |
| 4.2.4      | Forsikring                                                                                      | 44        |
| <b>4.3</b> | <b>Begrensning av ansvaret for kostnader ved oppryddingstiltak</b>                              | <b>46</b> |
| 4.3.1      | Innledning                                                                                      | 46        |
| 4.3.2      | Forhold til prinsippet om at forurenseren betaler                                               | 47        |
| 4.3.3      | Forsikring av ansvar for oppryddingstiltak                                                      | 49        |
| 4.3.4      | Forholdet til reglene i andre land                                                              | 51        |
| 4.3.5      | Politiske prioriteringer                                                                        | 53        |
| 4.3.6      | Hensynet til skadelidte                                                                         | 54        |

4.3.7 Konklusjon

56

**5    LITTERATURLISTE**

---

**58**

# 1 Innledning

## 1.1 Problemstilling

I denne oppgaven vil jeg redegjøre for rederens ansvar for omkostninger ved oppryddingstiltak etter sjøulykker. Det er særlig rederens rett til å begrense sitt ansvar for slike kostnader jeg vil fokusere på. Jeg har imidlertid ikke hatt som siktemål med denne oppgaven å gi en generell fremstilling av begrensingsreglene i sjøretten, da dette ville sprengre alle rammer for en ett-semester studentoppgave. På den annen side vil det ikke være mulig å gi en fullstendig oversikt over reglene om begrensnig av ansvar for kostnader ved sjøulykker uten å komme inn på den generelle retten til begrensnig av sjørettslige krav (globalbegrensning). Reglene om begrensnig av ansvaret for kostnader ved sjøulykker har en nær sammenheng med de alminnelige reglene om globalbegrensning, både historisk og i utforming. Disse reglene vil derfor bli drøftet i den grad det er nødvendig for å belyse temaet i oppgaven.

Reglene om ansvarsbegrensning finnes i sjøloven. Etter en lovendring 17.06.2005, ble reglene om begrensnig av ansvar for oppryddingstiltak skilt ut i en egen bestemmelse med høyere ansvarsgrenser enn det som var tilfelle tidligere. Det er reglene som følger av denne lovendringen som er gjenstand for vurdering i denne oppgaven. Jeg vil gjøre rede for innholdet i de nye reglene, og undersøke hvilke endringer som er gjort i forhold til det som fulgte av de tidligere reglene. Oppryddingstiltak skal derfor i denne oppgaven forstås som alle tiltak som er omfattet av sjøloven § 172a<sup>1</sup>, det vil si hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet, jfr. § 172a nr. 1, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last, jfr. § 172a nr. 2, og tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som

---

<sup>1</sup> Tidligere § 172 nr. 4-6.

skyldes slike tiltak, jfr § 172a nr. 3. Ansvar for skade ved oljesøl etter sjøl. kapittel 10, det vil si ansvar for forurensningsskade som skyldes at bestandig hydrokarbon-mineralolje unnslipper eller tømmes fra skip eller andre innretninger som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk<sup>2</sup>, faller derfor utenfor denne oppgaven<sup>3</sup>. Det samme gjelder ansvaret for atomskade.<sup>4</sup> Videre vil krav i anledning av bergning, og kontrakter om fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker falle utenfor denne oppgaven. Reglene om bergning og kontrakter om fjernings- og oppryddingstiltak skiller seg vesentlig fra de krav som er underlagt begrensingsreglene i § 172a, og det vil derfor ikke være hensiktsmessig å gå nærmere inn på disse reglene i denne oppgaven.

## 1.2 Hvorfor er dette aktuelt?

I desember 2000 fikk det norskeide fryseskipet Green Ålesund problemer med framdriften utenfor kysten av Haugesund. Skipet drev inn mot land og grunnstøtte. Om bord i skipet var det ca. 3200 tonn frossen fisk og ca. 500 tonn bunkersolje.<sup>5</sup> Forurensningspotensialet både fra lasten og gjenværende bunkersolje ble vurdert som stort<sup>6</sup>, og forurensningsmyndighetene iverksatte straks tiltak for nødlossing og fjerning av vraket. De totale kostnadene for oppryddingstiltakene beløp seg til 86,4 millioner kroner<sup>7</sup>. Rederiet påberopte seg ansvarsbegrensning etter reglene i sjøl. kap. 9, og begrensingsbeløpet er oppgitt å være 1,1 millioner SDR (11 millioner kr).<sup>8</sup> Store deler av kostnadene for oppryddingstiltakene vil altså måtte bæres av det offentlige.

Dette er ett eksempel på sjøulykker de senere år som har vist at det kan påløpe betydelige utgifter i forbindelse med tiltak for å forebygge og begrense forurensning, samt å fjerne skip eller vrak og andre oppryddingstiltak. Som vi så i tilfellet ovenfor kan både skipets last og bunkersolje utgjøre alvorlige forurensningskilder med stort skadepotensiale. Kostnadene ved oppryddingstiltakene kan bli svært store, og flere tilfeller har vist at sjølovens

---

<sup>2</sup> Jfr. sjøl. § 191.

<sup>3</sup> Jfr. sjøl. § 173 nr. 2.

<sup>4</sup> Jfr. sjøl. § 173 nr. 3 og 4.

<sup>5</sup> Kilde: Statens forurensningstilsyn: Oljevernaksjon "Green Ålesund" (2002a).

<sup>6</sup> NOU 2002: 15 s. 62.

<sup>7</sup> Statens forurensningstilsyn (2002b).

<sup>8</sup> Kilde: NOU 2002: 15 s. 54.

alminnelige regler om beløpsmessig begrensning av rederens ansvar fører til at ansvaret ikke blir tilstrekkelig høyt til å gi full dekning for de utgifter og tap som oppstår ved slike ulykker.<sup>9</sup>

Ansvaret for oppryddingstiltak var tidligere undergitt de alminnelige reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven (globalbegrensningsreglene). Ansvarsgrensene var de samme for alle krav unntatt krav som var oppstått i anledning personskade og passasjerkrav, jfr. sjøl. § 422. Globalbegrensningsreglene har dype historiske røtter, og er godt forankret i norsk rett og internasjonalt. Reglene har imidlertid blitt utsatt for kritikk.<sup>10</sup> Det har blitt hevdet at det i dag ikke finnes tungtveiende grunner til å gi rederen et slikt privilegium som begrensningsreglene utgjør. Dette gjelder særlig for det ansvaret som oppstår i forbindelse med sjøulykker. Skadelidte ved sjøulykker vil i mange tilfeller være miljøet.

Reglene om begrensning av ansvaret for oppryddingstiltak etter sjøulykker er nå, som nevnt ovenfor, skilt ut i en egen bestemmelse i sjøloven, og ansvarsgrensene er økt i forhold til tidligere. Lovendringen kom i stand fordi det ble erkjent at de eksisterende reglene ikke ga tilfredsstillende dekning av kostnadene ved slike oppryddingstiltak. Med det stadig økende fokuset på miljøvern de senere årene er det derfor interessant å undersøke i hvilken grad miljørettslige prinsipper har fått gjennomslag i de nye reglene. Er det miljørettslige prinsipper, tradisjonelle sjørettslige prinsipper, økonomiske hensyn eller politiske prioriteringer om å legge forholdene til rette for sjøfartsnæringen som styrer utviklingen av reglene, og hvordan er disse hensynene avveid? Det er også interessant å se på hvordan dette skiller seg fra andre livsområder, og hva som er årsakene til dette.

### 1.3 Utviklingen av reglene på dette området i den senere tid

Reglene om begrensning av ansvaret for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker finnes i dag i sjøl. kapittel 9. Disse reglene gjennomfører forpliktelsene Norge har etter

---

<sup>9</sup> NOU 2002: 15 s. 7.

<sup>10</sup> Se pkt. 4 nedenfor.

London-konvensjonen fra 1976 om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav (76-konvensjonen), endret ved en protokoll i 1996 (96-protokollen).

Konvensjonen omfatter en lang rekke krav, og krav som oppstår i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykker er i utgangspunktet omfattet av konvensjonen og de tilsvarende reglene i sjøloven.<sup>11</sup> Det er imidlertid mulig for statene å ta forbehold når det gjelder ansvarsbegrensning for denne type krav, jfr. artikkel 18 nr. 1. Bakgrunnen for dette er at det har vært uenighet når det gjelder om, og i tilfelle på hvilken måte, ansvaret for denne type krav skal begrenses. Adgangen til å ta forbehold ble her en mellomløsning som fikk bred oppslutning.<sup>12</sup>

Etter 76-konvensjonen er det et krav om at forbehold som nevnt i artikkel 18 nr. 1 må tas ved tiltredelse av konvensjonen. Ved tiltredelsen av konvensjonen ble det fra norsk side ikke tatt forbehold. Dette er også bakgrunnen for at 96-protokollen ble ratifisert uten at det ble vurdert nærmere om det var behov for særlige unntak for krav som oppstår i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykke.<sup>13</sup> Konvensjonen etter endringen ved 96-protokollen inneholder imidlertid ikke noe krav om at forbehold må tas ved tiltredelse. Forbehold i forhold til 96-protokollen kan tas på et hvert tidspunkt, ved eller etter tiltredelse. 96-protokollen gjorde det altså på nytt mulig for Norge å ta forbehold når det gjelder konvensjonens anvendelse på krav som nevnt i konvensjonens artikkel 2 nr. 1 bokstav d) og e), og å utforme regler på dette område uten å være bundet av konvensjonen. Forbehold ble tatt i mai 2002.<sup>14</sup> Forbeholdet vil imidlertid bare få virkning i forhold til de statene som er bundet av 96-protokollen. Ved vedtakelsen av 96-protokollen ønsket man i Norge ikke å si opp forpliktelsene etter 76-konvensjonen i sin opprinnelige form. Bakgrunnen for dette var at man ved en oppsigelse av 76-konvensjonen i en overgangsfase kunne risikere å stå uten konvensjonsforpliktelser i forhold til stater som har gjennomført 76-konvensjonen, men som ennå ikke har gjennomført 96-protokollen.

---

<sup>11</sup> Se sjøl. § 172 nr. 4-6 og begrensingskonvensjonen artikkel 2 nr. 1 bokstav d) og e).

<sup>12</sup> NOU 2002: 15 s. 11.

<sup>13</sup> NOU 2002: 15 s. 12.

<sup>14</sup> Ved kongelig resolusjon 24. mai 2002, ref. NOU 2002: 15 s. 36.



I forbindelse med at nye regler ble gitt for begrensning av ansvaret for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker, ble 76-konvensjonen i sin opprinnelige form sagt opp. Faren for at norske redere kunne risikere å bli pålagt ubegrenset ansvar for annet tap enn omkostningene som følge av oppryddingstiltak etter sjøulykker på grunn av manglende konvensjonsforpliktelser ble ansett som liten. Mange stater har også benyttet seg av sin adgang til å ta forbehold fra konvensjonen og innført ubegrenset ansvar for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker. Det tosporete systemet de tidligere reglene innebar, med forskjellige regler avhengig av hvor den ansvarlige var hjemmehørende, var komplisert, og størrelsen på rederens ansvar kunne i noen grad virke vilkårlig. Disse problemene unngår man nå ved å si opp konvensjonen i sin opprinnelige form. Norge er nå bare bundet av konvensjonen slik den er etter endringen ved 96-protokollen, med forbehold når det gjelder anvendelse av artikkel 2 nr. 1 d) og e).

Nye regler på dette området ble vedtatt av Stortinget ved lov av 17.06.2005 nr. 88. Reglene har ikke ennå trådt i kraft, men det er bestemt at de skal tre i kraft 1. november 2006.<sup>15</sup> I denne oppgaven er det disse reglene slik de er etter lovendringen jeg vil ta utgangspunkt i, selv om de ennå ikke har trådt i kraft. Når jeg i denne oppgaven omtaler reglene slik de var tidligere, sikter jeg til reglene slik de var før lovendringen i 2005, selv om det er disse reglene som får anvendelse i skrivende stund.

#### 1.4 Rettskildesituasjonen

Problemstillingene i denne oppgaven vil bli løst ut fra norsk rett. Det er derfor alminnelig juridisk metode som legges til grunn for drøftelsene.

De sentrale bestemmelsene som omhandler begrensning av ansvaret finnes i sjøloven kapittel 9. Når det gjelder begrensning av ansvaret for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker, er Norge som nevnt ikke lenger bundet av begrensningskonvensjonen.

---

<sup>15</sup> Iflg. res. 2 des 2005 nr. 1358.

Konvensjonen kan imidlertid ha en viss betydning ved anvendelsen av disse reglene. Det er konvensjonen som angir hva statene kan reservere seg mot, og som dermed angir ytterpunktene for de norske reglene. Det må antas at de norske reglene på dette området ikke strekker seg lenger enn hva det er adgang til i forhold til Norges internasjonale forpliktelser. De interne norske reglene kan altså ikke leses isolert uten å se hen til konvensjonen. Konvensjonen vil videre ha betydning for tolkningen av reglene som det ikke er tatt forbehold mot, samt ved vurderingen av reglene slik de var før lovendringen. Konvensjonen vil her være et av lovens forarbeider som det er særlig grunn til å legge vekt på.<sup>16</sup>

De sentrale reglene om vrakfjerningsplikten og refusjon av kostnader i forbindelse med oppryddingstiltak finnes i havneloven (havnl.) og i forurensningsloven (forurl.). Disse reglene må imidlertid suppleres av alminnelige forvaltningsrettslige og erstatningsrettslige regler.

Lovendringen i sjøl. kap. 9 om begrensning av ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker har ikke ennå trådt i kraft. Det finnes derfor naturligvis ingen rettspraksis som omhandler disse reglene. Så vidt jeg kjenner til er reglene heller ikke omhandlet i litteraturen. Det som er skrevet om reglene er først og fremst forarbeidene til lovendringene. Av forarbeidene er det særlig sjølovkomiteens utredning i NOU 2002: 15 og Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) som er av interesse. På grunn av at loven er ny, og at det dermed ikke finnes så mange rettskilder på dette området, vil uttalelser i forarbeidene få særlig stor vekt ved tolkningen av de nye reglene.

De reglene som behandles i denne oppgaven kan ha stor betydning for miljøet. Hensynet til miljøet har de senere årene fått stor oppmerksomhet. Et utslag av dette er at miljøhensyn i 1992 ble tatt inn i Grunnloven i § 110b. Også i andre lover har hensynet til vern om miljøet

---

<sup>16</sup> Eckhoff s. 289.

fått gjennomslag. Miljøhensyn vektlegges også i økende grad i rettspraksis.<sup>17</sup> Videre vil hensynet til miljøet kunne få stor betydning ved utøvelsen av forvaltningens frie skjønn. I Rt. 1993 s. 528 ”Lunner pukkverk”, uttalte Høyesterett at forurensningshensyn har betydning på tvers av forvaltningssektorene, som en del av de mer overordnede miljøhensyn som tilsiktes innarbeidet i beslutningsprosessen, jf. prinsippet nedfelt i Grunnloven §110 b. Hensynet til miljøet får dermed en sentral betydning ved anvendelsen av reglene, og blir behandlet flere steder i denne framstillingen.

I denne oppgaven vil jeg også vise til hvordan rettstilstanden er i andre land. Referansene til utenlandsk rett er først og fremst ment som eksempler på hvordan ulike problemer kan løses, og er løst, utenfor Norge. Dette gjelder særlig på de områdene hvor Norge ikke er bundet av internasjonale forpliktelser. Derfor er det er først og fremst rettstilstanden i stater som har tatt forbehold etter begrensingskonvensjonen artikkel 18 nr. 1 som er interessant i denne sammenhengen. Når det gjelder forpliktelser som Norge har etter internasjonale konvensjoner, vil andre konvensjonsstaters praksis kunne ha en viss betydning i forbindelse med hvordan andre stater har forstått konvensjonen. Formålet med slike konvensjoner vil ofte være å skape ensartede regler på vedkommende felt i de forskjellige land. Dette formålet får også vekt ved tolkningen av de norske bestemmelsene som gjennomfører konvensjonen i norsk rett. Hvordan de tilsvarende bestemmelsene er tolket i andre land vil derfor kunne være et argument for hvordan de norske bestemmelsene skal tolkes.<sup>18</sup>

## 1.5 Veien videre

Videre i denne oppgaven vil jeg først kort gjøre rede for rederens vrakfjerningsplikt (pkt. 2). Siktemålet med denne delen av oppgaven er å se på hvordan rederens ansvar oppstår. I punkt 3 vil jeg gå nærmere inn på reglene om ansvarets omfang, herunder rederens rett til å begrense sitt ansvar for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker. Jeg vil her gjøre rede for gjeldende rett, og sammenligne de nye reglene med rettstilstanden før lovendringen. I punkt 4 vil jeg foreta en nærmere vurdering av de nye reglene om

---

<sup>17</sup> Runde s. 46.

