

Opprydningstiltak etter sjøulykker

Kandidatnummer: 313

Leveringsfrist: 25.april

Til sammen 17 727 ord

19.11.2007

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	En innføring i MV Server forliset	1
<u>2</u>	<u>ANSVARSGRUNNLAGENE I SJØRETTE</u>	<u>3</u>
2.1	Prinsipalansvaret	3
2.2	Lovfestet objektivt ansvar	9
2.2.1	Det konvensjonsbestemte oljesølsansvaret i sjølovens kapittel 10	10
2.2.2	Unntak fra det konvensjonsbestemte oljesølsvernet	13
2.2.3	Oljesølsansvar undergitt globalbegrensning	14
<u>3</u>	<u>TILSTØTENDE LOVER OG KONVENSJONER</u>	<u>16</u>
3.1	Forurensningsloven	16
3.1.1	Om vernet mot forurensing	17
3.1.2	Forurensningslovens regler om skipsvrak og avfall	21
3.2	Havne og farvannsloven	24
3.3	Nye ikke i kraft trådte konvensjoner	26
<u>4</u>	<u>BEGRENSNINGSSYSTEMET</u>	<u>28</u>
4.1	Innføring i begrensningssystemet og den praktiske gjennomføringen	29
4.1.1	Begrensning ved opprettelsen av begrensningsfond etter kapittel 9	30
4.1.2	Begrensning uten fondsoprettelse etter kapittel 9	31
4.1.3	Begrensning ved opprettelsen av begrensningsfond etter kapittel 10	31
4.1.4	Begrensningsfond og begrensningssøksmål etter reglene i sjølovens kapittel 12.	32
4.2	Oversikt over oljesølssystemet	32

4.2.1	Det internasjonale erstatningsfondet	34
4.3	Ansvarsbegrensning ved opprydningstiltak	35
4.3.1	Forhistorien til bestemmelsen, forholdet til 1976 konvensjonen og endringsprotokollen av 1996	36
4.3.2	Tolkningen av § 172a og de tilstøtende ”nye” bestemmelsene i kapittel 9.	38
4.4	Begrensningsbeløpene i § 175a.	48
4.5	Rederens kostnader ved egne opprydningstiltak	51
<u>5</u>	<u>TAP AV BEGRENSNINGSRETTE</u>	<u>52</u>
5.1	Innføring i § 174.	52
5.1.1	Ansvarssubjekt	53
5.1.2	Skyldkrav	54
5.1.3	Konsekvenser av bortfall av retten til ansvarsbegrensning	56
5.2	Følgene av og ikke etterkomme pålegg etter andre lovebestemmelser	57
<u>6</u>	<u>AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER</u>	<u>59</u>
<u>7</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>60</u>
7.1	Bøker og artikler m.m:	60
7.2	Lover:	A
7.3	Forarbeider:	A
7.4	Konvensjoner og utenlandske rettskilder:	B
7.5	Dommer:	C

1 Innledning

1.1 En innføring i MV Server forliset

Fredag 12. januar 2007, ca klokken 18.25 gikk bulkskipet MV "Server" på grunn utenfor Fedje i Hordaland, nærmere bestemt Hellesøy fyr. Skipet, som er registrert på Kypros og eies av rederiet Avena Shipping, men forsikret i Gard, var kaskoforsikret for 9 millioner USD¹. Gard karakteriserer skipet som et totaltap etter forsikringsmessig terminologi. Som nevnt er MV "Server" å anse som et bulkskip, på 19,864 bruttotonn², bygget i 1985 og ca 180 meter langt. Dette gjør at skipet kan karakteriseres som lite, til medium i størrelse.

Etter grunnstøtningen ble skipet stående på grunnen, men det harde været i område³ førte etter hvert til at skipet delte seg i to. Dette skjedde ved ca 22.55 tiden samme dag. Videre førte det dårlige været til at redningsaksjoner og andre vernetiltak, ble umuliggjort rett etter forliset. Dette førte til at en del diesellolje (som oppløses mye letter i vann enn bunkersolje) drev ut av skipet, og fordampet i sjøen. Her var været en viktig faktor for den raske forsvinningen av dieselloljen.

Kystverket satte umiddelbart i gang en statelig oljevernaksjon.⁴

På grunnstøtningstidspunktet hadde MV Server ca 585⁵ tonn bunkersolje og 72 tonn diesellolje om bord. Bunkersoljen var den som befant seg i skipets fremre del, som ble undersøkt av profesjonelle dykkere 15.01.07, for besiktigelse etter at det sank. Den aktre delen av skipet ligger fortsatt delvis over overflaten⁶ og slår mot steinene på havaristedet.

¹ I norske kroner med dagens kurs pr. 13.februar utgjør det ca 56 025 000,-

² www.gard.no 13.02.07 på siden om oppdateringer av "Server" forliset datert torsdag 25.januar.

³ Det blåste sørvest stiv kuling 15-16 m/s med en bølgehøyde på ca 7 meter.

⁴ Angående statens refusjonskrav ved statelige aksjoner vil disse bli omtalt under punkt 4 i oppgaven.

⁵ www.vg.no "Her kan det lekke ut mer olje" VG Nett 15.01.07.

⁶ Dette vil bli omtalt i forhold til forurensningslovens regler i punkt 3.1.2. i oppgaven.

Forsikringsselskapet Gard inngikk avtale med Eide Marine Services 24.01.07⁷ om heving av forskipet, samt tauing til Ågotnes. På veien inn mot kai viste det seg imidlertid at skipet ikke lengre klarte å holdes flytende, hvilket førte til at det sank inne i havnebassenget⁸. Det er forventet at oppdraget med å pumpe opp oljen, samt fjerne vraket vil ta mellom tre og fire uker. Videre anslo Kystverket at ca 370-400 tonn bunkers og diesel olje har lekket ut fra skipet så langt.

Når det gjelder beregning av ansvarsgrensen som er forventet å gjelde for skipet, vil den være på ca. 254 485 000 kroner i anledning opprydningstiltak knyttet til forliset.

Majoriteten av kravene knytter seg til oppsamling av ovennevnte type olje både på fastlandet samt flytende i sjøen. Videre har fjerningen av skipets fremre del vært en vesentlig utgiftspost, samt den fjerningen som er forventet å komme for akterskipets del. Det har i tillegg til dette blitt benyttet midler til rensing av sjøfugl, da det finnes en stor bestand i området rundt vraket.

Dette forholdet reiser en rekke kompliserte og interessante juridiske spørsmål. I den forbindelse vil jeg benytte meg av M/V Server forliset til å belyse hvordan det norske regelverket kommer til anvendelse på tilfellet som omhandler opprydningstiltak etter sjøulykker. I tilknytning til dette vil jeg innledningsvis si noe om de ulike ansvarsgrunnlagene som benyttes, samt den praktiske avviklingen av begrensnig ved sjøulykker. Hovedvekten i oppgaven vil således ligge på de ”nye” reglene i sjøloven §§ 172a, 175a, 178a, 179, samt de generelle reglene i kapittel 10 og 12 i sjøloven. På grunn av at bestemmelsene er forholdsvis nye, foreligger det ingen rettspraksis fra området. Dette fører til at rettskildematerialet er noe begrenset og hovedvekten vil således bli lagt på lovtekst, forarbeider samt juridisk litteratur. Ut over dette foreligger det ingen metodiske problemer.

⁷ www.eide-gruppen.no for fakta om heving av MV Server 13.02.07.

⁸ Dette forholdet vil bli omtalt i forholdt til havne og farvannslovens bestemmelser senere i oppgaven.

2 Ansvarsgrunnlagene i sjøretten

For å forstå reglene og oppbygningen av ansvarsbegrensningssystemet sjøloven opererer med, er det viktig å ha kjennskap til de ulike ansvarsgrunnlagene som benyttes. Det er lang tradisjon i norsk rett for at det kreves en form for ansvarsgrunnlag for at noen skal kunne bli holdt erstatningsrettslig ansvarlig. Det alminnelige utgangspunkt er at det kreves culpøs oppreden. Dette er imidlertid mer tradisjonelt innenfor landejordens regelverk, mens sjøretten derimot opererer med flere ulike ansvarsgrunnlag avhengig av skade og last. Det vil derfor i punktene under bli gitt en oversikt over de ulike ansvarsgrunnlagene, samt ved hvilke tilfeller disse kommer til anvendelse. Dersom det foreligger ansvarsgrenser, vil disse bli kort presentert.

2.1 Prinsipalansvaret

Dette er en ansvarsform som er utviklet gjennom flere årtier og er hjemlet i sjølovens § 151. Den grunnleggende tanken er at en kontraktspart ikke skal kunne unndra seg sitt ansvar ved å benytte seg av medhjelpere. Dette er med på å gjøre at ansvarsformen også ofte omtales som ”arbeidsgiveransvaret,” ”kontraktsmedhjelperansvaret,” eller ”husbondsansvaret.”

På samme tid er det verdt å merke seg at her opereres med en ansvarsform som kan sies å ligge opp mot det objektive ansvaret, men med en subjektiv side. Det kreves således at den gitte arbeidstaker eller medhjelper har opptrådt culpøst eller forsettelig i forhold til den voldte skade, mens det for arbeidsgiver/reder oppstår uavhengig av hans subjektive skyld.⁹ Dette vil jeg komme nærmere inn på i det følgende.

Bakgrunnen til denne juridiske konstruksjonen finnes i tanken om at så lenge rederen har en vesentlig innflytelse på sine arbeidstakere, samt styringsmulighet med ansettelse og arbeidsoppgaver, er han nærmest til å bære ansvaret for de eventuelle feil hans ansatte begår. Videre er det antatt at det for en skadelidts vedkommende vil være dårlige utsikter til eventuell dekning hos en arbeidstaker, mens det for en arbeidsgivers del vil være mulig å pulverisere tapet gjennom en forsikring.

⁹ Falkanger (2004) side 141.

Det bemerkes at dette er en bestemmelse som regulerer rederens ikke-kontraktsrettslig ansvar for skade voldt av andre. Videre er det verdt å merke seg at siden sjølovens § 151 er en spesialbestemmelse, vil reglene i Lov om skadeserstatning av 13. Juni 1969. Nr. 26 kunne komme supplerende inn.

Sjølovens § 151.1. ledd lyder som følgende:

”Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste.”

Bestemmelsen reiser flere interessante tolkningsspørsmål. Av de som vil bli behandlet er således skyldkravet, tidskravet samt kretsen av personer rederen kan hefte for.

Skyldkravet:

Det vesentlige under dette punktet blir å fastlegge hva som kan sies å være ”feil eller forsømmelse,” i lovens forstand.

Det er klart at en naturlig språklig forståelse av uttrykket ikke nødvendigvis vil gi så meget. Dette på grunn av at begge uttrykk er til dels vage, samt flertydige. På samme tid er det her viktig å knytte begrepene opp mot rettsområdet man befinner seg på, nemlig sjøretten.

Dette fører til at handlinger som på land kanskje ville være ansett som erstatningsbetingende, ikke er det til sjøs og vice versa.

Man kan derfor si at det må legges en profesjonsnorm til grunn for vurderingen, og dette er en streng norm. Det kreves således mer av en sjømann, enn av den vanlige mann i gaten på området.

Når det gjelder den nærmere fastsettelsen av uttrykkene er det vanlig å se hen til¹⁰ andre lover og forskrifter som gjelder innenfor næringen. Dersom det viser seg at noen av disse er brutt, taler det i høy grad for at ansvar pålegges. Videre er det vanlig å anvende ”godt sjømannskap” som målestokk for vurderingen, hvilket viser seg i den profesjonsnormen

¹⁰ Falkanger (2004) side 148.

som er omtalt ovenfor. Man kan supplere med uttrykk fra den generelle erstatningsretten og knytte vurderingen opp mot hvordan en bonus pater familias på sjørettens område ville handlet.¹¹

Tidskravet:

Som man finner i bestemmelsen benytter lovgiver seg av uttrykket ”i tjenesten,” eller ”i skipets tjeneste.” Disse begrepene er med på å begrense den tid rederen eventuelt hefter for sine medhjelperes feil.

Det er, for eksempel, klart at rederen ikke hefter for sitt mannskap i det de er på vei til en jobb for rederen. Dette til tross for at rederen dekker hyre for reisetiden, samt reisen i seg selv.¹² Reisen i seg selv har således ikke tilstrekkelig tilknytning til ”arbeid i skipets tjeneste,” da ”arbeidet” enda ikke har startet.

Uttrykket er også med på å trekke en grense for den sakelige sammenhengen som kreves mellom den oppståtte feil og det arbeidet den respektive er satt til å utføre. Her kan det volde stor tvil hvor grensen skal trekkes. Grunnen til det er det spesielle arbeidsforholdet sjøfolk opererer under. Det er vanskelig å trekke opp klare grenser mellom arbeid og fritid på samme måte som på land. Det finnes noe belysende praksis på området som jeg vil behandle i det følgende.

- ND 1914.159 Oslo Sardinia: Her var forholdet det at det på nyttårsaften, mens skipet lå til kai i Ålesund, ble avfyrt en nyttårsrakett fra kommandobroen som antente et pakkehus. Handlingen i seg selv ble begått av skipets styrmann og rederen ble ikke funnet erstatningsansvarlig. Denne dommen er gammel og har vært utsatt for kritikk i senere tid da den er ansett som for streng. Tanken bak prinsippet er at rederen skal unngå å hefte for de ekstraordinære handlinger en medhjelper kan

¹¹ For ytterligere informasjon se Brækhus, ”Rederens Husbondsansvar,” Handelshøgskolen i Gøteborg. Skriftserie 1952:2, se også Brækhus, ”Sjø og land,” 1968 side 269 følgende, se også Selvig, ”Det såkalte husbondsansvaret,” 1968, se også Selvig, ”Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold,” TfR. 1977 side 413 følgende, se også Blom Birgitta, ”Sjølagens bestemmelser om redaransvaret,” 1985.

¹² Falkanger (2004) side 151.

forårsake, men med en ikke enkel overgang til hva rederen skal hefte for. For å kunne trekke grensen er man avhengig av å fastlegge om handlingen kan sies å ligge innenfor det man kan forvente av den ansatte, uten at handlingen i seg selv skal være altfor fjerntliggende å foreta for et rasjonelt individ.

- Et annet eksempel fra praksis er ND.1973.343. NH Trygg. Her var forholdet det at en skipssjef drev alkejakt fra broen og ved et uhell avfyrte et vådeskudd. Dette skuddet traff således en av de ombordværende. Her uttalte Høyesterett følgende: ”Det er naturlig å se det slik at vådeskuddsulykken er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipssjefen. Han var i funksjon som skipssjef og førte kommandoen. Under dette jaktet han på alker. Dette var riktignok ikke i tjenestens interesse, det var en privat fornøyelse han nyttet anledningen og sin stilling som skipssjef til. Men jakten står i sammenheng med funksjonen som skipssjef. Sett fra marineledelsenes synspunkt var det ikke upåregnelig at det ble drevet alkejakt fra marinefartøyer.” Dette førte til at staten/rederen ble holdt ansvarlig.

Som det fremgår av dommen, virker det her som at Høyesterett holder en mindre rigid linje enn i den første dommen. Det poengteres likevel, og kan utledes av dommens premisser, at selv om jakten i seg selv ikke ble utført ”i tjenestens interesse,” var det ikke upåregnelig at det kunne skje. Dette var således det avgjørende for at staten ble ilagt ansvar. Man ser således at Høyesterett her utvider bruken av bestemmelsen i forhold til tidligere og således kan sies å være retts skapende.

Kretsen av personer rederen kan hefte for:

Det fremgår eksplisitt av bestemmelsen i § 151 at rederen hefter for ulike typer medhjelpere, med til dels ulik tilknytning til det nevnte skip. Dette kan omtales som aktiv identifikasjon, ved at en reder blir ansvarlig for handlinger eller passivitet utført av andre. Mest praktisk og enklest å avgjøre er oppregningen som foretas innledningsvis i bestemmelsen som nevner ”skipsfører, mannskap, los og slepebåt.” Når uttrykket skipsfører benyttes knytter det seg primært til kapteinen. Om også førstestyrmannen er

omfattet av uttrykket er ikke så vesentlig å fastslå, da han uansett vil utgjøre en del av ”mannskapet.”

Når det gjelder ”mannskapet” er det ikke tvilsomt at dette omhandler samtlige med en tilknytning til skipet mens det er til havs. Dette betyr at så vel kokken i byssa, som eventuelt rengjøringspersonell er omfattet av bestemmelsen. Dette er således med på å favne en vid krets av personer.

Noe mer spesielt kan det synes å være at rederen hefter for ”los og slepebåt.” Dette er hjelpere, som det i visse tilfeller, er lovpålagt å bruke. Disse kan også omtales som ”tvangsloser,” som en reder er pliktig å benytte seg av i visse havner. Som man ser er det altså en vesensforskjell fra den førstnevnte gruppen rederen hefter for, ved at han der har mye større innflytelse.

Et eksempel på at rederen ble ansvarlig for tvangslosens feil finnes i ND.1923.289 NH Irma-Mignon, hvor to skip kolliderte i engelsk farvann. Som det fremgår er dette en eldre dom, men prinsippet er allikevel antatt å gjelde i dag.

Det mest uklare i bestemmelsen er å klarlegge hva som ligger i uttrykket ”eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste.” Det er her skadevolderens direkte tilknytning til skipet som er det sentrale. Dette gjelder uavhengig av om det foreligger et ansettelsesforhold mellom reder og hjelperen, noe som fører til at rederen også kan hefte for selvstendige oppdragstakere og deres ansatte. Bestemmelsen favner videre, da det ikke kan oppstilles krav om kontraktsforhold mellom hjelperen og rederen. Ved første øyekast er det lett å oppfatte bestemmelsen som en ”sekkbestemmelse” som er ment å fange opp de alternativene som ikke sorterer under noen av de tidligere nevnte benevnelser. Dette er for så vidt også tilfellet og jeg vil i det følgende forsøke å belyse innholdet av uttrykket.

- Laste og lossearbeidere er eksempler på personell rederen vil være ansvarlig for. Dette gjelder også andre lignende grupper, slik som de ansvarlige for fortøyning, vakthold og lignende. Felles for disse er at de yter en arbeidsinnsats ”i skipets tjeneste.”