<sup>18</sup> Eckhoff s. 290-291.

ansvarsbegrensning. Jeg vil først redegjøre for diskusjonen som har pågått rundt spørsmålet om ansvarsbegrensning generelt, og deretter se på hvordan disse argumentene gjør seg gjeldende i forhold til de nye reglene om begrensning av ansvar for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker.

## 2 Vrakfjerningsplikten

### 2.1 Generelt

Problemet i denne delen blir å avgjøre når rederens ansvar oppstår.

En sjøulykke kan ha store konsekvenser for de involverte parter. De økonomiske tapene som følge av tap av skip, last og frakt kan bli enorme for reder, befrakter og forsikringsselskap. Dersom skipet blir liggende etter sjøulykken kan dette videre føre til en rekke problemer for andre enn de direkte involverte partene. Rederen kan derfor ha en plikt til å rydde opp etter en sjøulykke for å hindre at slike problemer oppstår, eller begrense skadevirkningene.

Rederens ansvar oppstår i forbindelse med en plikt til å utføre visse oppryddingstiltak etter en sjøulykke. Dersom det foreligger en slik plikt vil rederen normalt være ansvarlig for kostnadene. Dette gjelder enten han utfører tiltakene selv eller om disse blir utført av andre. Dersom tiltakene blir utført av andre, vil rederen normalt ha et refusjonsansvar for kostnadene ved oppryddingstiltakene. Det er derfor nødvendig å undersøke når en slik plikt foreligger.

Et skip som har sunket, strandet og liknende kan volde en rekke ulike problemer dersom det blir liggende etter sjøulykken. Det kan dreie seg om problemer knyttet til skipet i seg selv, for eksempel at det sperrer innseilingen til en havn, eller skipets last eller andre ting som er eller har vært om bord i skipet, for eksempel bunkersolje som truer med å lekke fra vraket og forurene kystområdene. Det er slike problemer som kan lede til en plikt til å

rydde opp. Formålet med vrakfjerningsreglene er å få løst disse problemene.<sup>19</sup> Det er derfor et vilkår for vrakfjerningsplikten at vraket volder bestemte typer problemer.

Problemene et vrak kan medføre etter en sjøulykke kan være av svært forskjellig art. De problemene som kan lede til en plikt til å rydde opp kan imidlertid deles inn i to hovedgrupper. For det første er det problemer med hensyn til miljøet, og for det andre er det problemer med hensyn til sikker skipsfart.

Reglene om vrakfjerning finnes spredt i lovgivningen, og det kan derfor være noe vanskelig å få oversikt over dem. De viktigste reglene om vrakfjerningsplikten av hensyn til skipsfarten finnes i havnel. § 18 (se punkt 2.3). Den sentrale loven for vrakfjerning av hensyn til miljøet er forurensningsloven. Det overordnede formålet med loven er å sikre forsvarlig miljøkvalitet, jfr. § 1 annet ledd. Loven opererer med et skille mellom vern mot forurensning og håndtering av avfall, og dette skillet får også betydning i forbindelse med reglene om vrakfjerning. De sentrale bestemmelsene om vrakfjerningsplikten i forurl. er § 28 og § 37 for avfall (se punkt 2.2.1) og § 7 for forurensning (se punkt 2.2.2). Det finnes også relevante regler i sjøloven, og også ulovfestede regler om begrensning av skade kan være relevante. De ulike reglene har i utgangspunktet forskjellige virkeområder. Men reglene kan i enkelte tilfeller overlappe hverandre slik at flere av bestemmelsene kan komme til anvendelse på samme tilfelle, for eksempel hvor det foreligger fare både for miljø og skipsfarten. Ytterligere komplisert blir det av at de ulike reglene uttrykker seg noe forskjellig med hensyn til hva som er gjenstand for vurdering. For å avgjøre om det foreligger en vrakfjerningsplikt er det altså nødvendig å ta stilling til hvilke problemer gjenstanden volder, om dette er et relevant problem i forhold til noen av de aktuelle lovbestemmelsene, og om den aktuelle lovbestemmelsen omfatter den konkrete gjenstanden.

---

<sup>19</sup> Runde s. 17.

## 2.2 Miljø

### 2.2.1 Håndtering av avfall

#### 2.2.1.1 Hvilke gjenstander gjelder plikten for?

Forurensningslovens § 28 inneholder et generelt forbud mot at noen tømmer, etterlater, oppbevarer eller transporterer avfall. ”Avfall” er definert i § 27 første ledd som ”kasserte løsoegjenstander eller stoffer”. Det kan være unaturlig å betegne et skipsvrak som avfall, og det er derfor presisert i annet punktum at bestemmelsen også gjelder for ”skipsvrak [...] og andre liknende større gjenstander”.<sup>20</sup> En naturlig språklig forståelse av ”vrak” er et skip som er så skadet at det ikke vil la seg gjøre å berge det. I den nærmere vurderingen av om et skip er blitt vrak eller ikke vil tidsforløpet etter ulykken kunne spille inn.<sup>21</sup> Dersom skipet ikke blir forsøkt berget innen rimelig tid etter ulykken, vil det lettere kunne bli ansett som vrak selv om skadene ikke er så omfattende. Som hovedregel kan vi likevel si at forurl. § 28 først og fremst omfatter de mer alvorlige ulykkene. Bestemmelsen er således en del snevrere enn havnel. § 18 tredje ledd og § 20 som også omfatter de mindre alvorlige ulykkene, se nedenfor pkt. 2.3.1.<sup>22</sup>

Et vilkår for at bestemmelsen skal komme til anvendelse er at avfallet eller skipsvraket blir disponert ved å ”tømme, etterlate, oppbevare eller transportere” det. Dette er et så vidt vilkår at det vil ligge få begrensninger i det.

#### 2.2.1.2 Hvilke typer problemer?

Som vilkår for å kreve et skipsvrak eller avfall fra skipet fjernet etter forurensningslovens § 28 er at det ”kan virke skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet”.

Uttrykket ”skjemmende” knytter seg til en estetisk vurdering. Det ble uttrykkelig presisert i forarbeidene<sup>23</sup> at det er relevant å ta rent estetiske hensyn ved vurderingen av om fjerningsplikten etter § 28 inntreffer. Om et skip eller avfall er skjemmende må vurderes

---

<sup>20</sup> Se Ot.prp. nr. 11 (1979-80) s. 149.

<sup>21</sup> NOU 2002: 15 s. 19.

<sup>22</sup> NOU 2002: 15 s. 19.

<sup>23</sup> Ot.prp. nr. 11 (1979-80) s. 134.

konkret ut fra forholdene på det stedet der vraket eller avfallet ligger. I følge forarbeidene skal det legges vesentlig vekt på i hvilken grad det skiller seg ut i forhold til omgivelsene.<sup>24</sup> Sentrale momenter i denne vurderingen blir beliggenhet, størrelse, høyde over vannet, byggemateriale og forfatning.<sup>25</sup>

Uttrykket ”til skade eller ulempe for miljøet” er en rettslig standard. Uttrykket brukes også i definisjonen i lovens § 6. I forarbeidene<sup>26</sup> ble det uttalt at standarden dekker ”at miljøet utsettes for en påvirkning slik at det ikke kan brukes på samme måte som før, hva enten det er mennesker, dyr eller planter som blir skadelidende, eller det er snakk om skader på gjenstander eller ressurser som for eksempel grunnvann”.

### 2.2.1.3 Virkningene av at plikten foreligger

Etter forurl. § 28 tredje ledd skal den som har overtrådt forbudet i første ledd sørge for ”nødvendig opprydding”. Tiltaksplikten oppstår altså direkte i medhold av loven.

Myndighetene kan imidlertid også gi pålegg om oppryddingstiltak. Etter § 37 første ledd kan kommunen gi pålegg om at ”den som har etterlatt, tømt eller oppbevart avfall i strid med § 28” skal fjerne det eller rydde opp innen en viss frist. Etter annet ledd kan forurensningsmyndigheten gi pålegg om opprydding og fjerning av skip eller andre liknende større gjenstander.

Tiltaksplikten etter § 28 gjelder bare for opprydding som er ”nødvendig”. Det er naturlig å forstå dette slik at den ansvarlige plikter å gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å bli kvitt de miljøproblemer som skipsvraket, lasten m.v. representerer, det vil si tiltak som er nødvendig for at vraket ikke lenger kan virke skjemmende eller være tilskade eller ulempe for miljøet, jfr. § 28 første ledd.<sup>27</sup> Forarbeidene utdyper ikke nærmere hva som ligger i kravet. Hvilke tiltak som ansees som nødvendige vil derfor i stor grad være opp til forvaltningens skjønn.

---

<sup>24</sup> Utkast 1977 s. 148 andre spalte.

<sup>25</sup> Runde s. 28.

<sup>26</sup> Ot.prp. nr. 11 (1979-1980) s. 95.

<sup>27</sup> NOU 2002: 15 s. 20.



§ 37 inneholder ikke noe vilkår om at det bare er nødvendige tiltak kommunen kan gi pålegg om. Bestemmelsen må imidlertid leses i sammenheng med § 28. Videre vil alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper om forholdsmessighet sette grenser for hva pålegget kan gå ut på. Dette presiseres i forarbeidene til lovens formålsbestemmelse, hvor det uttales at ”de fullmakter som loven inneholder, må utøves i samsvar med det alminnelige forvaltningsrettslige prinsipp om forholdsmessighet mellom mål og midler. Det kan altså ikke gis et byrdefullt pålegg hvis det man faktisk kan oppnå av bedring i miljøet, er bagatellmessig.”<sup>28</sup> Pålegg etter § 37 kan derfor ikke gå lenger enn plikten etter § 28 tredje ledd.<sup>29</sup> § 37 gir imidlertid myndighetene mulighet til å presisere hvilke tiltak som er nødvendige, og angi bestemte frister.

Dersom andre enn rederen har hatt utgifter som følge av at plikten etter § 28 ikke er overholdt, bestemmer § 37 at kommunen kan gi pålegg om at den ansvarlige ”skal dekke rimelige utgifter som noen har hatt til fjerning eller opprydding” av avfall. Dersom et pålegg etter § 37 ikke etterkommes, eller dersom et pålegg kan føre til at iverksettelsen av tiltakene forsinkes, bestemmer forurl. § 74 at forurensningsmyndighetene selv kan sørge for iverksetting av tiltakene. Utgiftene det offentlige pådrar seg i denne forbindelse kan kreves dekket av den ansvarlige for avfallet eller vraket, jfr. § 76 første ledd.

Det er her en viss forskjell i reglene om avfall og reglene om skipsvrak. § 37 første ledd gjelder bare for avfall. Annet ledd inneholder ingen tilsvarende bestemmelse om at den ansvarlige skal dekke utgifter som ”noen har hatt til fjerning eller opprydding”. Ansvar for kostnader ved fjerning av skipsvrak følger derfor av § 76, jfr. § 74, men denne omfatter bare ”[d]et offentliges utgifter, skade eller tap”. Utgifter som andre har i forbindelse med fjerning av skipsvrak, kan således ikke kreves dekket med hjemmel i forurensningsloven.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Utkast 1977 s. 110.

<sup>29</sup> Jfr. NOU 2002: 15 s. 20. Se også Runde 1995 s. 42-43.

<sup>30</sup> Se NOU 2002: 15 s. 20.

## 2.2.2 Forurensning

### 2.2.2.1 Hvilke gjenstander gjelder plikten for?

Forurl. § 7 retter seg mot det å “ha, gjøre eller sette i verk noe” som kan føre til virkninger som faller inn under loven. Bestemmelsen favner svært vidt. Uttrykket omfatter alle former for aktive handlinger. Men også passivitet og unnlaterelser er omfattet. Uttrykket ”ha [...] noe” omfatter den som eier eller er i besittelse av noe. Rederens passivitet i forhold til et skip eller vrak, samt last og annet som er eller har vært om bord i skipet, og som utgjør en fare for forurensning<sup>31</sup>, vil således rammes av bestemmelsen.

### 2.2.2.2 Hvilke typer problemer?

Forurl. § 7 inneholder et generelt forbud mot at noen har, gjør eller setter i verk noe som ”kan medføre fare for forurensning”. Forurl. § 5 bestemmer imidlertid at for forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder isteden det som er fastsatt i eller i medhold av blant annet sjødyktighetsloven. Denne bestemmelsen vil imidlertid først og fremst ha betydning i forhold til utslipp og annen forurensning fra skip under normale driftsforhold. Etter bestemmelsens tredje ledd kommer lovens bestemmelser om tiltaksplikter og pålegg i § 7 annet og fjerde ledd, bestemmelsene i §§ 74-77 om tiltak satt i verk av forurensningsmyndighetene, og bestemmelsene om akutt forurensning i kapittel 6 til anvendelse også i sjøfartsforhold. Forurl. § 5 vil derfor ikke ha særlig stor betydning dersom faren for forurensning oppstår som følge av en sjøulykke, og forurensningslovens bestemmelser om tiltaksplikter og kostnadsansvar vil komme til anvendelse i slike situasjoner.<sup>32</sup>

”Forurensning” er definert i § 6. Den sentrale bestemmelsen i forbindelse med sjøulykker er § 6 nr. 1. Etter denne bestemmelsen skal man med forurensning forstå ”tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen [...] som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet”. Med ”tilførsel” menes ikke bare den aktive handlingen, men også det

---

<sup>31</sup> Se nærmere om dette vilkåret rett nedenfor i punkt 2.2.2.2.

<sup>32</sup> Jfr. NOU 2002: 15 s. 19.

å unnlate å gjøre noe som medfører at miljøet blir tilført stoffer.<sup>33</sup> Definisjonen omfatter alle typer stoffer, også stoffer som ikke er å anse som fremmedelement i naturen. ”Skade” kan omfatte fysisk skade på person, gjenstand, eller naturen og den økologiske balansen. ”Ulempe” omfatter tilstander som blant annet ubehag og redusert livskvalitet som ikke nødvendigvis medfører noen fysisk eller økonomisk skade.<sup>34</sup>

Det er særlig skipets last eller annet om bord, for eksempel bunkers og smøreolje, som kan medføre fare for slik forurensning. Fjerning av selve skipet eller vraket kan imidlertid i mange tilfeller være det mest hensiktsmessige tiltaket for å forhindre forurensning fra lasten eller annet som er om bord. Også skipet i seg selv kan medføre forurensningsfare, men dette vil først være etter en viss tid, for eksempel ved korrosjon, oppløsning av maling og bunnstoff og lignende.

Skadevirkningene må være av et visst omfang for å rammes av bestemmelsen. Av forarbeidene<sup>35</sup> fremgår det at betydningsløse skader ikke omfattes. Dette synet kom også til uttrykk i Rt. 1998 s. 2011 hvor Høyesterett uttalte at ”[f]orurensning som ikke medfører nevneverdige skader eller ulemper kan finne sted uten tillatelse” etter forurensningsloven. Men det framgår samtidig at grensen må settes lavt.

Det presiseres videre i forarbeidene at det i praksis ikke bør stilles for strenge krav til hvor stor fare som må foreligge for at tiltaksplikten skal inntre. Høyesterett uttalte videre i Rt. 1998 s. 2011 at det forelå forurensning selv om ”det liv som ble forstyrret var «av meget begrenset omfang og i det vesentlige består av mikroorganismer”. Hvor stor sannsynlighetsgrad som kreves vil bero på omfanget av de skadene eller ulempene som kan inntre dersom faren manifesterer seg. Dersom det er fare for store utslipp i spesielt sårbare områder, vil tiltaksplikten kunne inntre selv om det ikke er veldig sannsynlig at forurensning vil skje.

---

<sup>33</sup> Wang s. 25.

<sup>34</sup> Wang s. 26.

<sup>35</sup> Utkast 1977 s. 112.

### 2.2.2.3 Virkningene av at plikten foreligger

Innholdet av tiltaksplikten fremgår av § 7 annet ledd. Når det er fare for forurensning skal den ansvarlige ”sørge for tiltak for å hindre at den inntre”. Dersom forurensning allerede har funnet sted, skal den ansvarlige ”sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningen av den”. Han har her også en plikt til å treffe tiltak for å ”avbøte skader og ulemper som følge av forurensningen eller av tiltakene for å motvirke den”. Det presiseres i forarbeidene<sup>36</sup> at uttrykket ”avbøte skader og ulemper” tar sikte på tiltak som går lenger enn det å fjerne selve forurensningen. Det tas her sikte på tiltak for å gjenopprette naturmiljøet eller annen skade eller ulempe, og å bringe forholdene tilbake i tilnærmet samme stand som tidligere.