- Bergere og isbrytere¹³ vil rederen normalt sett ikke hefte for, men dersom skipet tas på slep etter oppfordring, vil utfallet kunne bli annerledes.
- Agenter og ekspeditører er en annen praktisk persongruppe rederen kan hefte for. Dette gjelder uavhengig av om vedkommende er fast ansatt i rederiet eller er selvstendig næringsdrivende. Her er den avgjørende faktoren den at arbeidet som utføres, knyttes direkte til rederens skip.
- Tekniske hjelpere er en mer problematisk kategori. Her tenkes det særlig på verkstedsarbeidere, men også klassifikasjonsselskaper og tekniske konsulenter kan rederen tenkes å hefte for. I dette henseende vil det være arten av typen arbeid som utføres som vil være av viktighet. Med arten, menes her at det er tilknytningen mellom skipet og driften av det, samt arbeidet som utføres som er det vesentlige. Det foretas således en funksjonsfordeling mellom det arbeidet som utføres i skipets daglige tjeneste og det arbeidet som utføres uten at det har tilknytning til selve driften av skipet. I dette ligger at det for verkstedets eget arbeid vil rederen ikke hefte. Det har således ikke tilstrekkelig tilknytning til ”arbeid i skipets tjeneste.” Dette vil kunne være tilfelle dersom skipet står inne på verftets verksted og det oppstår skade på verkstedsarbeider. Et eksempel fra rettspraksis finnes i Rt.1931.788. NH Orwell hvor rederen ikke ble funnet ansvarlig for skade på verkstedsarbeider, voldt under arbeid på rederens skip. (Merk at rederiet kan bli ansvarlig for valg av verksted, samt manglende ettersyn med utført arbeid.) Annerledes kan det stille seg dersom skipet ligger oppankret utenfor verftet og venter på å bli satte i tørrdokk. Dersom det skulle oppstå skade på vei inn i tørrdokken, vil denne transporten kunne sies å være i interesse for skipets drift og dermed falle inn under rederansvaret.

Avslutningsvis vises det til at det for ansvar etter bestemmelsen i § 151, vil det være mulig for rederen å begrense sitt ansvar etter reglene i sjølovens kapittel 9, § 171 følgende.¹⁴ Dette er de såkalte globalbegrensingsreglene, som i vesentlig grad bygger på London

¹³ Falkanger (2004) side 153.

¹⁴ Se oppgavens punkt 4.

konvensjonen av 19. November 1976 om avgrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som endret ved protokoll av 2. Mai 1996.

Som en overgang fra prinsipalansvaret kan det drøftes om det også kan sies å eksistere et objektivt ansvar i tillegg til bestemmelsen i § 151. Da dette ikke er av betydning for M/V Server forliset vil det kun bli kort omtalt.¹⁵

Rettspraksis på området er ikke entydig. Det er derimot tegn til at det ved teknisk svikt foreligger tilbøyelighet fra domsstolenes side til å pålegge rent objektivt ansvar.

Dette ble tilfellet i ND.1921.401 NH Neptun og ND.1952.320. NH Sokrates, hvor forholdet var det at begge skip led svikt i sine reverseringsmaskiner hvilket førte til skade på landinstallasjoner. I begge dommene ble rederen pålagt objektivt ansvar.

Ansvarsformen er senere fulgt opp i ND.1969.389. NH Ladogales, men på annet skadeområdet. (Den saken gjaldt personskade.)

Det er viktig å merke seg at det råder utstrakt tvil hvor langt et ulovfestet objektivt ansvar kan sies å strekke seg for rederen.¹⁶

2.2 Lovfestet objektivt ansvar

Det spesielle for denne typen ansvar er at det inntreffer uavhengig av skyld, men etter den rammen lovgiver har trukket opp i lovverket. Her blir altså det vesentlige å finne ut om et skadetilfelle kan sies å omfattes av de ulike bestemmelser som finnes i vårt lovsystem.

Dersom det ikke er tilfelle, vil man eventuelt kunne se på om det er mulig med erstatning på ulovfestet grunnlag som omtalt ovenfor.

Utviklingen startet for ca 100 år siden, da den første norske loven som påla objektivt ansvar trådte i kraft. Dette skjedde i 1912, med innføringen av motorvognloven av 21.juni.¹⁷

¹⁵ For mer utfyllend informasjon se Selvig, Marius nummer 20, Oslo 1977, samt Falkanger (2004) side 142-143.

¹⁶ Falkanger (2004) side 143.

¹⁷ For utfyllende informasjon om bilansvaret se Lødrup (2005) side 175.

Etter dette har flere lover kommet til, blant annet jernbaneansvarsloven, luftfartsloven, folketrygdloven, produktansvarsloven, forurensningsloven og skadeserstatningsloven for å nevne noen.

Av større interesse i tilknytning til oppgaven er utviklingen på sjørettens område.

Viktigst er reglene i sjølovens kapittel 10, som pålegger rederen rent objektivt ansvar for forurensningsskade voldt ved oljesøl. Den registrerte eieren av et skip er her den som blir å regne som ansvarlig. Jeg vil i det følgende ta for meg reglene knyttet til kapittel 10 i sjøloven og knytte disse opp mot MV Server forliset der det lar seg gjøre. Det er viktig å merke seg samspillet mot andre lover, hvilket vil bli omtalt under oppgavens punkt 3. Her nevnes bare kort at Lov om vern mot forurensning og avfall 13.mars 1981 nr 6, også faller inn under det objektive lovfestede ansvaret, samt vil kunne fylle inn og supplere sjølovens regler. Videre nevnes det at kapittelet opererer med tre ulike systemer avhengig av skips eller innretningstype som transporterer oljen, samt etter hva slags type olje det er som transporteres. Dette vil bli presisert i det følgende.

2.2.1 Det konvensjonsbestemte oljesølsansvaret i sjølovens kapittel 10

Dette ansvaret er hjemlet i bestemmelsen i sjølovens § 191 og § 206, som i tillegg til å operere med objektivt ansvar oppretter en forsikringsplikt etter § 197, for visse typer skip. Viktigst i historisk henseende er her at kapittelet inkorporerer ansvarskonvensjonen fra 1992.¹⁸ Denne konvensjonen regulerer i utgangspunktet bare visse typer forurensning, forårsaket av visse typer skip, som transporterer visse typer olje på visse avgrensede områder. Det er et komplisert samspill mellom ulike regelverk som befinner seg i kapittel 10. Der hvor ansvarskonvensjonen i utgangspunktet ikke kommer til anvendelse etter § 191, vil prinsippene i konvensjonen bli benyttet på andre skader som egentlig ikke faller

¹⁸ Det norske navnet er: Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade, med tilleggsfondsprotokoll fra 2003.

inn under konvensjonen. Grunnen til dette er henvisningene i sjølovens § 208¹⁹, som jeg i det følgende vil komme nærmere tilbake til.

Videre inkorporerer kapittelet i § 201, Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølsskade.²⁰ Dette fondet er ment som en ytterligere ”katastrofedekning” i tillegg til de særskilte ansvarsgrenser som oppstilles etter ansvarskonvensjonen. Det bemerkes at fondskonvensjonen kun gjelder som supplement til ansvarskonvensjonens bestemmelser og får således ikke anvendelse etter § 208, som gir grensene i kapittel 9 anvendelse.

Mye av bakgrunnen for utviklingen på området kom som svar på de store skipsulykkene med tankskip. Av de nyere forlisene nevnes for eksempel Prestige i 2002 og Erika i 1999. Videre var det av stor betydning for erstatning av det offentliges utgifter til avverging og opprydning av oljesøl. Jeg vil i det følgende ta for meg oppbygningen av systemet, mens den praktiske gjennomføringen og selve begrensningssystemet vil bli omtalt i oppgavens punkt 4.2.

For å finne ut om det konvensjonsbaserte ansvarssystemet kommer til anvendelse er det flere vilkår som må være oppfylt. Disse oppstilles i henholdsvis § 191 og § 206 i sjøloven.

- For det første er det et krav at skipet må være konstruert for transport av olje, hvilket i praksis vil si at det er et tankskip.²¹ Videre kreves det at skipet rent faktisk må anvendes til slik transport i det uhellet inntreffer, eller være på en etterfølgende transportetappe. Den eneste måten rederen kan unngå ansvar på, etter denne bestemmelsen, er om han kan godgjøre at skipet ikke hadde rester etter slik transport, som nevnt ovenfor, om bord. Dersom skipet omfattes av bestemmelsen, er det ikke et krav at den oljen som unnslipper har vært en del av lasten. Dette fører

¹⁹ Det ikke konvensjonsbestemte oljesølsansvaret etter § 207, vil ikke bli omtalt da det ikke har relevans for MS Server forliset.

²⁰ Se oppgavens punkt 4.2.1.

²¹ Falkanger (2004) side 178.

til at for eksempel bunkersoljesøl²² fra lastede tankskip vil falle inn under det konvensjonsbaserte ansvaret. Se sjølovens § 191.3.ledd

- Det stilles visse typer krav til den oljen som omfattes av konvensjonen for at den skal komme til anvendelse. Dette er regulert i sjølovens § 191.4.ledd, hvor det kreves at oljen er av typen bestandig hydrokarbon mineralolje. Eksempler på denne oljetyper som nevnes i loven er råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje. Dette er oljetyper som vanskelig oppløses i vann og som derfor kan forårsake store skader dersom de unnslipper. I tilfellet med MV Server forliset, var en del av den oljen som unnslopp skipet smøreolje. Det er likevel viktig å merke seg at MV Server var et tørrlastskip, og at reglene i ansvarskonvensjonen derfor ikke kommer til anvendelse. Som vi skal se senere er det andre lover og regler som vil komme inn å påvirke oppgjøret etter forliset.
- Det oppstilles videre som et krav at det er skade eller tap utenfor skipet som omfattes, se sjølovens § 191.2.ledd. bokstav a. Dette betyr at det for en lasteiers del, ikke vil være utsikt til dekning etter konvensjonens bestemmelser dersom hans last har blitt kontaminert. Her vil hans alternativ være transportforsikringen primært.
- Det fjerde kravet som oppstilles knytter seg til reglene om geografisk område, se sjølovens § 206. Her er det krav om at forurensningsskaden må ha oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone eller i en annen konvensjonsstat eller i dennes økonomiske sone. Det spesielle med bestemmelsen er det, at selv om forurensningsskaden i seg selv er forårsaket utenfor disse nevnte områder, vil reglene kunne komme til anvendelse. Dette gjelder dersom det er truffet tiltak for å unngå eller begrense oljesøl, og de påløpte utgiftene vil dermed falle inn under konvensjonen, forutsatt at forurensningsskaden ville kunne inntreffe på en slik stat som tidligere nevnts område.