Tiltaksplikten gjelder bare ”tiltak som står i et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås”. Her må man foreta en vurdering av blant annet sannsynligheten for at skade skal inntreffe, omfanget og alvorlighetsgraden av en eventuell skade, miljømessige fordeler og kostnader ved de tiltakene som det er aktuelt å sette i verk. Jo større skade eller ulempe som kan inntreffe, og jo høyere sannsynlighet det er for skade eller ulempe, desto mer omfattende tiltak vil det være spørsmål om å sette i verk.<sup>37</sup>

På samme måte som ved avfall, kan forurensningsmyndighetene i henhold til § 74 selv sørge for iverksetting av tiltakene dersom et pålegg etter § 7 fjerde ledd ikke etterkommes, eller dersom et pålegg kan føre til at iverksettelsen av tiltakene forsinkes. Utgiftene det offentlige pådrar seg i denne forbindelse kan kreves dekket av den ansvarlige for forurensningen, jfr. § 76 første ledd.

## 2.3 Skipsfart

### 2.3.1 Hvilke gjenstander gjelder plikten for?

Gjenstand for vurderingen etter havnel. § 18 tredje ledd første punktum er ”fartøy, kjøretøy eller andre gjenstander og anlegg”. Annet punktum bestemmer videre at de samme reglene

---

<sup>36</sup> Ot.prp. nr. 11 (1979-80) s. 97-98.

<sup>37</sup> Bugge (2006) i Karnov, forurl. § 7, note 30.

også gjelder for ”fjerning av vrak og gjenstander som synker, strander, forlates eller henlegges”. Skip som er så skadet at de må betegnes som vrak er altså helt klart omfattet av bestemmelsen. Men selv om skipet ikke kan karakteriseres som vrak, kan det omfattes av ”fartøy” eller det generelle begrepet ”gjenstander”. Skip som går på grunn eller synker uten at de av den grunn må betegnes som vrak er altså også omfattet av bestemmelsen.

”[V]rak og gjenstander som synker, strander, forlates eller henlegges” omfatter selve vraket og alt som er eller har vært om bord i skipet, med unntak av olje og andre flytende stoffer som unnslipper fra skipet.<sup>38</sup> Det kan derfor ikke gis pålegg om oppryddingstiltak etter oljeutslipp fra skipet. Et pålegg som gjelder selve skipet vil imidlertid reelt også få virkning i forhold til skipets last og annet som fortsatt finnes om bord. Så lenge oljen befinner seg i skipet, kan den derfor få indirekte betydning ved at den utgjør et faremoment ved selve vraket som er gjenstand for vurdering.<sup>39</sup>

### 2.3.2 Hvilke typer problemer?

Etter havnel. § 18 tredje ledd, kan pålegg om fjerning, opprydding og andre nødvendige tiltak gis dersom skipet eller gjenstandene ”kan volde fare eller skade”. Språklig sett favner uttrykket svært vidt. Bestemmelsen angir ikke nærmere hva som ligger i dette. Det nærmere innholdet må derfor bestemmes ut fra lovens formål. Lovens formål følger av § 1, og er ”å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdselen”. Det er presisert i forarbeidene at formålsbestemmelsen kan tillegges vekt, men at denne ikke skal oppfattes som uttømmende.<sup>40</sup>

Fartøy og gjenstander som vil innebære ulemper av betydning for trafikkavviklingen må derfor antas å være omfattet, blant annet fordi dette vil ha kostnadsvirkninger for annen sjøtrafikk.<sup>41</sup> Skip som er sunket eller grunnstøtt i havneområdet må uten videre sies å kunne volde ”fare eller skade”. Et slikt skip vil normalt være direkte til hinder for ferdselen, og kan kreves fjernet på dette grunnlaget. Hensynet til ferdselen må ha en særlig

---

<sup>38</sup> NOU 2002: 15 s. 17.

<sup>39</sup> Runde s. 16.

<sup>40</sup> Ot.prp. nr. 3 (1983-84) s. 20.

<sup>41</sup> NOU 2002: 15 s. 18.

sterk beskyttelse i havnen. Videre vil et vrak som vanskeliggjør en utbygging av havnen kunne fjernes med støtte i formålsbestemmelsen. Også næringsinteresser med tilknytning til havnen må være beskyttet uavhengig av hensynet til ferdselen, dersom utøvelsen inne i selve havnen trues av et vrak. Det samme gjelder til en viss grad utøvelsen av fritidspregede aktiviteter dersom tilknytningen til havnen har hatt en viss varighet.<sup>42</sup>

Det er klart at også skip som ligger utenfor havneområdet kan volde fare eller skade, og være til hinder for ferdselen. Her må det imidlertid foretas en nærmere vurdering av de konkrete forholdene. Sentrale momenter i vurderingen vil være hvor dypt skipet ligger, hvor stort det er, hvor stor trafikk det er i området, hvilken type fartøyer som trafikkerer området, om skipet ligger i et trangt eller åpent farvann, tidevann- og strømforhold, m.m.

Et spørsmål er om hensynet til miljøet kan tillegges vekt etter havnel. § 18. Hensynet til å beskytte miljøet er ikke uttrykkelig nevnt i formålsbestemmelsen. Men som nevnt ovenfor er det presisert i forarbeidene at denne ikke skal oppfattes som uttømmende. Det må likevel være slik at det skal mer til for å godta et hensyn som ikke er nevnt i formålsbestemmelsen. Jo lenger man beveger seg fra lovens kjerneområde, desto mer skal det til før hensynet kan godtas. Et argument mot å vektlegge miljøhensyn i havnel. er at det finnes spesielle lover som skal ivareta miljøet, og disse blir forvaltet av forvaltningsorgan med særlig kompetanse på området. I forarbeidene til forurl. blir det imidlertid uttalt at formålsbestemmelsen i forurensningsloven også skal tjene som ”en påminnelse til andre forvaltningsorganer om at deres avgjørelser mest mulig bør være i tråd med prinsippene bak forurensningsloven”.<sup>43</sup> Det presiseres videre at man vanskelig kan si at det bare er forurensningsmyndighetene som skal ta i betraktning ”hensynet til et effektivt vern mot forurensninger. Selv om forurensningsmyndighetene har det primære ansvar, er det utvilsomt slik at forurensningssituasjonen i landet også blir påvirket av beslutninger som andre myndigheter treffer”.<sup>44</sup> Hensynet til miljøet får stadig større vekt og griper inn i stadig nye rettsområder. Miljøhensyn blir i økende grad vektlagt i rettspraksis. I Rt. 1993 s.

---

<sup>42</sup> Se Runde s. 21-22 for en nærmere drøftelse av disse spørsmålene.

<sup>43</sup> Utkast 1977 s. 110.

<sup>44</sup> Utkast 1977 s. 110.

528 ”Lunner pukkerverk” uttaler Høyesterett at hensynet til forurensning er sektorovergripende og må kunne vektlegges. Selv om hensynet til miljøet ikke ble tatt med i formålsbestemmelsen da loven ble gitt, tyder senere lovendringer imidlertid på at miljøhensyn nå i flere sammenhenger er relevante. Det er derfor holdepunkter for å si at miljøhensyn kan være et relevant moment i vurderingen av om pålegg om fjerning, opprydding og andre nødvendige tiltak skal gis.<sup>45</sup>

Det kan videre spørres om hensynet til annen næringsvirksomhet kan tillegges vekt ved vurderingen av om pålegg om fjerning skal gis. Det er da særlig utøvelsen av fiske eller drift av oppdrettsanlegg som er aktuell. Når det gjelder skipets last og andre gjenstander om bord på skipet, kan disse omfattes av forbudet i saltvannsfiskeoven § 26 mot å ”kaste i sjøen redskaper og andre gjenstander som kan hemme utøvelsen av fisket, skade fisk, fiskeredskaper eller sette fartøy i fare”. Etter bestemmelsens annet ledd, kan myndighetene i slike tilfeller gi pålegg om rydding og fjerning. Bestemmelsen kan imidlertid neppe anvendes på selve vraket.

Hensynet til annen næringsvirksomhet er ikke nevnt i formålsbestemmelsen i havneloven, men fiskerihensyn blir tillagt vekt i enkelte andre av lovens bestemmelser. Dette tilsier at også fare for skade eller ulempe av noe omfang for fiskerinæringen, også må kunne begrunne fjerningsplikt etter havnel. § 18.<sup>46</sup>

### 2.3.3 Virkningene av at plikten foreligger

Dersom vilkårene i bestemmelsen er oppfylt, kan myndighetene gi pålegg om ”nødvendige tiltak”. Plikten oppstår altså ikke automatisk, men først når gyldig pålegg fra kompetent myndighet er gitt. Det er bare ”nødvendige” tiltak det kan gis pålegg om. Ved vurderingen av hvilke tiltak som er nødvendige må man foreta en vurdering av hvilke tiltak som er nødvendige i forhold til de problemene vraket volder.

---

<sup>45</sup> Nærmere om dette spørsmålet i NOU 2002: 15 s. 18. Vrakfjerning av hensyn til miljøet kan skje etter reglene i forurl. Spørsmålet vil derfor først og fremst ha betydning for de ulike forvaltningsorganenes kompetanse. I tvilstilfeller kan likevel hensynet til miljøet være et relevant moment også i forhold til havnl.

<sup>46</sup> NOU 2002: 15 s. 18. Se også Runde s. 23 for en mer utførlig drøftelse av spørsmålet.

Dersom pålegget ikke blir etterkommet, bestemmer § 20 annet punktum at myndighetene selv kan ”berge, fjerne eller ta i forvaring [...] fartøy, vrak eller gjenstand”. Etter tredje punktum gjelder det samme for ”vrak og gjenstander som er sunket, strandet, forlatt eller henlagt”. Kostnadene myndighetene pådrar seg ved slike tiltak vil rederen være ansvarlig for, jfr. § 32 annet punktum, og myndighetene vil etter første punktum også ha panterett med prioritet foran alle andre fordringer<sup>47</sup> i de gjenstandene som ”fjernes, forvares eller berges”.

---

<sup>47</sup> Jfr. sjølovens regler om sjøpanterett



### 3 Ansvarets omfang

#### 3.1 Innledning

Utgangspunktet er at ansvarets omfang må vurderes etter alminnelige erstatningsrettslige prinsipper. Dette utgangspunktet modifiseres imidlertid av reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kapittel 9. Jeg vil her se på reglene om rederens rett til å begrense sitt ansvar for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker, slik de er etter lovendringen i 2005. Det vil imidlertid ikke være mulig å gi et komplett bilde av begrensingsreglene uten å se hen til de eldre reglene.

#### 3.2 Begrensingsreglenes anvendelsesområde

Hovedregelen om begrensingsreglenes anvendelsesområde følger av sjøl. § 182 første ledd, første punktum, som etter lovendringen sier at reglene får anvendelse i alle tilfeller hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende ved norsk domstol. Bestemmelsen avgjør ikke hvorvidt en norsk domstol er kompetent til å løse et begrensingsproblem. Men har norsk domstol slik kompetanse, skal norsk rett anvendes uavhengig av hvilket flagg skipet fører, hvilken nasjonalitet partene har og hvor kravet oppsto.<sup>48</sup>

#### 3.3 Hvilke skip gjelder begrensingsreglene for?

Som vi skal se nedenfor har rederen i en del tilfeller mulighet til å begrense sitt ansvar for sjørettslige krav. Retten til ansvarsbegrensning gjelder for krav som har en viss tilknytning til et skip. Etter § 172a nr.1 gjelder retten til ansvarsbegrensning for ”skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak”. Spørsmålet blir hva som skal regnes som skip i denne sammenhengen.

---

<sup>48</sup> Se også Falkanger og Bull s. 159 om den tilsvarende bestemmelsen før lovendringen.

Bestemmelsen må tolkes i samsvar med den tilsvarende bestemmelsen i begrensingskonvensjonen art. 2 nr. 1 (d). Ordlyden etter lovendringen i 2005 er identisk med ordlyden før lovendringen. Det er konvensjonen som gir rammen for hva norske myndigheter kan bestemme. En for vid tolkning av begrepet ”skip” i § 172a vil føre til brudd på konvensjonen. Det er en presumsjon for at norsk lovgivning ikke strider mot Norges internasjonale forpliktelser, og begrepet må derfor tolkes i samsvar med bestemmelsen i konvensjonen. Praksis fra andre konvensjonsstater vil således også være relevant for å avgjøre hvor grensen skal trekkes.

Det har tradisjonelt blitt ansett som et typisk trekk ved et skip at det er en flytende innretning hvis flyteevne delvis skyldes at innretningen er hul. Et annet typisk trekk ved et skip er at det må være beregnet på, og faktisk være i stand til, å bevege seg på eller gjennom vannet.<sup>49</sup> Vrak, for eksempel skip som er sunket og som er så ødelagte at de ikke kan la seg reparere, vil således falle utenfor denne definisjonen av skip. Det er imidlertid klart at begrensingsreglene skal gjelde også for slike fartøyer. § 172a nr. 1 sier også uttrykkelig at bestemmelsen gjelder for ”skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak”. Bestemmelsen må derfor tolkes slik at den gjelder for fartøyer som hadde skipsegenskapene før de ble vrak osv.

Det har tradisjonelt blitt stilt krav til fartøyets størrelse for at det skal kunne betegnes som skip.<sup>50</sup> En alminnelig språklig fortolkning av ordet ”skip” taler for at de mange småbåter som robåter, kanoer joller osv. faller utenfor.<sup>51</sup> Det har imidlertid blitt stilt små krav til fartøyets størrelse, og det er klart at lystbåter, seilbåter, passbåter m.v. omfattes.<sup>52</sup> Nøyaktig hvor grensen skal trekkes kan være vanskelig å avgjøre, men dette vil ikke være nødvendig på grunn av minimumsgrensen på 1 000 000 SDR i § 175(3), jfr. § 172, 3. ledd.

---

<sup>49</sup> Falkanger og Bull s. 23, jfr. Brækhus 1975 s. 5

<sup>50</sup> Falkanger og Bull, s. 23, jfr. Brækhus 1975 s. 6.

<sup>51</sup> Brækhus 1975 s. 6.

<sup>52</sup> Selvig § 4.3, s. 8-9.

### 3.4 Begrensningsfeltet

Spørsmålet her er hvilke krav rederen kan begrense sitt ansvar for.

Etter § 172a(1) kan begrensning gjøres gjeldende for alle krav ”i anledning av [...]hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet”. Ordlyden her er identisk med ordlyden i den tidligere § 172 1. ledd nr.(4), og tolkes i samsvar med denne. Bestemmelsen bygger på 76-konvensjonens artikkel 2 nr. 1 (d), som svarer til den tidligere 1957-konvensjonen artikkel 1 nr. 1 (c). Det er ingen betingelse at kravet er oppstått i anledning en lovbestemt plikt til å heve osv.<sup>53</sup>

Kravet må ha oppstått i forbindelse med heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse. Alternativet om uskadeliggjørelse kom inn ved lovendring 27. mai 1983, og dekker tilfeller der skip eller eiendeler tilknyttet skipet blir tatt hånd om uten å fjernes eller ødelegges. Et eksempel kan være at farlig last blir nøytralisert der den ligger.

Det er videre et vilkår at de nevnte tiltakene har tilknytning til et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak. ”Strandet” omfatter i følge forarbeidene alle former for grunnstøting. Vilkårene er alternative, men vil i mange tilfeller overlape hverandre slik at flere av alternativene passer på det aktuelle skipet. Når skipet er sunket, strandet eller forlatt vil det i mange tilfeller også måtte betegnes som vrak. Dette gjelder imidlertid ikke alltid. Et skip kan for eksempel være forlatt i åpent hav, eller gått på grunn slik at det ikke er mulig å flytte på det, uten at det har fått så store skader at det er naturlig å betegne det som vrak. På den annen side kan skipet ha blitt vrak uten at noen av de øvrige karakteristikkene passer, for eksempel hvor et skip er skadet etter brann eller uvær.

Det er imidlertid ikke et vilkår at tiltakene gjelder skipet selv. Også tiltak knyttet til alt som har vært om bord i skipet, for eksempel last eller bunkers, og skade som voldes i forbindelse med oppryddingstiltakene er omfattet av regelen.

---

<sup>53</sup> NOU 1980: 55 s. 17.

Tiltak knyttet til skipets last er særskilt regulert i § 172a nr. 2. Bestemmelsen vil ha selvstendig betydning ved siden av § 172a nr. 1 hvor skipet ikke er ”sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak”, men hvor skipets last viser seg å utgjøre en fare for skipet, de ombordværende eller omgivelsene.<sup>54</sup>

Etter § 172a nr. 3 gjelder begrensingsretten også for krav i anledning av ”tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.” Det er ikke noe vilkår at tiltakene har vært vellykkede.<sup>55</sup>

### 3.5 Forholdet mellom § 172 nr. 1 og § 172a

Det kan tenkes at en sjøulykke som fører til refusjonskrav fra det offentlige også har medført skade på f.eks. havneanlegg, bassenger, vannveier og navigasjonshjelpemidler. I slike tilfeller vil utgifter til fjerning av skip og last m.v. etter § 172 nr. 4-6 også kunne oppfattes som en del av tingsskadeansvaret jfr. § 172 nr. 1. I så tilfelle vil slike kostnader etter alminnelige regler om erstatningsutmåling inngå i den samlede erstatning som skadelidte har krav på.<sup>56</sup> Spørsmålet blir om kostnadene for oppryddingstiltak i slike tilfeller vil falle inn under § 172a, eller om de må regnes som følger av tingsskadeansvaret som faller inn under § 172 nr. 1.

Et spesielt tilfelle har vi dersom rederen er ansvarlig for heving, fjerning, osv. av et annet skip enn det han søker å begrense sitt ansvar for. Dette kan for eksempel være tilfelle ved en kollisjon mellom to skip hvor det ene synker, og rederen av det andre har all skyld i kollisjonen. Hovedregelen i et slikt tilfelle er at rederen av det sunkne skipet har et refusjonsansvar overfor myndighetene for oppryddingstiltak de foretar seg. Det kan imidlertid tenkes tilfeller hvor rederen av det sunkne skipet kan kreve disse utgiftene dekket av rederen av det ansvarlige skipet. Spørsmålet blir om rederen av det ansvarlige

---

<sup>54</sup> NOU 2002: 15 s. 15.

<sup>55</sup> NOU 1980: 55 s. 18.

<sup>56</sup> NOU 2002: 15 s. 15.

skipet kan begrense sitt ansvar for slike utgifter, og om dette i så fall skal oppfattes som et vrakfjerningsansvar etter § 172a, eller følger av et tingsskadeansvar etter § 172 nr.1.

Vi har således å gjøre med tre ulike situasjoner:

- Ansvar for heving, fjerning osv. av det skipet rederen søker å begrense sitt ansvar for, hvor skadelidte ikke også er påført tingsskade.
- Ansvar for heving, fjerning osv. av det skipet rederen søker å begrense sitt ansvar for, hvor han også er ansvarlig for tingsskader på havnearlegg, vannveier osv.
- Ansvar for heving, fjerning osv. av annet skip enn det rederen søker å begrense sitt ansvar for.

Tidligere var det uten betydning hvilken bestemmelse kravene ble henført under.

Ansvarsgrensen var felles for alle andre krav enn personskadekrav etter § 175 nr. 1 og 2, samt udekket rest av krav som falt inn under de nevnte bestemmelsene, jfr § 174 nr. 3. Det betyr at alle andre krav konkurrerte om den samme potten. Spørsmålet er imidlertid blitt aktuelt etter lovendringen i 2005, ettersom krav som tidligere falt inn under § 172 nr. 4-6 er skilt ut slik at det gjelder egne begrensningssummer for slike krav. Disse kravene vil ikke lenger konkurrere om den samme potten som andre krav.<sup>57</sup>

### 3.5.1 Ansvar for heving, fjerning osv. av eget skip

Hvor rederen er ansvarlig for heving, fjerning osv. av det skipet han søker å begrense sitt ansvar for, og hvor skadelidte ikke også er påført tingsskade, oppstår det ingen spesielle problemer i denne sammenhengen. Ansvarer kan her begrenses etter § 172a. Denne situasjonen utgjør kjerneområdet for vrakfjerningsansvaret i § 172a og det tidligere ansvaret i § 172 nr. 4-6.

Problemene oppstår hvor rederen er ansvarlig for heving, fjerning osv. av det skipet som han søker å begrense sitt ansvar for, og hvor han også er ansvarlig for tingsskader på

---

<sup>57</sup> Med unntak for krav som gjelder skip under 300 tonn, jfr. § 172 siste ledd.

havneanlegg, vannveier osv. Spørsmålet blir om de høyere ansvarsgrensene bare gjelder for tilfeller hvor skadelidte ikke er påført tingsskade, og derfor utelukkende krever erstatning for utgifter som faller inn under § 172 nr. 4-6.

Etter lovendringen i 2005 er det klart at slike tilfeller er omfattet av sjøl. § 172a, og ikke kan ansees som følger av tingsskadeansvaret som omfattes av § 172 nr. 1. Sjølovkomiteen foreslår at grensen mellom disse bestemmelsene bør vurderes på nytt, og at grensen i fremtiden bør ”baseres på et skille mellom, på den ene side, selve tingsskaden og de økonomiske følger av denne og, på den annen side, kostnadene ved de fjernings- og oppryddingstiltak som sjøulykken gjør nødvendig”. Etter min mening er dette imidlertid ikke forskjellig fra det som allerede fulgte av gjeldende rett.

Sjølovkomiteen uttaler i NOU 2002: 15 på side 15 at komiteen i NOU 1980: 55 antar at erstatningskravet i slike tilfeller i sin helhet vil gå inn under sjøloven § 172 nr. 1. En slik tolkning vil føre til at § 172 nr. 4 og 5 bare omfatter tilfeller hvor skadelidte ikke er påført tingsskade, og derfor utelukkende krever erstatning for utgifter som faller inn under § 172 nr. 4-6.

Forarbeidene som Sjølovkomiteen viser til, NOU 1980: 55 sier imidlertid ikke uttrykkelig at ansvar for oppryddingstiltak etter en sjøulykke som også har medført tingsskade, i sin helhet vil gå inn under sjøloven § 172 nr. 1. Det som drøftes i NOU 1980: 55 er ansvaret for fjerning m.v. av andre skip enn det som rederen søker å begrense sitt ansvar for, for eksempel hvor rederen er ansvarlig etter en kollisjon som medfører at det andre skipet synker. I disse tilfellene kunne det bli spørsmål om kostnadene ved fjerning osv. av det andre skipet skulle henføres under den tidligere § 172 nr. 1 eller 4.

Utvalget i NOU 1980: 55 viser til at det er den ubestemte formen ”et skip” som ble brukt i den tidligere § 172 nr. 4, og at dette dermed ikke utelukker at ansvar for fjerning m.v. av andre skip kan falle inn under denne bestemmelsen. Bestemmelsen retter seg imidlertid først og fremst mot det skip som rederen søker å begrense sitt ansvar for, for eksempel hvor

dette er sunket og det offentlige krever refundert sine utgifter til oppryddingstiltak det har hatt av rederen. Hvor det annet skip synker som følge av at det er påført skade av det skip som ansvaret søkes begrenset for, kan det være mest naturlig å henføre slike utgifter under § 172 nr. 1.

Når det gjelder utgifter til fjerning osv. av det skip som ansvaret søkes begrenset for er det mindre naturlig å si at disse er avledede følger av tingsskadene. Det er nettopp slike tilfeller den tidligere § 172 nr. 4 regulerer. Det er derfor naturlig å skille mellom ansvar for fjerning osv. av eget skip, og ansvar for tingsskade på havneanlegg, andre skip osv., og følger av dette, hvor det sist nevnte skal henføres under § 172 nr. 1.

### 3.5.2 Ansvar for heving, fjerning osv. av annet skip enn det rederen søker å begrense sitt ansvar for

Som vi har sett i drøftelsen ovenfor, er oppryddingstiltak i forbindelse med annet skip enn det rederen søker å begrense sitt ansvar for omfattet av ordlyden i § 172a. Uttalelser i forarbeidene til § 172 fører imidlertid til at slike tiltak, før lovendringen, måtte subsumeres under § 172 nr. 1 hvor slike tiltak var en avledet følge av beskadigelsen av dette skipet.

Spørsmålet blir om denne situasjonen nå er endret, slik at også oppryddingstiltak i forbindelse med andre skip hvor dette er en avledet følge av beskadigelsen av dette skipet nå, etter lovendringen, skal subsumeres under § 172a, og ikke under § 172 nr. 1.

Det er her naturlig å benytte seg av det samme skillet som loven bruker, altså skille mellom oppryddingstiltak og tingsskade. Dette legges også til grunn i NOU 2002: 15 s. 15.

Hensynene som begrunner økte grenser for oppryddingstiltak gjelder like mye i slike tilfeller. En annen løsning kun i disse tilfellene kan virke vilkårlig og kunstig. Endrede forhold må etter min mening føre til at det legges mindre vekt på forarbeidene til § 172, slik at § 172a må tolkes videre enn den tidligere bestemmelsen i § 172 nr.4. En slik løsning vil ikke være i strid med ordlyden i bestemmelsen.

### 3.6 Begrensning av rederens egne utgifter til opprydding

Kostnader som rederen har hatt til egne oppryddingstiltak etter en sjøulykke er likestilt med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet, jfr. § 179. Bestemmelsen er i stor grad bygget opp på samme måte som den tilsvarende bestemmelsen i § 195 for skade ved oljesøl. Bestemmelsen omfatter "[k]rav som gjelder rimelige utgifter til tiltak som nevnt i § 172a som noen med rett til ansvarsbegrensning etter § 175a har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense skade". Henvisningen til § 172a innebærer at tiltakene må ha tilknytning til hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet<sup>58</sup>. Bestemmelsen omfatter alle tiltak som er omfattet av § 172a, ikke bare tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, slik som § 195 tredje ledd. Det er videre ikke noe krav om at tiltakene er gjort frivillig, slik som er tilfelle etter den tilsvarende regelen i § 195. Denne forskjellen er bevisst, og medfører at begrensningsretten gjelder selv om det offentlige har gitt rederen pålegg om å iverksette tiltakene. Dette begrunnes med at hensynet til å motivere den ansvarlige til å iverksette oppryddingstiltak veier like tungt i disse tilfellene.<sup>59</sup>

Den nye bestemmelsen er vesentlig endret i forhold til det som følger av konvensjonen og den tidligere regelen i § 172 nr. 4-6. Etter denne bestemmelsen var kostnader som rederen pådrar seg dersom han setter i verk oppryddingstiltak eller andre skadebegrensende tiltak som nevnt i bestemmelsen, ikke omfattet av begrensningsreglene

Under forhandlingene av konvensjonen var det forslag om at også rederen skulle kunne melde krav på refusjon av avvergesutgifter i begrensningsfondet, men dette ble nedstemt. Begrunnelsen var at rederen har en plikt til å redusere virkningen av egne skadegjørende handlinger, og at det derfor ville være umoralsk om han fikk dekket utgiftene til slike tiltak i konkurranse med de skadelidtes krav.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Se mer om disse begrepene ovenfor.

<sup>59</sup> Ot.prp. nr. 79 (2004-2005).

<sup>60</sup> NOU 1980: 55 s. 18, med videre henvisninger.



I forarbeidene er det uttrykkelig uttalt i en kommentar til § 172 nr. 6 at rederen ikke kan ”melde noe krav i begrensingsfondet i anledning av skadeavvergende eller –begrensende tiltak han har foretatt”.<sup>61</sup> Dette er i tråd med konvensjonsteksten som sier at begrensingsretten bare gjelder for ”claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert [...]”. Tilsvarende uttalelser finnes ikke om § 172 nr. 4 og 5. Ordlyden i bestemmelsene var ikke helt klar på dette punktet. Begrunnelsen for regelen i § 172 nr. 6 gjør seg imidlertid også gjeldende for nr. 4 og 5. Utgangspunktet er at rederen har en plikt til å rydde opp etter seg og redusere virkningen av egne skadegjørende handlinger, også når skipet har sunket osv.

Dette ble også lagt til grunn i NOU 2002: 15. Under gjennomgangen av bestemmelsen slår utvalget fast at ”sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og 5 omfatter bare krav fra tredjemenn, herunder offentlige myndigheter, som har pådratt seg utgifter ved fjernings- og oppryddingstiltak, og som kan kreve erstatning av rederen til dekning av kravene”. Utvalget uttaler videre at ”[r]ederens og andre begrensingsberettigedes kostnader ved slike tiltak omfattes ganske enkelt ikke av oppregningen i § 172 av krav som er undergitt ansvarsbegrensning, og tas heller ikke i betraktning på annen måte ved anvendelsen av reglene om ansvarsbegrensning”.

En motsatt løsning i disse bestemmelsene ville gjøre loven inkonsekvent og føre til vanskelige grensdragninger for hvilke utgifter som kan kreves begrenset. En kan således si at det fulgte av lovens system at begrensingsretten tidligere bare gjaldt for krav framsatt av andre enn den ansvarlige. Det må også minnes om at begrensingsretten er et privilegium for rederen. En for vid begrensingsrett kan ramme uskyldige tredjepersoner hardt. Det er derfor grunn til å tolke reglene restriktivt.<sup>62</sup> En utvidelse av begrensingsretten krever derfor sikrere holdepunkter.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> NOU 1980: 55 s. 18.

<sup>62</sup> Falkanger og Bull s. 162.

<sup>63</sup> Motsatt: Runde s. 48 flg., som argumenterer for at også selve tiltaksplikten er underlagt begrensingsreglene i sjøl. kap. 9, slik at rederen ikke kan pålegges en plikt som medfører større kostnader enn begrensingsbeløpet. Dette vil i praksis ha store likheter med begrensning av rederens utgifter til egne oppryddingstiltak.

En slik regel kan føre til at rederen vil måtte dekke egne kostnader i tillegg til å dekke krav fra tredjemenn. Dette fører til økonomisk usikkerhet for den ansvarlige.

Ansvarsbegrensningsreglene kan effektivt settes ut av spill ved at myndighetene unnlater å gripe inn.<sup>64</sup> På den annen side kan en slik regel virke demotiverende i forhold til rederens interesse av selv å sette i verk oppryddingstiltak etter en sjøulykke. For rederen vil det lønne seg at det offentlige setter i verk oppryddingstiltak, og dette kan oppfordre rederen til å avvente myndighetenes reaksjon.<sup>65</sup> Dette er bakgrunnen for at man ved lovendringen i 2005 ønsket å endre denne regelen. Utvalget la blant annet vekt på at valg av fremgangsmåte i første rekke burde bero på praktiske overveielser i den aktuelle situasjonen og ikke bli bestemt av at fordelingen av det samlede kostnadsansvaret vil kunne bli forskjellig alt etter hvilken fremgangsmåte som velges.<sup>66</sup> En løsning som gir både offentlige myndigheter og den ansvarlige selv en oppfordring til å avvente situasjonen kan føre til at hensynet til miljøet kommer i andre rekke. I mange tilfeller vil det være nødvendig å handle raskt for å begrense skadevirkningene. Utsettelse kan også føre til økte totale kostnader. Med tiden kan skipet bli svekket, olje og last kan true med å lekke ut, og disse forholdene kan føre til en mer kostbar redningsaksjon. Slike problemer vil man unngå etter den nye § 179.

### 3.7 Én eller flere hendelser

Ansvaret kan begrenses når summen av de krav som oppstår ved en og samme hendelse overstiger et visst tak, begrensningssummen, jfr. § 175a i.f., jfr. § 175 nr. 4. Dersom to eller flere krav springer ut av mer enn ”en og samme hendelse”, er rederen ansvarlig for opptil begrensningssummen for hver hendelse, slik at det totale ansvaret blir større.<sup>67</sup> Det er derfor viktig å avgjøre hva som er en og samme hendelse, og hva som er flere hendelser. Grensen har imidlertid blitt av mindre betydning etter lovendringen i 2005, ettersom krav i forbindelse med utgifter til vrakfjerning osv. for skip som er større enn 300 tonn er skilt ut i

---

<sup>64</sup> Runde s. 51.

<sup>65</sup> Runde s. 51.

<sup>66</sup> NOU 2002: 15, s. 40. Dette argumentet forutsetter at selve vrakfjerningsplikten ikke kan begrenses, og at rederen dermed kan pålegges plikter som medfører kostnader som overstiger begrensningsbeløpet. Se nærmere om dette spørsmålet i Runde s. 48 flg., og Salvesen s. 166-167, som kommer til et annet resultat.

<sup>67</sup> Se Runde s. 77.

en egen bestemmelse. Slike krav vil derfor ikke lenger konkurrere om den samme potten som tingsskadekrav og andre krav som også springer ut av havariet.<sup>68</sup> Spørsmålet har imidlertid fortsatt en viss betydning.

Etter at skipet har sunket kan nye begivenheter inntreffe. For å unngå at skipet er en fare for trafikken, kan det tenkes at det vil være tilstrekkelig å merke skipet. Utgifter til slik merking omfattes av alternativet ”uskadeliggjørelse” i § 172a. Etter en tid kan det tenkes at nye tiltak må settes i verk for å hindre forurensning fra skipet. Dette kan for eksempel skyldes at skipet over tid har blitt svekket slik at last eller bunkers truer med å lekke ut, eller skipet kan ha blitt påført nye skader etter at det hadde sunket, for eksempel ved påkjørsel av et annet skip, eller at skipet har blitt flyttet som følge av naturlige begivenheter som strøm, tidevann osv. Spørsmålet blir om dette er nye hendelser i relasjon til begrensningsreglene slik at omkostningene ved de nye tiltakene ikke konkurrerer med de omkostningene som sprang ut av det opprinnelige havariet.