²² Se oppgavens punkt 3.3, om Bunkerskonvensjonen.

- Det femte og siste kravet som oppstilles i § 206 er at konvensjonen ikke kommer til anvendelse på statlige skip og militære fartøyer. Videre kreves det at disse skipene benyttes i ikke – kommersiell virksomhet.

Dersom de kriterier som oppstilles i §§ 191 og 206 er oppfylt, vil ansvarsgrensene i § 194 kunne komme til anvendelse.²³ I tillegg vil oljefondet kunne komme supplerende inn ut over ansvarsgrensen som oppstilles i § 194, dersom denne overskrides.

2.2.2 Unntak fra det konvensjonsbestemte oljesølsvernet

Når man sier at ansvaret etter konvensjonen er objektivt, er dette noe som ikke stemmer fullt ut. Det er nemlig slik, at i tråd med den alminnelige erstatningsrett, eksisterer det også på dette området unntak fra hovedregelen. Disse unntakene er, som vi skal se, meget snevre. Da disse reglene ikke vil komme til anvendelse på M/V Server forliset, vil de kun få en kort omtale. Det er tre forhold som kan fritta en reder for ansvar, og disse kan omtales som force majeure begivenheter, se sjølovens § 192.

- Det første unntaket knytter seg til krig og krigslignende handlinger, samt naturbegivenheter av ”usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter.” Dette er begivenheter som ligger så langt utenfor rederens kontroll, at det vil virke støtende om han skulle bli holdt ansvarlig for skade forvoldt av en av de nevnte grunner.
- Det neste unntaket knytter seg til skade påført av utenforstående tredjemann. Her er det påfallende å trekke paralleller til terrorisme som kan ramme skip av denne typen.
- Den siste grunnen til at ansvaret kan bortfalle er dersom ulykken ”i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.”

²³ Se oppgavens punkt 4.2. for ansvarsgrensene som oppstilles.

Man skal merke seg at disse ansvarsfritaksgrunnene er uttømmende regulert og at utvidende tolkning av bestemmelsen er lite sannsynlig at vil inntreffe. Dette begrunnes med den forholdsvis klare utformingen bestemmelsen har fått.

2.2.3 Oljesølsansvar undergitt globalbegrensning

Det finnes oljesølsskade som kan oppstå uten og være dekket av det konvensjonsbestemte oljesølsansvaret som omtalt i punkt 2.2.1, i § 191 eller § 207. På grunn av dette har vi reglene i § 208, som fungerer som et bindeledd mellom den oppstått oljesølsskade som faller utenfor det konvensjonsbestemte oljesølsansvaret i kapittel 10, men gis rett til ansvarsbegrensning etter kapittel 9 i sjøloven.

Videre er det viktig å merke seg at det ikke oppstilles krav om forsikringsplikt for denne typen ansvar, samt at eventuelle overskytende krav ikke kan meldes i det internasjonale erstatningsfondet.

Jeg vil i det følgende ta for meg bestemmelsen i den rekkefølgen den oppstilles i § 208. Som det fremgår er bestemmelsen delt i to avhengig av hva slags type skip som bærer oljen og typen olje som søles.²⁴

Første ledd omhandler søl av bestandig olje fra skip eller innretninger som ikke transporterer olje som last i bulk. Dette følger av ordlyden ”annet skip, boreplattform eller lignende flyttbar innretning enn nevnt i § 191.3.ledd.” Dette kan for eksempel være tørrlastskip eller tankskip i ballast. Viktig er det å merke seg at reglene i §§ 191 og 192 er gitt tilsvarende anvendelse på denne typen oljesøl og tiltak truffet for å avverge eller begrense slik skade. Dette fører til at ansvaret er objektivt etter § 191, etter ordlyden ”Eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade.”

Videre er det oppstilt visse unntak i § 192, som kan føre til at eieren av skipet allikevel kan bli ansvarsfri under gitte forutsetninger.²⁵

²⁴ Falkanger (2004) side 185.

²⁵ Se oppgavens punkt 2.2.2.

Når det gjelder bestemmelsens geografiske virkeområde reguleres det i § 208.1.ledd som gir bestemmelsen anvendelse på forurensningsskade her i riket eller på den norske delen av kontinentalsokkelen. Dette anvendelsesområdet utvides i bestemmelsens 2. ledd som gir første ledd anvendelse også på det åpne hav utenfor den norske delen av kontinentalsokkelen for så vidt norsk erstatningsrett kommer til anvendelse.

I bestemmelsens tredje ledd gjøres ansvaret etter første og andre ledd begrensingsberettiget etter reglene i sjølovens kapittel 9. Dette fører til at ansvaret etter bestemmelsen omfattes av sjølovens §§ 172a med tilhørende ansvarsgrenser i 175a, i forbindelse med opprydningstiltak etter sjøulykker.

Bestemmelsens fjerde ledd skiller seg fra de andre ved at den omhandler søl av annen bestandig olje enn nevnt i § 191.4.ledd og ikke-bestandig olje og oljeholdig blanding. Det som gjør denne bestemmelsen spesiell er at det her ikke oppstilles noe krav til hvordan skipet eller innretningen faktisk transporterer oljen. Dette betyr at for eksempel bunkersoljesøl²⁶ vil være omfattet av § 208 og fjerde ledd gir første til tredje ledd tilsvarende anvendelse.

Det bemerkes at MS Server var et tørrlastskip, hvilket gjør at bestemmelsen kommer til anvendelse på forliset.

²⁶ Se oppgavens punkt 3.3, om Bunkerskonvensjonen.

3 Tilstøtende lover og konvensjoner

Som man har vært inne på tidligere i oppgaven er det flere lover enn sjøloven som kommer supplerende inn ved en sjøulykke. Disse kan, i noe ulik grad, påvirke og utfylle bestemmelsene i sjøloven på ulike måter. Felles for de to første som omhandles, er den myndigheten staten er gitt til å gi pålegge om visse tiltak i forbindelse med en sjøulykke.²⁷ Dette er til dels pålegg det kan settes rettslige sanksjoner bak, samt at de kan påvirke utfallet ved erstatningsberegningen som skal foretas. Samtidig vil spørsmålet om regress, dersom staten setter i verk tiltak, bli berørt under behandlingen av de respektive lover. Det er viktig å ha for øyet at mye av denne lovgivningen, sett hen til utviklingen som har vært de siste årene, er svært ny. Ser man på historien er det først de siste 30-40 årene at man har fått til dels mye større fokus på de miljømessige aspektene ved skipsfart, så vel som annen forurensing. Dette har gjort at reglene som er utarbeidet er av god kvalitet, ved at de benytter moderne ord og uttrykk i sin tekst. Dette er igjen med på å gi mindre rom for tolkningstvil og det blir således enklere å holde seg til det objektive tolkningsprinsippet.

3.1 Forurensningsloven

Det sentrale regelverket i Norge, når det gjelder forurensning er forurensningsloven av 13.mars 1981 nr.6. Dette regelverket, er som vi skal se, altomfattende. Med det menes at det dekker alle former for forurensing uavhengig av hva forurensningskilden er.

Man kan i utgangspunktet dele de ulike regelsettene inn i tre kategorier.

- Den ene delen er regler som tar sikte på å forhindre at forurensning faktisk skjer.
- Det andre punktet er bestemmelsene som omhandler reglene om beredskap og minimalisering av skade dersom forurensing skulle forekomme.
- Til sist har man reglene som skal sikre at tap og opprydningstiltak blir dekket gjennom et velutbygd ansvarssystem.

²⁷ Se oppgavens punkt 5.2 om følgene av å ikke etterkomme pålegg gitt av myndighetene.

Det er viktig å merke seg at forurensingsloven er en generell lov. Dette fører til at tolkningsreglene om *lex specialis* kan komme til anvendelse og således, som spesialregler, gå foran forurensningslovens bestemmelser. Dette følger av forurensningsloven § 53.

Lovens formål oppstilles i § 1 hvor det gjøres et skille mellom henholdsvis ”vern mot forurensing” og å ”reducere mengden av avfall.” Dette skillet er viktig å merke seg innledningsvis, da det særlig får betydning for sjøulykker og skip. Uttrykkene er nærmere presisert i lovens § 6 og § 27. Dette vil jeg komme nærmere tilbake til senere.

3.1.1 Om vernet mot forurensing

Som tidligere nevnt gjelder også forurensingsloven for sjøulykker. Dette fremgår klart av forurensingsloven § 7, hvor man finner en generell plikt til å unngå forurensing. Forutsatt at det ikke er akseptert forurensing som nevnt i §§ 8, 9 eller 11. Disse bestemmelsene vil jeg ikke gå nærmere inn på, av hensyn til oppgaven, samt MV Server forliset og de bestemmelsene som der kommer til anvendelse.

Ansvarssubjektet i bestemmelsen omtales som ”den ansvarlige.” Dette blir også benyttet i § 174 i sjøloven, men har ikke nødvendigvis det samme innholdet. Jeg vil derfor kort redegjøre for tolkningen av det.²⁸

Utgangspunktet er at det er eieren som er ”den ansvarlige,” se forurensningsloven § 55. Allikevel vil det ved en utstrakt utleie være brukeren som er nærmest til å bære ansvaret. Her kan man trekke parallellen til et bare boat charterparti, hvor rederverdighetene overdras til chartereren, og det er således ikke den formelle eieren, men den som disponerer skipet som blir holdt ansvarlig.