At hendelsene har en viss sammenheng er ikke til hinder for at de regnes som flere hendelser i relasjon til begrensningsreglene. Dette kan illustreres ved avgjørelsen i Esbern Snare-saken<sup>69</sup>, hvor to sammenstøt mellom de samme skip med få minutters mellomrom ble ansett som to hendelser.

At kravene oppstår på forskjellig tidspunkt er imidlertid ikke til hinder for at det ansees som én hendelse i denne forbindelse. Det sentrale er at kravene kan føres tilbake til én bestemt hendelse, det opprinnelige havariet. En slik tankegang kan illustreres ved Tønsnes-saken<sup>70</sup>. Skader på syv garnlenker som ble voldt av trålen til Tønsnes i løpet av en times gange i sjøen ble av Høyesterett ansett som en og samme hendelse. Det avgjørende var at alle skadetilfellene kunne føres tilbake til en bestemt disposisjon – skytingen av trålen.

---

<sup>68</sup> For skip med en tonnasje på mindre enn 300 tonn er spørsmålet imidlertid like aktuelt som tidligere, da begrensning av ansvaret for oppryddingstiltak for slike skip skal skje etter § 172 nr. 3, og således vil konkurrere mot andre typer krav som er oppstått ved samme hendelse.

<sup>69</sup> ND 1971 s. 199 SØHa.

<sup>70</sup> ND 1984 s. 129 NH.

Tilsvarende tankegang gjør seg gjeldende i Ny Dolsøy-saken<sup>71</sup>. Fartøyet Ny Dolsøy skulle levere bunkersolje til to fartøy som drev fiske vest for Svalbard. Oljen, som ble holdt i separate tanker for hver leveranse, var blitt forurenset om bord på Ny Dolsøy, og rederiet ble holdt ansvarlig for de to fartøyenes tap. Høyesterett fant at det dreide seg om én hendelse i relasjon til begrensningsreglene, fordi ansvaret kunne føres tilbake til samme forsømmelse: mangelfull rengjøring av Ny Dolsøys tanker.

Oppryddingstiltak som kan føres tilbake til det opprinnelige havariet, kan altså ansees som en og samme hendelse i relasjon til begrensningsreglene, selv om de oppstår etter en tid. I ettertid kan det imidlertid oppstå nye hendelser som bryter årsakskjeden til det opprinnelige havariet. Krav som oppstår etter dette vil ikke kunne føres tilbake til det opprinnelige havariet.

Dersom det blir iverksatt tiltak som bringer skipet ut av den farlige situasjonen, vil årsaksrekken til det opprinnelige havariet etter min mening som regel være brutt. Dersom et skip blir hevet, men senere synker på nytt, vil det være mest naturlig å se på dette som en ny hendelse. Dette må være klart dersom årsaken til at skipet på nytt havarerer er feil eller forsømmelse ved hevingsoperasjonen, eller ytre begivenheter, for eksempel at skipet kommer ut for dårlig vær. Det menneskelige inngrepet bryter her årsaksrekken til det opprinnelige havariet.<sup>72</sup> Det er imidlertid tvilsomt om problemer som et vrak skaper først etter en tid på havbunnen kan anses som en ny hendelse siden ingen menneskelig faktor har brutt inn i årsakskjeden etter det opprinnelige havariet.<sup>73</sup>

### 3.8 Ansvarsgrensene

#### 3.8.1 Generelt om ansvarsgrensene

Ansvarsgrensene finnes nå i § 175a for skip over 300 tonn, jfr. § 172a, og i § 175 nr. 3 for skip under 300 tonn, jfr. § 172 tredje ledd. Dersom summen av de samlede krav mot rederen overstiger disse grensene, må kreditorene dele begrensningssummen

---

<sup>71</sup> ND 1987 s. 160 NH.

<sup>72</sup> I samme retning også Runde s. 77.

<sup>73</sup> Se Runde s. 77.

forholdsmessig etter størrelsene på kravene. Ved refusjon av utgifter til oppryddingstiltak etter sjøulykker vil begrensningssummen være det høyeste beløpet myndighetene kan kreve av rederen, selv om de faktiske kostnadene var større. Begrensningssummen er basert tonnasjeprinsippet. Det betyr at størrelsen på begrensningsbeløpet vil variere med skipenes størrelse, og dermed normalt også med investert kapital og inntjeningsgrunnlag.<sup>74</sup> Det er imidlertid ikke en klar sammenheng mellom et skips skadepotensiale og dets størrelse. Derfor finnes det et minste ansvarsbeløp. Dette er nødvendig for å sikre at ansvarsgrensene for små skip ikke blir uforholdsmessig lave. Tidligere var dette ansvarsbeløpet på 1 000 000 SDR for skip på inntil 2000 tonn.<sup>75</sup> For større skip økte begrensningssummen for hvert tonn utover 2000 etter en degressiv skala.

### 3.8.2 Ansvarsgrensene etter lovendringen

Lovendringen i 2005 tok sikte på å øke begrensningssommene for å sikre tilfredsstillende kostnadsdekning for oppryddingstiltak ved de fleste ulykkestilfellene. Ansvarsgrensen for skip mellom 300 og 1000 tonn er økt til 2 000 000 SDR. For skip med en tonnasje på 300 tonn eller mindre gjelder de samme ansvarsgrensene som tidligere.

Omfanget av oppryddingstiltak etter sjøulykker vil ikke bare bero på skipets størrelse, men gjennomgående i like stor grad på omstendighetene ved den enkelte sjøulykke. For store skip vil en særlig ansvarsgrense knyttet til skipets bruttotonnasje i alle tilfelle bli meget rommelig. Ved utformingen av de nye reglene ble det derfor rettet særlig oppmerksomhet mot de små og mellomstore skipene.<sup>76</sup> I forslaget fra Sjølovkomiteen kom den prosentvis største økningen for skip under 10 000 tonn. Dette ble senere justert av departementet slik at den prosentvis største økningen i ansvarsbeløp kom for skip mellom 3000 og 20 000 tonn. For denne gruppen er ansvarsbeløpene høyere enn forslaget til Sjølovkomiteen. For skip under 2000 tonn er imidlertid økningen i ansvarsbeløpene noe mindre enn forslaget fra Sjølovkomiteen. Dette var fordi departementet, under henvisning til de statlige aksjonene

---

<sup>74</sup> NOU 2002: 15 s. 39.

<sup>75</sup> Se sjøloven § 505.

<sup>76</sup> NOU 2002: 15, s 39.

som er gjennomført siden 1981, anså det som lite sannsynlig at kostnadene for slike skip ville komme opp i så store beløp som det begrensingsbeløpet som sjølovkomiteen foreslo. Av hensyn til forsikringskostnadene for slike skip ønsket departementet derfor ikke å øke begrensingsbeløpet mer enn nødvendig.<sup>77</sup>

Men også departementets forslag var basert på at den største økningen var nødvendig for de små og mellomstore skipene. Totalt sett innebærer de nye reglene en betydelig økning av rederens ansvar for oppryddingstiltak i forhold til tidligere. Begrensningssummen forhøyes etter lovendringen med 2000 SDR for hvert tonn fra 1001 tonn til 10 000 tonn, og med 500 SDR for hvert tonn over 10 000 tonn.

### 3.8.3 Reell kostnadsdekning

Ved utformingen av de nye reglene var det viktig å sikre tilfredsstillende kostnadsdekning uten hensyn til hvilke andre krav som gjøres gjeldende mot rederen. Ved å skille ut kravene i forbindelse med oppryddingstiltak i en egen bestemmelse gjøres dekningsmulighetene for slike krav uavhengig av andre krav som måtte oppstå ved samme hendelse. Virkningen blir at de reelle ansvarsgrensene øker med mer enn bare økningen av beløpene i § 175a.

Ansvarsgrensene vil i tillegg øke med summen av alle andre krav som ville blitt utbetalt av den samme potten etter § 175 nr. 3. En annen virkning av dette er at det nå også vil bli lettere for andre å få dekning for sine krav, selv om ansvarsgrensene etter § 175 ikke formelt er økt.

## 3.9 Handlemåte som hindrer begrensning

### 3.9.1 Innledning

Retten til å begrense ansvaret gjelder ikke ”dersom det godtgjøres at den ansvarlige selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”, jfr. § 174. Når disse vilkårene er oppfylt må den ansvarlige

---

<sup>77</sup> Ot.prp. nr. 79 (2004-2005).

dekke kravene fullt ut uten hensyn til begrensingsreglene, selv om kravene i seg selv var av en slik art at de ville vært undergitt begrensning etter § 172a. Kravet om årsakssammenheng i §174 må som hovedregel medføre at det bare er krav i anledning av tap som kunne ha vært unngått ved oppfyllelse av tiltakspliktene fra rederens side, som vil være unntatt fra ansvarsbegrensning.<sup>78</sup>

### 3.9.2 Hvem er "den ansvarlige selv"?

Det er bare tap som er voldt av den ansvarlige selv som kan føre til at begrensingsretten faller bort. Tap voldt av noen den ansvarlige svarer for kan altså ikke føre til bortfall av begrensingsretten. For å avgjøre om begrensingsretten har falt bort eller fortsatt er i behold, må man ta stilling til hvem som etter bestemmelsen regnes som "den ansvarlige selv". Dette kan særlig volde problemer når den ansvarlige er en juridisk person. Jeg vil her se på hvem sine feil som kan føre til at rederens begrensingsrett faller bort.

Det er klart at selskapets styrende organer omfattes av begrepet. Feil begått av styret, generalforsamling eller disponent vil således kunne føre til bortfall av begrensingsretten.<sup>79</sup> Hvilke andre personer som må identifiseres med rederen er imidlertid uklart i norsk rett. Spørsmålet er ikke avklart i rettspraksis. Vi kan likevel gå ut fra at en norsk domstol vil være ganske reservert m.h.t. å foreta identifikasjon.<sup>80</sup> Utgangspunktet må være at identifikasjon finner sted for de overordnede innen rederiet som ikke har et altfor ubetydelig ansvarsfelt.<sup>81</sup> Dette kan blant annet omfatte teknisk direktør.

### 3.9.3 Skyldkravet

Tapet må enten være voldt forsettelig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå. Både unnlater og aktive handlinger omfattes av bestemmelsen. Kravet om forsett volder ingen spesielle problemer i denne sammenheng.

---

<sup>78</sup> Se nærmere om de spesielle spørsmålene som oppstår i forbindelse med årsakssammenheng i NOU 2002: 15 s. 26-27 og Ot.prp. nr. 79 (2004-2005).

<sup>79</sup> NOU 2002: 15 s. 24, Falkanger og Bull s. 164.

<sup>80</sup> Falkanger og Bull s. 164.

<sup>81</sup> Falkanger og Bull s. 164-165.

Begrepet er kjent fra den alminnelige erstatningsretten, og må tolkes i samsvar med denne. Forsett foreligger hvor den ansvarlige har handlet i den hensikt å volde det tap som faktisk ble voldt, eller hvor han på handlingstidspunktet må ha innsett at det var overveiende sannsynlig at skaden ville inntre som følge av hans handling.<sup>82</sup> Skade som voldes med vilje må erstattes fullt ut. Derimot bør den såkalte dolus eventualis ikke regnes som forsett i denne forbindelse.<sup>83</sup>

Begrensningsretten kan også falle bort dersom tapet er voldt grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå. Formuleringen inneholder to kumulative vilkår. Objektivt sett må det foreligge grov uaktsomhet. Dette er kjent fra den alminnelige erstatningsretten, og tolkes i samsvar med den. Det må foreligge en kvalifisert klanderverdig opptreden som foranlediger sterke bebreidelser for mangel på aktsomhet, jfr. Rt. 1970 s. 1235<sup>84</sup>. I Rt. 1989 s. 1318 uttalte Høyesterett at for at en oppførsel skal kunne karakteriseres som grovt uaktsom, må den representere ”et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er tale om alminnelig uaktsomhet.” I forhold til ansvarsbegrensning vil således hovedspørsmålet være om avviket fra forsvarlig handlemåte er så markert og klanderverdig at rederen bør være ansvarlig for hele tapet.<sup>85</sup>

Det andre vilkåret er at den ansvarlige hadde ”forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”. Det er ikke tilstrekkelig at skadevolder burde ha skjønt at tap var en sannsynlig følge av handlingen. Kravet om at skadevolder må ha hatt ”forståelse” innebærer at han må ha skjønt at han sannsynligvis ville volde skade.<sup>86</sup> Dette innebærer at det kreves en form for bevisst grov uaktsomhet. Vilåret om at tapet ”sannsynligvis ville oppstå” medfører at sjansen for tap objektivt sett må være ganske stor før begrensingsretten går tapt.

---

<sup>82</sup> Lødrup 1999 s. 123, jfr. NOU 1980: 55 s. 20.

<sup>83</sup> Jfr. NOU 1980: 15 s. 20.

<sup>84</sup> Saken dreide seg om skyldkravet i straffeloven § 422 første ledd, men uttalelsen vil også ha interesse for erstatningsplikten, se Lødrup 1999 s. 123.

<sup>85</sup> NOU 2002: 15 s. 24.

<sup>86</sup> Falkanger og Bull s. 165.



Overveiende sannsynlighet kan likevel ikke kreves. Da ville bestemmelsen om grov uaktsomhet ikke få selvstendig betydning i forhold til forsettregelelen.<sup>87</sup>

### 3.9.4 I hvilke situasjoner foreligger grov egenfeil?

Dersom skipet synker som følge av grov egenfeil, kan dette føre til at begrensingsretten bortfaller for krav som er knyttet til oppryddingstiltak etter ulykken. Spørsmålet blir om retten til begrensning av ansvaret for oppryddingstiltak kan bortfalle selv om skipet ikke synker som følge av grov egenfeil.

Forutsetningen er at rederen i utgangspunktet er ansvarlig for slike tap. Selv om det ikke er utvist uaktsomhet i forbindelse med at skipet synker, kan rederen ha en plikt til å begrense omfanget av ulykken og hindre nye skader som følge av den. Plikten til å iverksette oppryddingstiltak kan følge lov, pålegg gitt med hjemmel i lov<sup>88</sup> eller ulovfestede regler i alminnelig erstatningsrett. Det er vel kjent fra alminnelig erstatningsrett at den som skaper en risiko har en plikt til å hindre skade. Unnlattelse av å iverksette skadeforebyggende tiltak kan medføre ansvar for de tap som kunne vært unngått.<sup>89</sup> Dersom en slik unnlattelse er gjort forsettelig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå, kan begrensingsretten falle bort.

### 3.9.5 Særlig om lovfestede tiltaksplikter

Rederens ansvar kan altså følge av lov, eller av myndighetspålegg med hjemmel i lov. Dette gjelder særlig i forhold til forurensning og andre miljøskader, samt skader og ulemper i havneområder. I disse tilfellene er det reglene i forurensningsloven og havne- og farvannsloven, eller myndighetspålegg gitt med hjemmel i slike regler som vil ha størst praktisk betydning. Dersom rederen ikke overholder slike lovhjemlede tiltaksplikter, kan vedkommende myndighet selv sørge for at tiltakene blir gjennomført, og kreve rimelige

---

<sup>87</sup> Se NOU 1980: 55 s. 21.

<sup>88</sup> Se pkt. 2 ovenfor.

<sup>89</sup> NOU 2002: 15 s. 25, jfr. Lødrup 1999 s. 162-163.

kostnader ved tiltakene refundert. Dette refusjonsansvaret faller inn under § 172a, og kan i utgangspunktet begrenses.

Spørsmålet blir om en tilsidesettelse av en slik lovhjemlet tiltaksplikt i seg selv kan være en grov egenfeil som medfører at begrensningsretten bortfaller. Spørsmålet kan ikke besvares generelt. Det hele beror på om vilkårene for bortfall av begrensningsretten i det enkelte tilfellet er tilstede. Det blir altså et spørsmål om tilsidesettelsen av plikten ble gjort forsettelig eller grovt uaktsom og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå, jfr. § 174.