En mellomform er heller ikke utenkelig, og det er således mulig at man kan ha flere ansvarlige på samme tid. Et annet vesentlig moment vil kunne være å se hen til hvem som har økonomisk interesse knyttet til den forurensende gjenstand eller eiendom.

²⁸ For utfyllende informasjon om spørsmålet se Bugge (1999) kapittel 12 til 14 og Berger (2000) side 13.

Det legges til grunn²⁹ at det i sjøfartsforhold vil ”den ansvarlige” være den personkretsen som favnes av bestemmelsene i sjølovens §§ 171, 194 jfr. 193, altså de som har rett til ansvarsbegrensing.

3.1.1.1 Tiltaksplikten

Ovenfor har man sett på forutsetningene for verne mot forurensning, altså tiden som ligger før en eventuell forurensning oppstår. Under dette punktet vil oppgaven omhandle det tilfellet at det er oppstått en situasjon med fare for forurensning (her vil grunnstøtning for et skip være et godt eksempel) eller at forurensningen alt har inntrådt, som nevnt i forurensningsloven § 7.2.ledd.

Dersom dette først er tilfelle vil det føre til utløsning av tiltaksplikten og kostnadsansvaret som er regulert i § 7.2 til 4. ledd. Det presiseres i forarbeidene i Ot.prp.nr.11 1979-1980 side 96 følgende at det i praksis ikke bør stilles for strenge krav til hvor stor fare som må foreligge for at tiltaksplikten inntreffer. I vurderingen av hvor høy sannsynlighetsgrad som må foreligge, er det flere momenter som kan virke inn. Av de mest vesentlige nevnes hensynet til omfanget av de eventuelle skader og ulemper som kan oppstå. Videre kan en særlig mistanke om at forurensning kan inntreffe, være tilstrekkelig til å begrunne tiltaksplikt. Her ser man klart at lovgiver har ønsket å opptre under ”føre var” prinsippet ved at tiltaksplikten utløses forholdsvis enkelt. Dette er med på å sikre bedre ivaretagelse av miljøet og samfunnet for øvrig.

Det er her viktig å se samspillet til bestemmelsene i lovens kapittel 6 om akutt forurensning. Av særlig betydning er § 40, som oppstiller krav om at den som driver virksomhet som kan forårsake forurensning, skal sørge for nødvendig beredskap som står i rimelig forhold til sannsynligheten og omfanget av en eventuell forurensning. Dersom dette relateres til skipsfarten, forstår man at det på ulike typer skip skal eksistere diverse redningsutstyr, samt for eksempel lenser til å kontrollere utslipp eller søl med.

²⁹ NOU 2002:15, side 22.

Forurensningsmyndighetene er gitt hjemmel i loven til å oppstille forskrifter eller fatte vedtak angående kravene til beredskapen etter § 40.1.ledd.

I § 46 oppstilles samspillet mellom ”den ansvarlige” etter bestemmelsen i § 7 og forurensningsmyndighetenes intervensjonsrett ved aksjoner mot akutt forurensing.

Bestemmelsen er belysende for MV Server forliset, da Fedje kommune og kystverket var raskt ute med å iverksette tiltak, etter at grunnstøtningen var et faktum.

Når det gjelder forståelsen av hva som anses som forurensing er det presisert i lovens § 6, som jeg ikke vil gå nærmere inn på. Selve tiltakene i seg selv presiseres ytterligere i § 7.2.ledd dersom forurensning alt har inntrådt. De kan gå ut på å ”stanse, fjerne eller begrense virkningen” av forurensingen. Denne tiltaksplikten er ikke avhengig av pålegg fra myndighetenes side for å ha rettsvirkninger knyttet til seg.

Viktig å merke seg er det også at det opereres med et rimelighetskrav til de tiltak som iverksettes i § 7.2.ledd inf. Tiltakene må således stå i ” et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås.” Dersom man tolker dette begrepet finner man at man må foreta en avveining mellom tiltakene som iverksettes og den eventuelle miljømessige gevinsten som oppnås. I dette ligger det at det er objektive kriterier, slik som kostnadene ved tiltakene og den forventede miljømessige gevinst som veies mot hverandre.³⁰ Subjektive forhold, kan komme til anvendelse under visse forutsetninger.³¹

En annen side av saken er at myndighetene etter § 7.4.ledd kan pålegge den ansvarlige å treffe slike tiltak som nevnt ovenfor, samt sette en frist for gjennomføringen av de. Dette er da eventuelt et forvaltningsvedtak og forvaltningsrettens regler kommer således til anvendelse.

Da slike tiltak ofte vil være av prekær betydning å få iverksatt snarest mulig, vil man kunne benytte seg av unntaksbestemmelsen i forvaltningsloven. Et eksempel vil kunne være å ikke gi forhåndsvarsel etter forvaltningsloven § 16.3.ledd.

Dette bringer oppgaven over til neste punkt.

³⁰ Ot.prp.nr.11 (1979-1980) side 97.

³¹ For utfyllende informasjon se Bugge, (1999) side 319-328.

3.1.1.2 Myndighetenes sanksjons og intervensjonsmuligheter

I drøftelsen ovenfor har fokus vært på tiltaksplikten som påhviler så vel den ansvarlige som kommune og staten. I dette punktet vil fokus retts mot de sanksjonsmulighetene myndighetene er gitt ved forurensningsskade og rekkevidden av de pålegg som kan fattes i vedtaks form, samt at kostnadsspørsmålet vil bli omtalt.

Når det gjelder myndighetenes intervensjonsmuligheter er det lovfestet i forurensingsloven § 46.3.ledd at myndighetene helt kan overta kontrollen med visse typer ulykker eller skader.

Det oppstilles som krav at det må være et ”større tilfelle” for at intervensjon skal kunne foretas. Hva som nærmere menes med ”større tilfelle” er umiddelbart ikke enkelt å fastlegge. Det er her naturlig å se hen til ulykker av ikke uvesentlig betydning, men som ellers i jussen er man overlatt til å se helhetlig på tilfellet. Illustrerende kan M/V Server forliset være i dette tilfellet, da Kystverket gikk inn og overtok hele kommandoen over forliset. Kystverket er da å regne som ”statelig forurensningsmyndighet” etter § 46.2.ledd.

Videre reguleres statens intervensjonsmulighet i § 74, som omhandler det tilfellet at pålegg etter § 7.4.ledd eller § 37.1. eller 2.ledd ikke etterkommes. Dersom det er tilfelle, vil forurensningsmyndighetene selv kunne ”sørge for iverksetting av tiltakene.” I dette ligger at det ikke nødvendigvis behøver å være forurensningsmyndighetene selv som står for utførelsen av tiltakene. Det er tilstrekkelig at de organiserer og overlater det praktiske arbeidet til andre, men man skal merke seg at det kun er den ”ansvarlige” som kan pålegges slikt arbeid etter bestemmelsen. Når det gjelder kostnadsspørsmålet knyttet til denne typen forurensning, er staten gitt regressmulighet i § 76, fra den som er ansvarlig for forurensingen. Denne bestemmelsen er forventet å komme til anvendelse på MS Server forliset.³²

³² Se oppgavens punkt 6 om avsluttende betraktninger.

Forurensningsloven er bygget opp under prinsippet om at forurensere skal betale, også kjent som det internasjonale miljørettslige prinsippet om "Polluter Pays Principle." Dette er kommet eksplisitt til uttrykk i forurensningslovens § 2.5.punkt. som sier at "kostnader ved å hindre eller begrense forurensning og avfallsproblemer skal dekkes av den ansvarlige for forurensningen eller avfallet." Mer konkret er lovens kapittel 8, som omhandler det tidligere nevnte prinsipp om objektivt ansvar for forurensere.³³ Av stor betydning er § 53, som gir sjølovens kapittel 9 og 10 om rederens begrensingsrett anvendelse fremfor forurensningslovens regler. Man får altså et godt eksempel på samspillet mellom de to lovene.

Som det fremgår av § 2 sin overskrift oppstiller den "retningslinjer" som skal legges til grunn ved gjennomføringen av loven. Dette er et uttrykk som ikke er meget brukt i lovsammenheng og fortjener derfor en rask oppklaring. Siden bestemmelsen omtales som retningslinjer, er det naturlig at man ved å være lojal mot lovgiver, ikke kan oppfatte bestemmelsene som rettsregler i snever forstand.³⁴ Allikevel er det "veiledende retningslinjer" det er tale om, som sakene fortrinnsvis skal avgjøres ut fra, og i samsvar med.

3.1.2 Forurensningslovens regler om skipsvrak og avfall

Som det ble poengtert innledningsvis, opererer forurensningsloven med et skille mellom vern mot forurensning (som omtalt ovenfor) og håndtering av avfall. Dette skillet gir seg utslag i tilknytning til anvendelsen av lovens regler om fjerning og opprydningsplikt etter sjøulykker og om ansvaret for kostnader ved slike tiltak.³⁵

Utgangspunktet er at forurensningsloven § 5.2.ledd fastsetter at det for de ulike transportmidler gjelder de spesielle lovene. I oppgavens tilfelle vil dette da være sjødyktighetsloven. I forbindelse med dette er det viktig å merke seg at bestemmelsen bare

³³ Prinsippet er utførlig behandlet av Bugge (1999) kapittel 4.

³⁴ For utfyllende info se Ot.prp. nr. 11 (1979-80)

³⁵ NOU 2002:15 side 19.

har betydning i forhold til forurensningsbegrepet. Dette fører igjen til at det for skipsvrak og avfall ikke vil innskrenke bruken av forurensningsloven §§ 28 jfr 37 som omhandler den ansvarliges plikt til å fjerne skipsvrak og avfall. Det betyr at bestemmelsene kommer til full anvendelse i tilfelle av en sjøulykke.