Så vidt jeg kjenner til finnes det ingen rettspraksis på dette området. Enkelte hendelser kan imidlertid tyde på at reglene i praksis ikke ble tolket så strengt. Ett eksempel er havariet av Green Ålesund, se punkt 1.2 ovenfor. I denne saken ble rederiet pålagt av Statens forurensningstilsyn å iverksette nødvendige tiltak for å hindre ytterligere forurensning. Rederiet svarte med å påberope seg ansvarsbegrensning i.h.t. sjøl. kap. 9, og opplyste at de ikke ville påta seg forpliktelser til å iverksette tiltak. Dette kan vitne om en oppfatning om at en unnlattelse av å etterkomme et pålegg om oppryddingstiltak ikke ville føre til at begrensningsretten ville gå tapt.<sup>90</sup>

Noen utgangspunkter kan likevel nevnes. Når rederens tiltaksplikt følger direkte av loven eller er konkretisert ved særskilt pålegg, vil det normalt foreligge forsettelig eller grovt uaktsom forsømmelse av tiltaksplikten fra rederens side.<sup>91</sup> Dette forutsetter at vedtaket er gyldig. Dersom rederen klager på vedtaket, og myndighetene iverksetter tiltakene før klagesaken er avgjort, vil begrensningsretten som regel være i behold. Dette vil neppe bli ansett som grovt uaktsomt av rederen. Unntak kan imidlertid gjelde når klagen er åpenbart ubegrunnet og fremstår som en trenering av tiltaksplikten i en situasjon hvor det er påkrevet å handle raskt.<sup>92</sup> Et slikt forhold vil lett bli ansett som grovt uaktsomt. I denne situasjonen kan det også være snakk om grov uaktsomhet i forhold til den ulovfestede tiltaksplikten, og dette vil være tilstrekkelig for bortfall av begrensningsretten.

---

<sup>90</sup> Statens forurensningstilsyn: Oljevernaksjon "Green Ålesund" (2002a).

<sup>91</sup> NOU 2002: 15 s. 26.

<sup>92</sup> NOU 2002: 15 s. 27.

Tiden som går fra vedtaket blir tatt til myndighetene griper inn kan spille inn på flere måter i vurderingen. Det kan for eksempel ta tid å inngå de avtaler som er nødvendig for å utføre tiltakene. Særlige problemer oppstår når rederen ikke kan utføre tiltakene han har fått pålegg om. Dette kan for eksempel være fordi rederen ikke klarer å skaffe de nødvendige midlene raskt nok, eller fordi dårlig vær hindrer eller forsinker gjennomføringen av tiltakene. Om det her kan bebreides rederen at han ikke har handlet raskt nok, for eksempel at han ikke har gjort det han kunne for å skaffe de nødvendige midlene, må vurderes konkret i det enkelte tilfelle.

## 4 Vurdering av reglene

Spørsmålet i denne delen blir om hensynene bak begrensingsreglene i sjøretten ellers, eller andre hensyn, kan begrunne begrensning av ansvar for det offentliges utgifter til opprydding etter sjøulykker

### 4.1 Bakgrunnen for lovendringen

Bakgrunnen for de nye reglene om begrensning av ansvaret for oppryddingstiltak etter sjøulykker var erfaringer fra sjøulykker i de senere år som har vist at de tidligere reglene ikke var tilstrekkelig for å sikre full dekning for krav i anledning oppryddingstiltak etter sjøulykker. Formålet med de nye reglene var at utsikten til å få dekket kostnadene ved oppryddingstiltak etter sjøulykker skulle bli vesentlig bedre.<sup>93</sup> Å pålegge rederen større ansvar for oppryddingstiltak vil være viktig for å få gjennomført tiltakene tidlig. Hvis det offentlige risikerer å måtte bære en stor del av kostnadene kan dette føre til en mer tilbakeholdende holdning til å iverksette nødvendige tiltak. Det kan være spørsmål om pengene finnes, eller om tilstrekkelige bevilgninger vil bli gitt. Slike spørsmål nødvendiggjør også lengre saksbehandling, og kan føre til at ytterligere utgifter påløper, og at de miljømessige konsekvensene blir større enn nødvendig.

Med et uttalt formål om at utsiktene til dekning skal økes vesentlig i forhold til tidligere, samt stor vektlegging av skadelidtes interesser, blir det naturlig å stille spørsmålet om det da er nødvendig, eller finnes gode grunner for, å begrense rederens ansvar for slike kostnader.

---

<sup>93</sup> Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) s. 14.

Nedenfor vil jeg først se på begrensingsretten generelt, og de argumenter som tradisjonelt har blitt anført for at rederen skal ha rett til å begrense sitt ansvar (punkt 4.2). Deretter vil jeg i punkt 4.3 se på de spesielle hensynene som gjør seg gjeldende i forbindelse med ansvar for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker.

## 4.2 Generelt om begrensingsretten

### 4.2.1 Hovedregelen om erstatningsansvarets omfang i norsk rett

Hovedregelen i norsk rett er at den ansvarlige skal erstatte hele det økonomiske tap som oppstår så lenge dette er adekvat eller påregnelig. Begrensning av ansvaret kan kun skje etter en konkret vurdering i helt spesielle tilfeller hvor full erstatning vil ramme den ansvarlige meget hardt, jfr. lempningsregelen i skl. § 5-2, eller hvor skadelidte har medvirket til skaden ved egen skyld, se for eksempel skl. § 5-1.

Reglene om det begrensede rederansvar innebærer et unntak fra hovedregelen i norsk rett. Det er unntaket som krever særskilt begrunnelse, og jeg vil nedenfor redegjøre for hensynene som ligger bak begrensingsreglene.

### 4.2.2 Begrensingsreglenes historie og utvikling

Reglene om begrensning av ansvar er spesielle for sjøfarten, og har dype historiske røtter. Spørsmålet blir om de hensynene som lå til grunn for reglene om ansvarsbegrensning tidligere fortsatt gjør seg gjeldende.

Siden middelalderen har det vært en vanlig oppfatning at rederens ansvar i visse tilfeller burde være begrenset.<sup>94</sup> På denne tiden var det ikke lenger vanlig at rederen selv deltok på reisen. Kommunikasjonsmulighetene mellom reder og skipsfører var dårlige, og rederen ønsket et vern mot den store risiko som et personlig og ubegrenset ansvar for skipsførerens handlinger kunne føre med seg. I Norge heftet rederen inntil 1933 bare med sjøformuen. Rederen var ikke personlig ansvarlig, og kreditor kunne bare forholde seg til skip og frakt. Gikk skipet tapt, var således kreditor uten dekning. Begrensingsfeltet var imidlertid meget

---

<sup>94</sup> Klæstad s. 1.

stort. Ansvaret var som regel begrenset i alle tilfeller hvor rederen ikke personlig hadde opptrådt på erstatningsbetingende måte, eller selv hadde inngått en kontrakt.<sup>95</sup> Den norske skipsfartsnæringens internasjonale karakter har preget de norske reglene på dette området, og de har siden 1926 vært basert på internasjonale konvensjoner. Ønsket om felles internasjonale regler og ikke å gi norsk skipsnæring dårligere vilkår har blitt tillagt vesentlig vekt ved utformingen av reglene.

I de senere år har man imidlertid fått en økt fokus på blant annet miljø, og bevisstgjøring av de miljøproblemer skipsfarten kan føre med seg. Samtidig har vi sett en enorm økning i skipenes størrelse, og med dette en økning i skipenes skadepotensiale. Denne utviklingen har ført til at kontaktflatene, og dermed mulighetene for interessekonflikter mellom skipsfarten og andre private og allmenne interesser har økt betraktelig.<sup>96</sup> Man kan derfor stille spørsmålet om tiden har løpt fra den tidligere tankegangen om begrensnig av rederens ansvar for en del typer skader.

Dagens regler skiller seg fra eldre rett ved at de typer krav som kan begrenses er blitt redusert, samtidig med at begrensingsbeløpene er hevet. Det er katastrofen rederen skal beskyttes mot. Reglene begrunnes i dag med at de fungerer som et ansvarstak slik at det blir mulig å etablere forsikringsavdekning.

#### 4.2.3 Sjørettens egenart

Som nevnt tidligere er reglene om ansvarsbegrensning spesielle for sjøretten. Man ønsker å oppfordre personer til å investere i skipsnæringen. Det er derfor nødvendig å beskytte rederen mot de enorme tap en katastrofe kan føre med seg. Den som investerer i skipsnæringen må være sikker på at han ikke risikerer å miste alt han eier ved en eventuell katastrofe. Noe liknende finnes ikke for landbaserte næringer. Slike næringer kan imidlertid også pådra seg store ansvar for oppryddingstiltak etter ulykker. Spørsmålet blir derfor om

---

<sup>95</sup> Brækhus 1947 s. 5. Se også Falkanger og Bull s. 160.

<sup>96</sup> NOU 2002: 15 s. 37.

sjøfarten i dag skiller seg fra andre næringer slik at det er grunn til å behandle sjøfartsnæringen spesielt.

Det spesielle med sjøfarten er at det ofte dreier seg om store verdier samlet på en kjøøl som er svært utsatt for en rekke farer. Alle skip vil med tiden komme ut for dårlig vær. Vannets lave friksjon gjør det vanskelig å navigere på sjøen, og store skip som går for full fart vil bruke svært lang tid før de klarer å stoppe. Slike forhold gjør at sjøfarten er svært risikabel. Det har derfor utviklet seg et system med risikoutjevning og risikodeling. De særlige farene som transport til sjøs er utsatt for skyldes i stor grad forhold som rederen ikke kan styre eller sikre seg mot. Risikoen blir derfor fordelt på andre som har en interesse i at varer blir transportert på sjøen. Etter hvert som skipene er blitt større, representerer imidlertid også skipene selv en betydelig fare, både for miljø og for andre interesser. Kostnadene dersom slike farer materialiserer seg kan bli så store at rederen ikke har noen mulighet til bære disse. Det blir derfor anført at rederen også har et behov for beskyttelse for det ansvar han kan pådra seg overfor tredjemann i forbindelse med driften av skipene. En slik beskyttelse oppnår rederen gjennom reglene om det begrensede rederansvar. Rederen fraskriver seg ansvaret for tap som overstiger en viss sum. Denne delen av tapet må bæres av skadelidte.<sup>97</sup>

Dette argumentet må imidlertid sees i sammenheng med organiseringen av rederiet, og forholdet mellom selskapsformene og deltakernes ansvar. Det er mulig å organisere rederiet som et aksjeselskap. I et aksjeselskap er deltakernes ansvar begrenset til innskuddet, jfr. asl. § 1-1. Deltakerne kan ikke holdes ansvarlig for selskapets forpliktelser ut over den opprinnelige innskuddsforpliktelsen.<sup>98</sup> Organiseringen av rederiet som et aksjeselskap kan derfor ivareta rederens behov for sikkerhet mot de helt store ansvarstoppene. Deltakerne risikerer ikke å tape mer enn innskuddet. Begrensningsreglene lever likevel videre.

---

<sup>97</sup> Ansvarsbegrensningens betydning for rederens forsikringsmulighet: se nedenfor i punkt 4.2.4.

<sup>98</sup> Woxholth s. 90.

#### 4.2.4 Forsikring

Det ansvaret rederen kan pådra seg i forbindelse med driften av skipene, for eksempel ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker, vil han normalt være forsikret mot. Ca. 90 prosent av den havgående tonnasje i verden er forsikret gjennom en P&I-forening som er medlem av The International Group.<sup>99</sup> Det som er karakteristisk for P&I-forsikringen er at den i prinsippet tegnes uten noen forsikringssum. P&I-assurandøren er altså i utgangspunktet ubegrenset ansvarlig overfor sikrede.<sup>100</sup> Dette ubegrensede ansvaret er imidlertid basert på at rederen kan begrense sitt ansvar. P&I-dekkingen vil således i praksis også være begrenset i samme grad som rederens ansvar.

En stor del av de skipene som går i kystfart eller regional fart langs norskekysten vil imidlertid ikke være inntegnet i en av P&I-klubbene, men vil være forsikret på basis av Sjøforsikringsplanen av 1996, kap. 17.<sup>101</sup> For denne type forsikring vil det gjelde en øvre grense for hvor mye forsikringsselskapet vil utbetale i forbindelse med én og samme hendelse. Sjøtrykdegruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap, Gjensidige NOR og If hadde i 2002 en total forsikringssum på NOK 55 millioner.<sup>102</sup>

Ett hensyn som kan begrunne begrensingsreglene er at de gjør det mulig for rederen å forsikre seg mot det ansvaret han risikerer å pådra seg. Det blir anført at forsikringsmarkedet ikke har kapasitet til å kunne dekke et ubegrenset ansvar.<sup>103</sup> Det er således mulig at ubegrenset ansvar, særlig for mindre fartøy, overhodet ikke lar seg dekke ved ansvarsforsikring.

Spørsmålet blir om rederens forsikringsmulighet kan begrunne begrensning av ansvaret. Ubegrenset ansvar vil ikke føre til at rederens forsikringsmulighet faller helt bort. Uten

---

<sup>99</sup> Kilde: NOU 2002: 15 s. 32.

<sup>100</sup> Noen begrensninger finnes likevel, se nærmere om dette i NOU 2002: 15 s. 32.

<sup>101</sup> NOU 2002: 15, s. 32-33 og 38. Forsikring av fartøyer med mindre enn 15 meters lengde er underlagt tvingende bestemmelser i forsikringsavtaleloven (FAL) § 1-3. For næringsfartøyer mindre enn 15 meter er det utarbeidet egne forsikringsvilkår tilpasset FALs tvingende bestemmelser.

<sup>102</sup> Kilde: NOU 2002: 15 s. 33.

<sup>103</sup> Se for eksempel Brækhus 1947 s. 17 og Wetterstein s. 58. Se også Wetterstein s. 248 flg. hvor han drøfter om ikke forsikringsmarkedet kan dekke høyere, muligens også ubegrenset ansvar.



ansvarsbegrensning kan det imidlertid bli satt et tak for hvor mye forsikringsselskapet kan dekke. Et slikt tak eksisterer allerede for de skipene som ikke er forsikret i en P&I-klubb. I disse tilfellene gjelder forsikringssummen i prinsippet uavhengig av hvor stort ansvar rederen kan pådra seg. Det betyr at rederen, ved de helt store katastrofene, risikerer at deler av hans ansvar ikke vil være dekket av forsikringen. Spørsmålet blir da om det er nødvendig at rederen skal kunne forsikre seg mot hele sitt ansvar. Dette gjelder særlig når ansvaret uansett ikke vil strekke seg lenger enn hans innskudd. Konsekvensen av at rederen kan begrense sitt ansvar blir at skadelidte selv må dekke deler av sitt tap. Det er derfor et spørsmål om det er rederen eller skadelidte som skal bære risikoen for de kostnadene som ikke dekkes av forsikringen. Etter min mening er sjøfartsnæringen, på samme måte som andre næringer, nærmere til å bære de økonomiske følgene av de skader den forårsaker enn skadelidte.<sup>104</sup> Den type tap det her er snakk om vil det være vanskelig for skadelidte å forsikre seg mot. Rederen på sin side vil i siste omgang kunne velte tapet over på sine kunder. Det er derfor ingen grunn for at den delen av tapet som overstiger forsikringssummen ikke skal dekkes av rederens midler.

Det kan også hende at forsikringsdekning vil være mulig, men at dette vil føre til svært høye premier.<sup>105</sup> Begrensning av ansvaret kan her bidra til å holde premiene nede på et overkommelig nivå. Dette var et sentralt argument under lovforberedelsen. Spørsmålet blir da om økte utgifter til driften av skipene kan begrunne begrensning av ansvaret.

Det kan argumenteres med at dette vil være i strid med alminnelige prinsipper i erstatningsretten. Under fremveksten av det ulovfestede objektive ansvaret mot slutten av det 19. århundret, ble det fremhevet at en virksomhet som representerer en risiko eller fare for omverdenen, og som gir driftsherren en økonomisk gevinst, selv bør dekke de skader den volder. Slike skader måtte anses som en omkostning ved produksjonen. Den som har skapt en risiko, og som attpåtil tjener penger på den, er nærmest til å bære risikoen for de skader som kan inntreffe dersom risikoen materialiserer seg. Det har således blitt hevdet at når en virksomhet overhode blir ansett som rettmessig, er det fordi dens nytte er større enn

---

<sup>104</sup> Slik også Wetterstein s. 282.

<sup>105</sup> Se for eksempel Brækhus 1947 s. 17 og NOU 2002: 15 s. 38.

den skade den volder.<sup>106</sup> Det er rederen som tjener penger på driften av skipene. Nyten er størst for den som har inntektene, og han bør derfor også bære de tap som påføres tredjemann. Forsikringspremier utgjør en sentral del av de omkostninger driften fører med seg. Det har blitt hevdet at en bedrift som ikke makter å erstatte eller forsikre seg mot den skade den volder, samfunnsmessig er uten eksistensberettigelse.<sup>107</sup> Det kan således anføres at driften av skipene bare bør skje dersom rederen kan dekke kostnadene et ubegrenset ansvar fører med seg. Hensynet til skadelidte må her veie tungt. Ved begrensning av rederens ansvar risikerer en uforskyldt tredjemann, som ikke har hatt noe befatning med, eller interesse av driften av skipet, å bli påført tap. Oppryddingstiltak vil imidlertid som regel alltid bli utført av det offentlige, og det er dermed det offentlige som må dekke den delen av kostnadene som ikke blir dekket av rederen. Man kan si at staten har påtatt seg å bære risikoen for slike kostnader, og hensynet til skadelidte må derfor tillegges mindre vekt i slike tilfeller.