Det bemerkes kort, at det for forurensningslovens bestemmelser om vern mot forurensning og håndtering av skipsvrak og avfall, eksisterer det til dels ulike vilkår for plikten til å sette i verk tiltak samt virkninger knyttet til kostnadsansvaret.

Forurensningsloven § 28 opererer med et generelt forbud mot at man ”tømmer, etterlate, oppbevare eller transportere avfall,” som kan være skjemmende eller til skade. Går man til § 27, finner man en definisjon på de ulike begreper som benyttes i lovens kapittel 5. Som man ser fremgår det av 1.ledd i bestemmelsen at som ”avfall forstås kasserte løløregjenstander eller stoffer.” Uttrykket ”løløregjenstander” gir en umiddelbar assosiasjon til gjenstander av noe mindre størrelse enn et skip, etter en objektiv forståelse av lovens ordlyd. Dette har lovgiver tatt til følge, med den konsekvens at det i Ot.prp.nr.11 (1979-1980) side 149 ble poengtert at det forbudet også burde gjelde skipsvrak, men at det ikke var naturlig å omtale det som ”avfall.” Dette var bakgrunnen for det eksplisitte tillegget til § 28. 1.ledd.2.punktum hvor blant annet skipsvrak er særlig nevnt.

De materielle vilkårene for fjernings eller opprydningsplikten vil være:

- det etterlatte skipet og det som er, eller har vært om bord, kan karakteriseres som ”skipsvrak” eller ”avfall” fra skipet, og
- skipsvraket eller avfallet må ”virke skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet.”

Når det gjelder skjemmende, fremgår det av forarbeidene³⁶ at det er en visuell/estetisk vurdering. I tilknytning til M/V Server blir således spørsmålet om vraket kan sies å virke

³⁶ Ot.prp.nr.11 (1979-1980) side 134.

”skjemmende” på omgivelsene. Det faktum at vraket ligger helt i utkanten av kysten, med den plasseringen det faktisk har, er det tvilsomt om dette kan være tilstrekkelig for pålagt fjerning. Det må således foretas en konkret vurdering ut fra forholdene på stedet hvor vraket ligger.³⁷

For M/V Server sin del vil dette kunne være en bestemmelse av betydning. Dette sies på bakgrunn av at akter delen av skipet fortsatt står på grunn. Dette er et klassisk eksempel på ”skipsvrak” i lovens forstand, da bergning er utelukket.

Kommunen er etter bestemmelsen i § 37.2.ledd gitt adgang til å gi særskilt pålegg om fjerning eller rydding av avfall. Når det gjelder kostnader ved fjerning eller opprydning knyttet til skipsvrak, inneholder § 37.2.ledd ingen tilsvarende bestemmelse som i 1. ledd. Dette fører til at et eventuelt kostnadsansvar følger av refusjonshjemmelen i § 76 jfr. § 74, i forurensningsloven.³⁸ Bestemmelsen i § 37.2.ledd gjelder kun for det offentlige, og utgifter som andre har dekket, vil ikke kunne kreves med hjemmel i forurensningsloven. Adgangen til å gi pålegg om fjerning og opprydningstiltak er snevrere etter forurensningsloven § 37 enn havne og farvannsloven §§ 18.3.ledd og 20, som gir rom for tiltak ved mindre alvorlige sjøulykker.

Etter § 37.3.ledd finner man at det er ”nødvendig opprydning” som skal foretas. Hva som ligger i uttrykket er ikke umiddelbart enkelt å få fatt på. Det utdypes således ikke videre i forarbeidene hva som ligger i uttrykket. Det er derfor i stor grad³⁹ overlatt til forurensningsmyndighetenes skjønn å avgjøre ”nødvendigheten.” Det er imidlertid viktig å merke seg at her, som eller i forvaltningsretten, kommer prinsippet om forholdsmessighet inn.

³⁷ Når det gjelder vurderingen av om fjerning kan foretas etter havne og farvannslovens bestemmelser, reises spørsmålet på ny under punkt 3.2.

³⁸ Se oppgavens punkt 6 om avsluttende betraktninger.

³⁹ NOU 2002:15 side 20.

3.2 Havne og farvannsloven

Havne og farvannsloven er en lov som kan komme til anvendelse på sjøulykker, men med delvis annerledes formål enn forurensningsloven. Dette gjør at samspillet mellom de to lovene til dels er overlappende på visse områder. Jeg vil i det følgende, kort redegjøre for de bestemmelsene som kan komme til anvendelse ved sjøulykker.

Lovens formål er regulert i havne og farvannsloven § 1. Her fremgår det at formålet er: ”å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdsele.” Det er altså flere hensyn som skal legges til grunn ved anvendelsen av loven. Etter forarbeidene⁴⁰ uttrykker formålsbestemmelsen den generelle målsetning for de oppgaver loven er ment å løse, og gi utgangspunkt for tolkningen av de ulike bestemmelsene. Formålsparagrafen er ikke ment å være uttømmende og også andre hensyn kan komme inn ved vurderingen.

Uttrykket ”havn” er ikke nærmere definert i bestemmelsen. Dette fører til at det antas at havner av alle størrelser, natur skapte som menneske skapte, private og offentlige, samt uavhengig av omfang, dybde og utstyr omfattes.⁴¹

Viktigere er bestemmelsene som finnes i lovens §§ 18, 20 og 32.

Offentlig myndighet er i § 18.3.ledd gitt en generell adgang til å gi pålegg om ”nødvendige tiltak” dersom fartøy, varer og gjenstander ”kan volde fare eller skade.” På samme måte kan det gis pålegg om å fjerne ”vrak og gjenstander som synker, strander, forlates eller henlegges.”

Tilsvarende som i forurensningsloven, rettes et eventuelt pålegg til eieren på ulykkestidspunktet. Dette vil i praksis som oftest være rederen i sjørettslig forstand. Når det gjelder tolkningen av § 18.3.ledd og fjerning av ”vrak og andre gjenstander som synker” kreves det ytterligere spesifisering. Begrepet er ment å omfatte alt som er eller har

⁴⁰ Ot.prp.nr.03 (1983-1984)

⁴¹ Norsk Lovkommentar 16.april 2007, note 1 til § 1 i havne og farvannsloven.

vært om bord i skipet, med unntak for olje og andre flytende stoffer som unnslipper skipet.⁴² Dette følger også av en tolkning av lovens formål, som i utgangspunktet i liten grad er ment å verne mot forurensning.

For at pålegg om fjerning, opprydning og andre ”nødvendige tiltak” er kravet at skipet eller gjenstandene ”kan volde fare eller skade.” Hva som ligger i disse uttrykkene må derfor tolkes i lys av formålsparagrafen.

Jeg vil i det følgende ta for meg hva som kan være omfattet:

- Dersom gjenstandene eller fartøyet innebærer ulemper av betydning for trafikkavviklingen må det antas å falle inn under bestemmelsen.⁴³
- Skip som er sunket eller grunnstøtt i havneområdet, må sies å falle inn under bestemmelsen. (M/V Server sitt forskip, som for tiden ligger på grunn inne i havnen i Ågotnes, vil her være et eksempel på bruken av bestemmelsen.)
- Skipsvrak, som vanskeliggjør utbyggingen av en havn, vil kunne falle inn under bestemmelsen.

Dersom et skip ligger sunket, må det foretas en helhetlig vurdering, hvor ferdselen i området, dybde, farvannstype og lignende vil inngå som viktige elementer.

Siden forurensningsloven er den primære loven for forebygging av forurensning, har det liten betydning å trekke grensen for hvor langt havne og farvannsloven kan benyttes til å vektlegge rene forurensningsmessige hensyn.

Også her, som i forurensningsloven, er myndighetene gitt adgang til å gripe inn dersom det kreves at man må handle raskt. Dette er nedfelt i § 20, som pålegger plikt til å etterkomme pålegg, samt rett for myndighetene til å iverksette tiltak. Dersom dette gjøres, vil eieren/rederen være erstatningsrettslig ansvarlig for kostnader som påløper etter § 32, med de begrensninger som følger av sjølovens kapittel 9 i § 175a jf. § 172a.

⁴² For utfyllende informasjon om oljesøl se oppgavens punkt 2.2.

⁴³ NOU 2002:15 side 18.

3.3 Nye ikke i kraft trådte konvensjoner

Bunkerskonvensjonen:

IMO vedtok den internasjonale konvensjonen av 23.mars 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesøl i 2001.⁴⁴ Denne konvensjonen etablerer regler om rederens ansvar i forbindelse med bunkersoljesøl, som er unntatt fra sjølovens kapittel 10, og etablerer forsikringsplikt for dette ansvaret som er gjort objektivt. Norge har undertegnet, men enda ikke ratifisert konvensjonen og den er enda ikke trådt i kraft. Når det gjelder beløpsbegrensningene av ansvaret, er ikke det regulert i konvensjonen, hvilket fører til at ansvarsbegrensningene i sjølovens kapittel 9 også her vil komme til anvendelse. Lovteknisk er det forventet at konvensjonen vil bli innkorporert i sjølovens kapittel 10.⁴⁵ Etter dagens regler, reguleres bunkersoljesøl av bestemmelsen i sjølovens § 208, som tidligere er omtalt.⁴⁶ Da konvensjonen ikke vil komme til anvendelse på M/V Server forliset, vil den ikke bli nærmere omtalt.

HNS konvensjonen:

IMO vedtok i 1996, den internasjonale konvensjonen av 3. mai 1996 om ansvar og erstatning for skade i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer. (Omtales som HNS konvensjonen.) Denne konvensjonen ble utarbeidet på bakgrunn av at det tidvis transporteres gods til sjøs med svært farlige eller skadelige egenskaper. Oppbygningen av konvensjonen er modellert etter mønsteret som finnes i oljesølskonvensjonen av 1992. Se oppgavens punkt 2.2 og 4. Konvensjonen omfatter så vel forurensningsskade som andre skader som er forårsaket av lastens farlige og skadelige egenskaper, som for eksempel brann og eksplosjon.

Konvensjonen opererer med et objektivt ansvar for skipets eier, som er undergitt en særskilt ansvarsgrense beregnet ut fra skipets tonnasje. Denne grensen er satt til maksimalt

⁴⁴ St.meld.nr.14 (2004-2005)

⁴⁵ Etter telefonsamtale med Justisdepartementet.

⁴⁶ Se oppgavens punkt 2.2.3.

100 millioner SDR, for de største skipene. Viktig å merke seg er her, er at beløpene for de største skipene vil være betydelig høyere enn etter globalbegrensingskonvensjonen og sjølovens kapittel 9.

Dersom beløpet ovenfor viser seg å ikke være tilstrekkelig vil skal skader og kostnader dekkes av et internasjonalt erstatningsfond, opp til ett maksimalansvar på opp til 250 millioner SDR. Når det gjelder finansieringen av dette fondet, er det ordnet slik at det pålegges en avgift på mottak av de farlige stoffene som omfattes av konvensjonen.

Videre er det aller vesentligste ved konvensjonen at det lovfestes⁴⁷ et objektivt ansvar for personskader, forurensningsskader, reglene om forsikringsplikt, utvidelse av retten til å kreve erstatning direkte av fra forsikringsgiveren ("direct actions") samt høyere ansvarsgrenser.

Hovedelementet er således den store bedringen i dekningsmulighetene som vil foreligge for de skadelidte. Når det gjelder de praktiske konsekvensene av konvensjonen er det kjent at Norge i liten grad har noen import av betydning av de stoffer konvensjonen gjelder. Det antas således at det kun er snakk om 10 til 15 bedrifter som behandler de nevnte stoffer. Det poengteres videre at det er knyttet stor usikkerhet til de opplysningene som finnes om norske mottak av farlige stoffer. Dette gjør at det ovennevnte tall ikke kan tas på ordet. Som på mange andre områder av sjøretten er det viktig å merke seg at de øvrige nordiske landene også har til hensikt å gjennomføre konvensjonen. Dette vil være med på å styrke den nordiske rettsenheten på området.

Av lovtekniske bemerkninger uttales det i forarbeidene⁴⁸ at det tas sikte på å innarbeide konvensjonens bestemmelser i sjølovens kapittel 11. Dette kapitlet har stått ubrukt, nettopp med tanke på vedtakelsen og gjennomføringen av HNS konvensjonen.⁴⁹

På bakgrunn av at konvensjonen ikke har noen praktisk betydning i forhold til M/V Server, vil den ikke bli ytterligere omtalt.

⁴⁷ NOU 2004:21, side 7.

⁴⁸ NOU 2004:21, side 23.

⁴⁹ Ot.prp.nr.55 (1993-1994) side 19.

4 Begrensningssystemet

Sjøfarten har til all tid vært en risikopreget næring. Jeg vil derfor innledningsvis⁵⁰ si noe om de tap som kan tenkes å oppstå i forbindelse med driften av skipet. For å forenkle den videre fremstillingen forutsetter jeg i det følgende at eier og rederposisjon er sammenfallende, da ansvaret i stor grad knyttes opp mot rederposisjonen.

Begrensningssystemet kjennetegnes ved at det opprettes et maksimumsansvar/ansvarstak for en eventuell erstatning, uavhengig av de reelle kostnadene. Det er imidlertid viktig å merke seg at det er kun i de tilfellene de oppstilte grensene overskrides at rederen/hans forsikringsselskap vil ha nytte av begrensningsretten. Opp til den fastsatte sum vil rederen og hans forsikringsselskap hefte fullt ut. Man kan således si at begrensningsretten fungerer som en sikkerhetsventil mot det komplett ruinerende erstatningskrav. Dette gjelder generelt for alle krav undergitt begrensning. I det følgende vil de ulike fondstypene bli presentert, de tilhørende ansvars grensene, samt hvilke krav som omfattes av retten til ansvarsbegrensning.

Det hevdes at man kan spore systemet med ansvarsbegrensninger tilbake til Romerriket.⁵¹ Hvor pålitelig dette er, kan det stilles spørsmålstegn ved, men det er helt sikkert at de første reglene om begrensninger ble nedtegnet på 1300 tallet. Disse kutymene ble nedtegnet rundt middelhavet og nedfelt i Consolato del mare, som var en samling skrifter. Under dette regelverket hadde rederen et meget begrenset ansvar. Det subsidiære ansvaret som påhvilde rederen, begrenset seg eventuelt til hans andel i skipet. Videre var det gjennom historien tre ulike ansvarsbegrensningssystemer som gjorde seg gjeldende. Det var abandonsystemet, sjøpanterettsystemet og til slutt det engelske system. Det er det sistnevnte system som danner basisen for konvensjonsreglene av 1957 og 1976, som vil bli omtalt senere.

Når det gjelder bakgrunnen for utviklingen av ansvarsbegrensningssystemer, har dette sammenheng med de store verdier som er knyttet til en kjøp, samt den tidligere nevnte

⁵⁰ Falkanger (2004) side 139.

⁵¹ Blom, 1985 side 15.

risiko. Videre ville det være særdeles vanskelig, om ikke umulig, å få investorer til å satse på skipsfart dersom de kunne risikere et komplett ruinerende erstatningskrav. På samme tid er det vesentlig å se hen til redernes sterke posisjon tidligere.

Av disse grunner oppstod reglene om rett til ansvarsbegrensning under visse gitte forutsetninger. Dette førte til at redernes forutberegnelighet ble vesentlig styrket, samt at det ble mulig å oppnå en god forsikringsmessig avdekning av eventuelle krav.

Det er viktig å merke seg at reglene har intet motstykke i landeveisretten, og er således særegne for sitt område. Videre skal det poengteres at reglene har sterke historiske røtter. Utviklingen over tid har gått dit hen at de krav som kan begrenses har blitt færre, samtidig som begrensningsbeløpene har blitt vesentlig forhøyet sammenlignet med tidligere.

4.1 Innføring i begrensningssystemet og den praktiske gjennomføringen

De krav som er undergitt begrensning finnes i sjølovens kapittel 9 og 10. Dette er krav, som til dels er av helt ulik karakter, som det vil fremgå i det følgende.

Realiteten blir således at det opprettes et maksimumsansvar, slik at det er mulig å oppnå en forsikringsmessig avdekning av det hele.⁵² Overstiger erstatningen begrensningssummen, vil kreditorer og andre skadelidte måtte ta til takke med å få en dividende av sine respektive krav.⁵³ Det er her naturlig å trekke paralleller til konkursrettens område med oppgjør av ikke likvide bo.

Det er tradisjon for å knytte begrensningsbeløpene opp mot tonnasje. Dette er logisk, da det sier seg selv at dess større et skip er, dess større skadepotensial har det. Av denne grunne er det vanlig å benytte seg av en viss minstegrense på tonnasje. Dette er spesielt viktig i et land som Norge, hvor vi har en større mengde mindre fiskefartøyer som seiler langs kysten vår. Disse har ofte til dels dårlig økonomi, samt mindre skadepotensial. Det er også verdt å merke seg at fartøyer av den ovennevnte typen, sjelden eller aldri er tilknyttet P&I selskapene, men mindre forsikringsselskaper.

⁵² Falkanger (2004) side 159.

⁵³ Falkanger (2004) side 166.

Da denne oppgaven tar for seg M/V Server forliset som illustrasjon, vil jeg i det følgende se bort fra krav som skriver seg fra personskade. Det blir således kun krav knyttet til forurensning, varkfjerning og andre opprydningstiltak som vil bli omtalt.

4.1.1 Begrensning ved opprettelsen av begrensningsfond etter kapittel 9

Opprettelsen av begrensningsfond krever en nærmere behandling. Her tas utgangspunktet i sjølovens § 177, hvor det oppstilles visse kriterier for at opprettelsen av begrensningsfond skal være aktuelt. Det bemerkes at fondsopprettelsen etter disse reglene omhandler krav både etter § 172 og § 172a, med tilhørende ansvarsgrenser etter § 175 og § 175a.

Når det gjelder de ulike rettsvirkningene knyttet til opprettelsen av fond i kapittel 9, henholdsvis § 178 og § 178a, vil de ikke bli nærmere behandlet.

Det kreves at det er reiset ”søksmål eller begjæres arrest eller annen tvangsforretning,” samt at kravet etter ”sin art er undergitt begrensning,” Dersom dette er oppfylt vil begrensningsfondet bli opprettet ved den domsstol som de ovennevnte disposisjoner skisserer som krav. (Søksmål, arrest eller annen tvangsforretning.)

Når det gjelder de praktiske aspektene ved å opprette begrensningsfond, er det primært at den ansvarlige beskyttes mot arrest og annen tvangsforretning, se sjøloven § 178.

Videre er det skipets P&I assurandør som stiller garanti, ved at de betaler inn/går god for beløpet etter sjølovens § 233 og det avsies således kjennelse etter § 234 om opprettelsen av fondet og dets størrelse.

Etter dette fastsettes det en anmeldelsesfrist for krav etter bestemmelsen i § 235 hvor det oppstilles en minstefrist på 2 måneder.

Dersom krav ikke innmeldes før fristutløp, fører dette til at de kan sees bort fra, jfr. § 238.