### 4.3 Begrensning av ansvaret for kostnader ved oppryddingstiltak

#### 4.3.1 Innledning

Ovenfor har jeg kort sett på begrensingsretten generelt, og begrunnelsen for denne. Jeg vil nå konsentrere meg om begrensning av rederens ansvar for kostnader for oppryddingstiltak etter sjøulykker. Spørsmålet blir om de hensynene som begrunner begrensingsretten generelt også gjør seg gjeldende for de typer krav som er aktuelle i denne oppgaven, krav som følge av oppryddingstiltak.

Det spesielle med reglene om ansvar for oppryddingstiltak er at vi her befinner oss på et område hvor utformingen av reglene kan ha stor betydning for miljøet. Hensynet til miljøet har tradisjonelt blitt lite diskutert i forbindelse med begrensingsretten generelt. Men den stadig økende vektlegging av miljøhensyn bør føre til at slike hensyn blir tillagt betydelig vekt også på dette området.

---

<sup>106</sup> Se Peter Lødrup 2005 s. 171, med videre henvisninger.

<sup>107</sup> Sjur Brækhus 1947 s. 16 med videre henvisninger.

Nedenfor vil jeg først se på hvilken betydning miljøretten kan ha på reglene om begrensning av ansvaret for kostnader ved oppryddingstiltak. Deretter vil jeg se på om andre forhold kan føre til at ansvaret for denne type krav bør behandles annerledes enn rederens øvrige ansvar.

#### 4.3.2 Forhold til prinsippet om at forurenseren betaler

##### 4.3.2.1 Generelt om prinsippet om at forurenseren betaler

De senere års fokusering på miljø og forurensning har ledet frem til en tankegang om at utgiftene for å hindre at forurensning skjer, og kostnader ved miljøforingelse, skal bæres av tiltakshaveren. Dette blir gjerne omtalt som et ”miljørettslig prinsipp”. Spørsmålet blir hvordan reglene om ansvarsbegrensning for oppryddingstiltak etter sjøulykker forholder seg til dette miljørettslige prinsippet om at kostnadene ved miljøforingelse skal bæres av tiltakshaveren.

Prinsippet, som har mye til felles med det ulovfestede objektive ansvaret i erstatningsretten<sup>108</sup>, bygger på rekommandasjoner fra OECD, og er tatt opp i EF-traktaten art.174 nr. 2 og EØS-avtalen art. 73<sup>109</sup>. Prinsippet er lovfestet i Norge i forurensningsloven § 2 nr. 5, som sier at ”[k]ostnadene ved å hindre eller begrense forurensning og avfallsproblemer skal dekkes av den ansvarlige for forurensningen eller avfallet”.

Prinsippet innebærer at tiltakshaveren selv, i vårt tilfelle rederen, må holdes ansvarlig for de miljømessige skader virksomheten volder. En konsekvens av dette er at tiltakshaveren ikke skal subsidieres, at skader tiltakshaveren volder ikke skal ramme andre interesser, og at tiltakshaveren ikke skal oppnå noen konkurransefordel i forhold til andre virksomheter.<sup>110</sup> Det kan anføres at reglene om ansvarsbegrensning vil gjøre driften av skipene billigere som følge av lavere forsikringskostnader, samtidig med at rederen blir fri fra den delen av ansvaret som overstiger begrensningssummen. På denne måten kan andre interesser bli rammet. Lavere driftskostnader kan også gi rederen en konkurransefordel i forhold til transportører på land eller i luften. Det kan således virke som om

---

<sup>108</sup> Fleischer s. 219-220, se mer om det ulovfestede objektive ansvaret ovenfor i pkt. 4.2.4.

<sup>109</sup> Backer s. 70.

<sup>110</sup> Backer s. 70.

begrensningsreglene strider mot prinsippet om at forurensere skal betale. For å avgjøre hvordan begrensningsreglene forholder seg, og hvordan de bør forholde seg, til dette prinsippet er det nødvendig å undersøke nærmere den rettslige betydningen av det.

#### 4.3.2.2 Betydningen av rettslige prinsipper

For å undersøke hvilken innvirkning et rettslig prinsipp har, og hvordan man skal forholde seg til det, må man først klarlegge hva som menes med et ”rettslig prinsipp”. Begrepet brukes i ulike sammenhenger og i ulike betydninger. En betydning av begrepet er at det dreier seg om grunnkrav eller minimumsnormer som må oppfylles.<sup>111</sup> I denne betydningen vil prinsippet kunne være et selvstendig grunnlag for å kreve erstatning for alle omkostninger. Det er imidlertid klart at prinsippet ikke kan forstås på denne måten.<sup>112</sup> På den annen side kan begrepet brukes som en rettesnor for forvaltningen ved enkeltavgjørelser og for lovgiver ved fremtidig lovgivning.<sup>113</sup> Det er i denne betydningen prinsippet om at forurensere skal betale må forstås. Dette betyr at prinsippet blir et viktig hensyn som bør tas i betraktning og tillegges vekt ved utformingen av nye lover.

#### 4.3.2.3 Hvordan er prinsippet ivaretatt ved lovendringen i 2005?

Prinsippet om at kostnadene for å hindre at forurensning skjer og kostnadene ved oppryddingstiltak skal bæres av tiltakshaveren var et sentralt moment under utarbeidelsen av de nye reglene. Sjølovkomiteens utgangspunkt var at reglene om ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold ”bør [...] være utformet slik at kostnadene ved oppryddingstiltakene etter de aller fleste av de typer av sjøulykker som kan inntreffe langs norskekysten, vil kunne kreves dekket av rederen via den ansvarsforsikring som gjelder for skipet”.<sup>114</sup> Komiteen uttaler videre at ”[d]ette vil være vesentlig for å sikre at nødvendige oppryddingstiltak vil

---

<sup>111</sup> Backer s. 49.

<sup>112</sup> Theilgaard s. 29.

<sup>113</sup> Når prinsippet bare har betydning i form av en politisk programerklæring, kan det være mer nærliggende å omtale prinsippet som et politisk, og ikke et rettslig prinsipp. Prinsippet om at forurensere skal betale har imidlertid også rettslig betydning i mange sammenhenger, og jeg har for enkelhets skyld ikke valgt å skille mellom disse benevnelsene.

<sup>114</sup> NOU 2002: 15, s. 36-37.

bli gjennomført i tide i samsvar med de prinsipper som ligger til grunn for annen lovgivning, særlig forurensningsloven”, og at dette vil være ”en forutsetning for at selve prinsippet om ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold ikke skal komme i konflikt med andre prioriterte rettspolitiske hensyn i en kystnasjon som Norge”. Komiteen sier ikke uttrykkelig hvilke prinsipper og rettspolitiske hensyn dette er. Prinsippet om at forurenseren skal betale er imidlertid et prinsipp som ligger til grunn for annen lovgivning og som er lovfestet i forurensningsloven, og er et hensyn som har fått stor oppmerksomhet i den senere tid.

Prinsippet om at forurenseren skal betale blir også fremhevet med stor tyngde i flere av høringsuttalelsene, og er også et sentralt hensyn for departementet. Prinsippet har altså vært nøye vurdert i forarbeidene til lovendringen. Selv om det ikke dreier seg om et grunnkrav eller en minimumsnorm som må oppfylles, er det et sentralt hensyn som blir tillagt stor vekt. De nye reglene vil også samsvare bedre med prinsippet. Reglene om ansvarsbegrensning ivaretar imidlertid ikke prinsippet fullt ut. Isolert sett er prinsippet et moment for at ansvaret for slike tiltak ikke skal begrenses.

#### 4.3.3 Forsikring av ansvar for oppryddingstiltak

Ved utformingen av reglene ble det lagt stor vekt på hensynet til de små skipene, først og fremst skip under 2000 tonn, som ofte ikke er forsikret i en P&I-klubb.<sup>115</sup> Slike skip blir ofte drevet av rederier med forholdsvis begrensede egne økonomiske ressurser, og økte driftskostnader vil derfor ramme denne delen av næringen hardt. Sjølovkomiteen uttalte at det ut fra så vel redernes som forsikringsselskapenes økonomi i praksis neppe vil la seg gjøre å sikre forsvarlig forsikringsdekning for denne delen av flåten uten at ansvaret er undergitt ansvarsbegrensning, og dette ble også sterkt understreket av representantene for rederi og forsikringsnæringen.<sup>116</sup> Dette hensynet kan imidlertid ivaretas ved å gi egne regler for denne gruppen. Dette ble også gjort for skip med en tonnasje på under 300 tonn. Hensynet begrunner imidlertid ikke begrensning av ansvaret for større skip som er forsikret i en P&I-klubb, selv om de samme hensynene i en viss grad kan gjøre seg gjeldende også

---

<sup>115</sup> Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) s. 23.

<sup>116</sup> NOU 2002: 15 s. 38.

for denne gruppen. Dersom det viser seg at ansvarsskadene vil øke, er det grunn til å tro at P&I-premiene vil bli høyere.

De kostnadene det her er snakk om, utgifter i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykker, er imidlertid utgifter P&I-assurandøren i utgangspunktet allerede hefter for. Som vi har sett ovenfor i punkt 2, vil rederen i de fleste tilfeller ha en plikt til å iverksette tiltak i forbindelse med sjøulykken. Rederen må selv bære utgiftene til slike tiltak, men kan kreve disse dekket av forsikringsselskapet. Rederens egne utgifter ble det tidligere ikke tatt hensyn til ved begrensning av rederens øvrige ansvar. Det var således bare i de tilfellene hvor disse pliktene ikke ble oppfylt, og myndighetene selv gjennomførte tiltakene at ansvaret for slike kostnader kunne begrenses. Men begrensningsretten vil her kunne falle bort dersom tilsidesettelsen av tiltakspliktene var forsettelig eller grovt uaktsom, jfr. § 174, se ovenfor pkt. 3.9.4.<sup>117</sup>

Det er mulig at reglene tidligere ble oppfattet slik at rederen kunne unnlate å følge et pålegg om oppryddingstiltak uten at begrensningsretten falt bort, jfr. pkt. 3.9.5 ovenfor. Dersom rederens ansvar så ut til å bli større enn begrensningssummen, kunne han i så fall unnlate å sette i verk egne oppryddingstiltak og overlate det til det offentlige. Rederens ansvar for det offentliges kostnader for slike tiltak kan begrenses, og P & I-assurandøren ville i praksis ikke bli ansvarlig for større beløp enn begrensningssummen.

Også etter lovendringen er rederen ubegrenset ansvarlig for sine egne kostnader i forbindelse med oppryddingstiltak etter en sjøulykke. Forskjellen er at disse kostnadene nå skal regnes med når rederens totale ansvar skal beregnes, noe som fører til at det øvrige ansvaret blir mindre. Dersom rederens totale ansvar overstiger begrensningsbeløpet, vil han bare få dekket en forholdsmessig del av sine egne kostnader. Det resterende beløpet vil rederen ikke få dekket. Er rederens egne kostnader høyere enn begrensningsbeløpet, vil P&I-assurandøren således måtte dekke disse kostnadene fullt ut, men rederens øvrige

---

<sup>117</sup> Hvor det foreligger grov egenfeil som fører til at begrensningsretten går tapt, vil normalt også forsikringsdekningen være tapt, se NOU 2002: 15 s. 32.

ansvar blir noe redusert. Dette er imidlertid kompensert ved at ansvarsgrensene er økt, og det kan derfor være usikkert hvilke utslag denne endringen vil få i praksis.<sup>118</sup>

Det kan være vanskelig å se at behovet for ansvarsbegrensning for de mindre skipene også må føre til ansvarsbegrensning for de store skipene. Behovet for å unngå unødvendig kompliserte løsninger med ulike regler for forskjellige skip kan her spille inn, men ansvarsgrensene er jo uansett avhengig av skipets størrelse. Det ble fremhevet av sjølovkomiteen at ansvarsbegrensning vil gi et sikrere og bedre grunnlag for rederienes P&I-forsikringer. Dette kan imidlertid ikke forklare den forholdsvis lave økningen i ansvarsgrensene for de største skipene. Begrunnelsen var at ansvarsgrensene for slike skip i alle tilfelle ville bli meget rommelig.<sup>119</sup> Departementet mente at man burde unngå å sette ansvarsgrensene høyere enn nødvendig, særlig hvor dette kunne ha store virkninger på forsikringskostnadene. Men departementet legger også til grunn at en økning i ansvarsgrensene for den havgående flåten som har sin forsikring i en P&I-klubb, ikke vil ha vesentlige virkninger for forsikringskostnadene.<sup>120</sup> Dersom det likevel skulle oppstå en situasjon hvor kostnadene overstiger ansvarsgrensen, er det derfor vanskelig å se hvorfor rederen ikke skulle være ansvarlig for hele dette beløpet.

Med en slik vektlegging av situasjonen til de minste skipene kan det sies å være et lite paradoks at den største økningen av ansvarsgrensene ble foreslått nettopp for de minste skipene, med unntak for skipene under 300 tonn som ble regulert særskilt, se punkt 3.8.2. Dette ble imidlertid, som nevnt ovenfor, noe justert av departementet.

#### 4.3.4 Forholdet til reglene i andre land

Ovenfor har jeg sett på problemene knyttet til forsikringsdekning av et ubegrenset ansvar. Jeg har blant annet pekt på mulighetene for at et ubegrenset ansvar ikke kan la seg dekke i forsikringsmarkedet, eller at kostnadene for forsikring for ubegrenset ansvar vil bli så høye

---

<sup>118</sup> Se NOU 2002: 15 s. 38.

<sup>119</sup> NOU 2002: 15 s. 39.

<sup>120</sup> Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) s. 25.

at dette kan få dramatiske konsekvenser for skipsfarten. I denne forbindelsen kan det være naturlig å undersøke hvordan spørsmålet er løst i andre lands rett.

Adgangen til å ta forbehold etter 76-konvensjonen artikkel 18 nr. 1 (a) har blitt benyttet av 11 land. Det er grunn til å tro at disse forbeholdene vil bli videreført etter 96-protokollen. Disse landene har laget egne regler på området, uten å være bundet av konvensjonen. Dersom det er riktig at ubegrenset ansvar vil føre til alvorlige konsekvenser for skipsfarten, er det nærliggende å tro at ubegrenset ansvar bare forekommer i stater med liten egen skipsfart. Dette stemmer imidlertid ikke. Blant landene som har ubegrenset ansvar finner vi for eksempel Storbritannia.

I Storbritannia er det lange tradisjoner for ubegrenset ansvar for vrakfjerningskostnader. Det tradisjonelle utgangspunktet i Storbritannia har vært at retten til ansvarsbegrensning var forbeholdt krav om erstatning i kontrakt (damages).<sup>121</sup> I *The Stonedale No. 1*-saken<sup>122</sup>, kunne derfor rederen ikke begrense sitt ansvar for vrakfjerningskostnader, da dette ansvaret fulgte av lov, og således ikke var et kontraktmessig ansvar. 76-konvensjonen endret dette slik at grunnlaget for kravet nå var uten betydning for retten til å begrense ansvaret. Storbritannia har imidlertid brukt sin rett til å ta forbehold for vrakfjerningsansvaret, slik at rederen fortsatt har ubegrenset ansvar for slike kostnader. Forbeholdet gjelder imidlertid bare konvensjonens artikkel 2 nr. 1 (d), som tilsvarer sjøl. § 172a nr. 1.<sup>123</sup>

Andre land som har ubegrenset ansvar er Australia, Frankrike, Irland, Japan, Kroatia og Hong Kong. Flere av disse landene er store sjøfartsnasjoner, men har likevel valgt å innføre ubegrenset ansvar. Felles for land som for eksempel Australia, Frankrike, Storbritannia er at de har en lang og sårbar kystlinje. Ubegrenset ansvar vil være den sikreste måten å verne denne. Dette gjelder imidlertid også for Norge med sin svært lange kystlinje. Det kan være vanskelig å se hva som skiller Norge fra disse landene, men av tids- og plasshensyn vil det ikke være mulig for meg å gå nærmere inn på dette her.

---

<sup>121</sup> Merchant Shipping Act 1894, section 503(1).

<sup>122</sup> [1956] A.C. 1.

<sup>123</sup> Patrick and Williams s. 68.



#### 4.3.5 Politiske prioriteringer

Nærings- og handelsdepartementet uttaler på sine nettsider:

”Som en av verdens ledende skipsfartsnasjoner, har Norge et vesentlig ansvar for å styrke sikkerheten og redusere miljølempene knyttet til internasjonal skipsfart. Norge ønsker å være foregangsland for sikker og miljøvennlig skipsfart. Følgelig har skipsfartsmyndighetene en pådriverrolle i utviklingen av nytt internasjonalt regelverk for sikkerhet og miljø til sjøs”.<sup>124</sup>

Denne uttalelsen viser at hensynet til miljø og sikkerhet spiller en viktig rolle ved utformingen av reglene til sjøs. Dette kan imidlertid, i hvert fall tilsynelatende, komme i konflikt med hensynet til skipsfartsnæringen.

Ved utformingen av reglene ble det lagt stor vekt på hensynet til skipsfartsnæringen, og mulighetene for gode ansvarsforsikringsordninger, særlig for skip med beskjeden tonnasje.<sup>125</sup> Skipsfarten blir ansett som en viktig og samfunnstjenelig virksomhet. Skipsfartsnæringen er normalt i stand til å dekke alle utgifter den fører med seg, også ved større ulykker. Det er katastrofen rederen skal beskyttes mot. Et politisk ønske om å legge forholdene til rette for skipsfarten fører til at det offentlige påtar seg å bære risikoen for de største ansvarstoppene.

Reglene om ansvarsbegrensning for oppryddingstiltak etter sjøulykker gjelder imidlertid ikke bare norske skip. Reglene får anvendelse i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende for norsk domstol, uavhengig av skipets nasjonalitet. På den annen side er store deler av den norske flåten sjelden eller aldri i norsk farvann, og for denne delen av flåten vil de norske reglene ha liten betydning. Den norske utenriksflåten risikerer også ubegrenset ansvar overfor andre staters myndigheter. Begrensning av ansvaret for oppryddingstiltak etter sjøulykker vil derfor bare få betydning for en del av den norske

---

<sup>124</sup> Nærings- og handelsdepartementet, seksjon for skipsfart. URL: <http://www.odin.no/nhd/norsk/dep/org/avd/nr/024001-150066/dok-bn.html> [Leserdato 07.03.2006].

<sup>125</sup> NOU 2002: 15, s. 38.

skipsfarten, samtidig som skip fra andre land som seiler langs norskekysten kan nyte godt av begrensingsretten. Norge har en lang og sårbar kyst som det er viktig å beskytte mot miljøfarer. Hensynet til skipsfarten spiller nok fortsatt en rolle ved utformingen av reglene, men det kan virke som om hensynet til beskyttelse av kysten blir stadig viktigere for norske myndigheter.

#### 4.3.6 Hensynet til skadelidte

Til nå har drøftelsen dreid seg mest om det kan finnes grunner til å beskytte rederen mot det ansvaret han kan pådra seg i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykker. I dette avsnittet vil jeg se nærmere på skadelidtes stilling.

I utgangspunktet vil det ikke være noen fordel for skadelidte at rederen kan begrense sitt ansvar. Begrensning av ansvaret vil føre til at skadelidte ikke fullt ut får dekning for det tapet skipet volder. Skadelidte er imidlertid ikke sikret å få dekket sitt tap selv om ansvaret ikke kan begrenses. Dersom den ansvarlige ikke kan eller er villig til å dekke erstatningskravet, eller ikke kan identifiseres, hjelper det lite at rederen er ubegrenset ansvarlig for tapet. Skadelidte har imidlertid etter norsk rett adgang til å kreve erstatning direkte fra forsikringsselskapet (direct action), jfr. forsikringsavtaleloven (FAL) §7-6 første ledd. Disse reglene er ufravikelige i de tilfellene hvor sikrede er insolvent, jfr. FAL § 7-8, jfr. §1-3. Dette forutsetter naturligvis at det er tegnet ansvarsforsikring som dekker ansvaret. Det er derfor viktig for skadelidte at reglene utformes på en måte som gjør det mulig å tegne forsikring mot det ansvaret som kan oppstå, og at reglene utformes på en slik måte at de legger til rette for gode forsikringsordninger slik at forsikring faktisk blir tegnet. På denne måten vil skadelidte være sikret å få dekket i hvert fall deler av sitt tap.

Spørsmålet blir om ansvarsbegrensning er nødvendig for gode forsikringsordninger. Det blir anført at hovedformålet med globalbegrensingsreglene i dag er at det settes et ansvarstak, og at det dermed blir mulig å etablere forsikringsdekning.<sup>126</sup> Dette gjelder først og fremst i forhold til skip som er forsikret i en P&I-klubb som tilbyr forsikringsdekning

---

<sup>126</sup> Falkanger og Bull s. 159.

uten forsikringssum. For andre skip vil forsikringen bare dekke ansvaret opp til en viss sum, uavhengig av hvor stort rederens ansvar faktisk er. Men selv om P & I-klubbene ikke vil kunne forsikre et ubegrenset ansvar, betyr ikke dette at rederen ikke vil kunne forsikre deler av ansvaret. Ubegrenset ansvar for rederne vil kunne føre til at forsikringsselskapene oppstiller et tak for sitt ansvar. Dette taket vil da til enhver tid kunne følge forsikringsmarkedets kapasitet.<sup>127</sup> Det er mulig at dette taket vil være høyere enn ansvarsgrensene er i dag, og det vil i alle tilfeller ikke være lavere. Det er altså mulig at ubegrenset ansvar vil føre til at forsikringsselskapene vil kunne utbetale høyere beløp til skadelidte enn de gjør i dag. Dette vil føre til bedre sikkerhet for skadelidte. Skadelidte vil i tillegg kunne kreve erstatning fra rederen for den delen av kravet som ikke dekkes av forsikringen.

Det kan hevdes at forsikringsmarkedet ikke vil ha kapasitet til å dekke større ansvar enn hva som er tilfelle i dag, og at mange rederier har en så presset økonomi at det vil være lite for skadelidte å hente der. Skadelidtes gevinst ved ubegrenset ansvar vil i så fall være svært liten i forhold til rederienes gevinst ved fortsatt ansvarsbegrensning. Dette er et tvilsomt argument. Det er bare i de helt spesielle, nærmest teoretiske<sup>128</sup> tilfellene rederiene vil bli pålagt ansvar som ikke dekkes av forsikringen. I slike situasjoner er det ingen grunn til at rederen ikke skal dekke ansvaret så langt det går.<sup>129</sup>

Ubegrenset ansvar vil derfor ikke stille skadelidte i en dårligere posisjon enn tidligere, og kan i mange tilfeller bedre utsiktene til å få dekket hele tapet, eller større deler av tapet enn hva som er tilfelle ved begrenset ansvar.

---

<sup>127</sup> Wetterstein s. 282.

<sup>128</sup> Se Wetterstein s. 282.

<sup>129</sup> Jfr. punkt 4.3.3 ovenfor.

#### 4.3.7 Konklusjon

Som vi har sett ovenfor medfører de nye reglene om ansvar for kostnader ved oppryddingstiltak etter sjøulykker at rederen fortsatt kan begrense sitt ansvar for slike kostnader, men ansvarsgrensene er økt i forhold til de grensene som følger av begrensingskonvensjonen. Unntaket fra hovedregelen om full erstatning blir altså opprettholdt. Argumentasjonen for dette synes for meg lite overbevisende.

Det er først og fremst hensynet til de små skipene som begrunner fortsatt ansvarsbegrensning. Det blir anført at det ikke vil være mulig å skaffe forsikring for et ubegrenset ansvar.<sup>130</sup> Dette vil føre til at den delen av ansvaret som overstiger forsikringssummen vil være uforsikret. At deler av ansvaret ikke vil kunne la seg forsikre er i seg selv ikke noe argument for at rederen ikke skal være ansvarlig for denne delen av ansvaret. Etter min mening er rederen nærmere til å bære dette tapet enn skadelidte. Dette gjelder spesielt hvor det dreier seg om opprydding etter miljøskader, jfr. punkt. 4.3.2 ovenfor. Det må her minnes om at ansvarsgrensene settes så høyt at rederen normalt vil måtte kostnadene fullt ut, også i de helt spesielle tilfellene.

Når det gjelder de store skipene blir det anført at en særskilt ansvarsgrense vil gi et sikrere og bedre grunnlag for rederienes P&I-forsikringer, uten at dette blir drøftet nærmere.<sup>131</sup> Samtidig sies det at P&I-forsikringen sannsynligvis vil kunne dekke et ubegrenset ansvar, og det er usikkert om dette vil ha noen innvirkning forsikringspremien. Det er vanskelig å se at et bedre grunnlag for rederens P&I-forsikring kan begrunne at skadelidte må dekke deler av sitt tap som følge av en sjøulykke.

Det kan også stilles spørsmål ved om ansvarsgrensene er høye nok. Ved fastsettelsen av begrensningssummen i lovendringen i 2005 ble det tatt utgangspunkt i hvor store beløp tidligere ulykker har medført. En annen mulighet vil være å endre fokus fra kostnadene ved en sjøulykke til den økonomiske bæreevnen til rederiet, og stille spørsmålet: hvor store

---

<sup>130</sup> Hvorvidt denne påstanden er riktig vil det føre for langt for meg å ta stilling til i denne oppgaven. Se likevel Wetterstein s. 248 flg.

<sup>131</sup> NOU 2002: 15 s. 38.

kostnader kan rederen bære? Dette vil muligens ikke utgjøre noen stor forskjell i praksis, da mange rederier driver med svært små økonomiske marginer. Det vil videre være vanskelig å fastsette en generell grense på denne bakgrunnen, da det finnes store variasjoner i rederienes størrelse og økonomi. Alternativet blir da å gå fra en generell ansvarsgrense til en lempingsregel hvor ansvarets øvre grense avgjøres i det enkelte tilfelle. En slik regel finnes allerede i skl. § 5-2, og denne bestemmelsen får også anvendelse på rederens ansvar, jfr. sjøl. § 182, annet ledd. Dersom rederen har ubegrenset ansvar vil denne bestemmelsen kunne beskytte rederen. Bestemmelsen vil bare komme til anvendelse når det foreligger en så ekstrem situasjon at rederens ansvar overstiger forsikringssummen. Videre må det beløpet som ikke dekkes av forsikringen ramme rederen så hardt at det vil være ”urimelig tyngende”. Det minnes imidlertid om at det også etter dagens regler kun er i de helt spesielle tilfellene ansvarsbegrensning vil bli aktuelt.

Opprettholdelsen av ansvarsgrensene viser at tiden ikke ennå var inne for å pålegge rederen ubegrenset ansvar, selv på et begrenset område som det her er snakk om. Det kan virke som om tradisjonelle oppfatninger om rederens ansvar, og et politisk ønske om å legge forholdene til rette for skipsfarten kan være med på å forme reglene på dette området.

## 5 Litteraturliste

### Bøker, artikler m.m.

Backer, Inge Lorange (2002): *Innføring i naturressurs- og miljørett*, 4. utgave. Gyldendal akademisk. ISBN 82-05-29891-2

Brækhus, Sjur (1947): *Det begrensede rederansvar*, Norsk Forsikringsjuridisk forenings publikasjoner

Brækhus, Sjur (1975): *Skipsbegrepet. Skibs nasjonalitet. Skibsmåling og –identifisering*. Marius nr. 3. Oslo: Nordisk institutt for sjørett.

Bugge, Hans Chr. (2006): *Karnov, Norsk lovkommentar*. Gyldendal akademisk. URL: <http://www.rechtsdata.no/nlk>.

CMI's årbok 2000

Eckhoff, Torstein og Jan E. Helgesen (2001): *Rettskildelære*. 5. utgave. Universitetsforlaget. ISBN 82-518-3988-2

Falkanger, Thor og Hans Jakob Bull (2004): *Innføring i sjørett*. 6. utgave. Oslo: Sjørettsfondet. ISBN 82-90260-46-6

Fleischer, Carl August (1999): *Miljø- og ressursforvaltning. Grunnleggende forutsetninger*. 3. utgave, Oslo: Universitetsforlaget. ISBN 82-00-45223-9

Griggs, Patrick og Richard Williams (1998): *Limitation of liability for maritime claims*. London, Hong Kong: LLP. ISBN 1-85978-195-0

Klæstad, Helge (1920): *Rederansvaret*. Kristiania og København: J. W. Cappelens forlag.

Lødrup, Peter (1999): *Lærebok i erstatningsrett*. 4. utgave. Oslo. ISBN 82-91724-05-9

Lødrup, Peter (2005): *Lærebok i erstatningsrett*. 5. utgave. Oslo: Gyldendal akademisk ISBN 82-05-34748-4

Runde, Aslak (1995): *Vrakfjerning. Vrakfjerningsplikt og refusjonsansvar for offentlige fjerningsomkostninger med hjemmel i havneloven og forurensningsloven*. Marius nr. 213. Oslo: Nordisk institutt for sjørett.

Salvesen, Reidar (1998): *Havne- og farvannsloven: kommentarutgave*. Nesoddtangen: Kattemakeren. ISBN 82-994818-0-5

Selvig, Erling (1978): *Rederansvaret. § 4. Ansvarsbegrensning. Del II*. Marius nr. 35. Oslo: Nordisk institutt for sjørett.

Statens forurensningstilsyn: *Oljevernaksjon "Green Ålesund"* (2002a): URL: <http://www.sft.no/publikasjoner/vann/1858/ta1858.pdf>. [Lesedato: 28.03.2006].

Statens forurensningstilsyn (2002b): URL: <http://www.sft.no/nyheter/dbafile6565.html>. [Lesedato: 28.03.2006].

Theilgaard, Søren (1997): *Miljøansvar. Erstatning og forsikring*. København: Jurist- og økonomiforbundets Forlag.

Wang, Øystein (2005): *Forurensningsloven med kommentarer*. Oslo: Gyldendal Akademisk. ISBN 82-05-33901-5

Wetterstein, Peter (1980): *Globalbegrænsning av sjørettslig skadeståndsansvar. En skadeståndsrettslig studie*. Åbo: Åbo akademi. ISBN 951-648-615-0

Woxholth, Geir (2004): *Selskapsrett*, Oslo: Gyldendal Akademisk. ISBN 82-05-32907-9

### **Forarbeider:**

|                            |                                                                                                                              |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Utkast 1977                | Utkast til lov om vern mot forurensning og forsøpling med motiver.                                                           |
| Ot.prp. nr. 11 (1979-1980) | Om lov om vern mot forurensninger og avfall (Forurensningsloven)                                                             |
| NOU 1980: 55               | Begrensning av rederansvaret. Passasjerbefordring.                                                                           |
| Ot.prp. nr. 3 (1983-1984)  | Om lov om havner og farvann m.v.                                                                                             |
| NOU 2002: 15               | Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker                                                                                |
| Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) | Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulukker m.m.). |



## **Rettspraksis:**

Rettstidene:

Rt. 1970 s. 1235.

Rt. 1989 s. 1318.

Rt. 1993 s. 528. (Lunner Pukkverk)

Rt. 1998 s. 2011.

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender:

ND 1971 s. 199 SØHa. (Esbern Snare)

ND 1984 s. 129 NH. (Tønsnes)

ND 1987 s. 160 NH. (Ny Dolsøy)

Engelsk rettspraksis:

[1956] A.C. 1. (The Stonesdale No. 1)

### **Lover, konvensjoner og standardvilkår:**

|                                   |                                                                                           |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Grunnloven (Grl.)                 | Kongeriget Norges Grundlov 17. mai 1814.                                                  |
| Forurensningsloven (forurl.)      | Lov om vern mot forurensninger og om avfall 13. mars 1981 nr. 6.                          |
| Saltvannsfiskeleven               | Lov om saltvannsfiske m.v. 3. juni 1983 nr. 40.                                           |
| Havne- og farvannsloven (havnel.) | Lov om havner og farvann m.v. 8. juni 1984 nr. 51.                                        |
| Forsikringsavtaleloven (FAL)      | Lov om forsikringsavtaler 16. juni 1989 nr. 69.                                           |
| Sjøloven (sjøl.)                  | Lov om sjøfarten 24. juni 1994 nr. 39.                                                    |
| Aksjeloven (asl.)                 | Lov om aksjeselskaper 13. juni 1997 nr. 44.                                               |
| Lov om endringer i sjøloven       | Lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) 17. juni 2005 nr. 88. |
| MSA                               | Merchant Shipping Act 1894.                                                               |
| EF-traktaten                      | Traktat om opprettelse av det europeiske fellesskap.                                      |
| EØS-avtalen                       | Avtale om det europeiske økonomiske samarbeidsområde.                                     |

|                 |                                                                                                  |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 76-konvensjonen | Konvensjon om begrensnig av ansvaret for sjørettslige krav 1976.                                 |
| 96-protokollen  | 1996-endringsprotokollen til Konvensjonen om begrensnig av ansvaret for sjørettslige krav, 1976. |
| NSPL            | Norsk sjøforsikringsplan 1996                                                                    |

<http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/VALSPE10/>

<http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/VALSPE10/>