Det betyr allikevel ikke at kravet er prekludert. Viktig å merke seg er at dersom fondet skulle komme til å frigis etter forlik, se § 239, vil det eventuelle kravet kunne gjøres gjeldende på vanlig måte, selv om det ikke har vært anmeldt.⁵⁴

⁵⁴ Falkanger (2004) side 170.

4.1.2 Begrensning uten fondsoprettelse etter kapittel 9

Det spesiell her er at det er mulig å begrense etter reglene i sjølovens kapittel 9, uten å opprette fond. Dette er utviklet på bakgrunn av behovet for forenklede regler ved oppgjør med få kreditorer. Hjemmelen finnes i sjølovens § 180, hvor det fremgår at ”ansvarsbegrensning kan kreves selv om det ikke blir opprettet begrensningsfond.” Den praktiske gjennomføringen blir da at de eventuelle søksmål og krav behandles enkeltvis, og den dom som avgjør kravet, vil kunne fullbyrdes individuelt og etter alminnelige regler mot den ansvarlige.

Dersom det senere skulle melde seg kreditorer, som det i utgangspunktet ikke er tatt hensyn til ved en slik uformell deling av begrensningsbeløpet som nevnt ovenfor, er debitor fremdeles ansvarlig. I praksis vil debitor måtte, i tillegg til de han har gjort opp med, betale den eller de nyankomne kreditorer som om kravet var fremsatt før den første utdelingen.⁵⁵ En av de største fordelene med å opprette begrensningsfond er således at man unnslipper denne risikoen.

Merk at muligheten for å unngå fondsoprettelse som oppstilles i sjølovens § 180 ikke er representativ for reglene i sjølovens kapittel 10, som vil bli behandlet i det følgende hvor fondsoprettelse er påkrevd.

4.1.3 Begrensning ved opprettelsen av begrensningsfond etter kapittel 10

Dersom en eier av et skip ønsker å begrense sitt oljesølssansvaransvar etter reglene i § 191, med tilhørende ansvarsgrenser i § 194, må han opprette et begrensningsfond etter bestemmelsen i § 195. Dette må gjøres ved den domsstol hvor sak om erstatning er reist eller kan reises. Størrelsen på fondet må svare til det ansvarsbeløpet som oppstilles etter reglene i § 194. Fondets funksjon blir på sin side den at skadelidte⁵⁶ ikke kan søke dekning for sitt krav i skip eller annen eiendom som tilhører eieren jfr § 196, samt at det oppstilte

⁵⁵ Falkanger (2004) side 170.

⁵⁶ Falkanger (2004) side 182.

begrensningsbeløp stilles til de skadelidtes disposisjon forutsatt at deres krav er rettmessige. Denne fondstypen kan omtales som oljeskadefond.

4.1.4 Begrensningsfond og begrensningsøksmål etter reglene i sjølovens kapittel 12.

Kapittel 12 oppstiller fellesregler for de fond som er omtalt i tilknytning til sjølovens kapittel 9 og 10. Kapitlet inneholder regler av prosessuell art, hvorpå fremgangsmåten ved opprettelse av fondet, beløpsstørrelsen og fordelingen av fondet er regulert. Det er derfor viktig ved tolkningen av reglene i kapittel 12 at det sees hen til reglene i kapittel 9 og 10.

Ansvarsområdet for bestemmelsene fremgår direkte av § 231 som eksplisitt nevner begrensningsfond etter globalbegrensningsystemet og oljeskadefondet etter 1992 konvensjonen. Når det gjelder beløpene som skal benyttes ved fondsoprettelsen, fremgår disse av bestemmelsen i § 232, som henviser til bestemmelsene i kapittel 9 og 10 for de ulike krav og grenser som oppstilles.

4.2 Oversikt over oljesølssystemet

Reglene om oljesølsansvaret og oljesølssystemet finnes i sjølovens kapittel 10. Dette regelverket er dannet på bakgrunn av den internasjonale konvensjonen om erstatningsansvar for oljesølskader fra 1992 og den internasjonale konvensjonen fra 1992 om opprettelsen av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade.⁵⁷ Det bemerkes at fondskonvensjonen først kommer til anvendelse etter at høyeste begrensningsbeløp etter ansvarskonvensjonen har inntrådt. Fondskonvensjonen supplerer derfor ansvarskonvensjonens grenser ytterligere.

Viktig å merke seg er at forurensningslovens ansvarsregler viker så langt de står i konflikt med sjølovens regler. Dette følger av forurensningslovens § 53, som tar for seg

⁵⁷ NOU 2002:15 side 12.

bestemmelsens saklige virkeområde.⁵⁸ Dette gjelder primært i forhold til reglene om ansvarssubjekt, ansvarsgrunnlag, ansvarsbegrensning og ansvarskanaliserings. På den annen side kan forurensningsloven virke supplerende til reglene som oppstilles i sjølovens kapittel 10. Her er det særlig reglene om kretsen av vernede interesser i forurensningsloven §§ 57 og 58 som er av vesentlighet. Disse bestemmelsene innebærer en betydelig utvidelse, i forhold til tidligere regelverk, av hvem som kan søke erstatning og hvilke erstatningsposter som eventuelt vil omfattes. Når det gjelder den videre avgrensning av kapittelets anvendelsesområde, vises det til oppgavens punkt 2.2

Jeg vil i det følgende belyse anvendelsen av kapittel 12 i sjøloven som omhandler det internasjonale erstatningsfondet som er opprettet etter inkorporeringen i § 201. Arbeidet, som ble foretatt i regi av IMO, resulterte i den såkalte fondskonvensjonen i 1971. Dette ble bakgrunnen for det internasjonale erstatningsfondet. Hensikten med fondet var at det skulle komme til anvendelse med erstatning til skadelidte som ikke oppnådde dekning på grunn av begrensningene i ansvarskonvensjonen. I praksis blir fondet finansiert av de store internasjonale oljeselskapene, da disse er pålagt en avgift for mottak av olje som definert i § 202. Her kan man se parallellen til HNS konvensjonen og dennes finansieringsform.⁵⁹

Ansvarskonvensjonen og fondskonvensjonen oppnådde bred internasjonal tilslutning,⁶⁰ men det viste seg, etter Amoco Cadiz forliset i 1978, at de samlede ansvarsbeløpene ikke var tilstrekkelig høye. Dette førte til en revisjon, ved protokoller av 1984. Det viste seg senere at disse ikke ble ratifisert av tilstrekkelig antall stater og protokollene ble erstattet av de reviderte konvensjonene som nå omtales som ansvarskonvensjonen og fondskonvensjonen av 1992.

Disse er, på bakgrunn av IMO sin juridiske komité i 2000, blitt forhøyet hva angår begrensningsbeløpenes størrelse. Disse endringene trådte i kraft for de nordiske lands del i november 2003.

⁵⁸ Falkanger (2004) side 178.

⁵⁹ Se oppgavens punkt 3.4.

⁶⁰ Falkanger (2004) side 175.

Utgangspunktet i sjøloven § 191 er at det opereres med et objektivt ansvar for eieren av et skip som volder forurensningsskade ved oljesøl. Dette modifiseres av force majeure unntakene som oppstilles i § 192, hvorpå eieren av skip allikevel kan bli ansvarsfri. Videre foretas det i § 193 en ansvarskanalisering til skipets registrerte eier, som på denne måten forhindrer skadelidte i å gjøre ansvar gjeldende mot andre det kunne være naturlig å rette krav mot.

Selve ansvarsbegrensningen er regulert i § 194, som benytter seg av et maksimumsansvar på 89,770,000, SDR. Dette medfører allikevel ikke riktighet, da eieren hefter ubegrenset for renter og sakskostnader etter § 194.2.ledd inf.

Når det gjelder tap av retten til ansvarsbegrensning omtales det i oppgavens punkt 5.

Dersom rederen ønsker å begrense sitt ansvar etter reglene i § 194, plikter han å opprette et begrensningsfond i overensstemmelse med reglene i § 195, samt sjølovens kapittel 12.

Bakgrunnen for at rederen ofte vil se seg tjent med å opprette begrensningsfond er at eventuelle arrester oppheves, samt at det ikke vil være adgang for eventuelle kreditorer til å kreve dekning i skipet eller annen eiendom som tilhører rederen jfr. § 196.

Av stor viktighet er bestemmelsen som oppstilles i § 201, hvorpå 1992 fondskonvensjonen og tilhørende protokoll fra 2003 er gitt direkte anvendelse som norsk lov.

4.2.1 Det internasjonale erstatningsfondet

En forutsetning for at erstatningsfondet skal kunne komme til anvendelse er at fondskonvensjonenes egne regler er om anvendelsesområde er oppfylt.⁶¹ Videre er det viktig å merke seg at fondet er ment som et supplement til de krav som overstigere grensene etter ansvarskonvensjonen.

Hovedtanken bak fondet er at dersom en skadelidt ikke oppnår full dekning for sitt krav etter ansvarskonvensjonens regler, vil disse krav kunne gjøres gjeldende direkte mot erstatningsfondet. Dette medfører en utvidet dekningsadgang for eventuelle skadelidte.

⁶¹ Falkanger (2004) side 183.

En forutsetning er at den skadelidtes tap er oppstått etter oljesøl, samt at forurensningsskaden er oppstått i sjøterritoriet eller den økonomiske sone til en stat som har sluttet seg til fondskonvensjonen.

Det kan derfor skisseres tre ulike tilfeller hvor ansvar ovenfor skadelidte kan tenkes på bakgrunn av fondskonvensjonen:

- de tilfeller hvor eieren av skipet ikke kan holdes ansvarlig på grunn av force majeure begivenhetene i sjølovens § 192
- dersom skipets eier og assurandør ikke er økonomisk likvide til å dekke det oppståtte ansvaret
- dersom skadene overstiger det beløpet eierens ansvar kan begrenses til etter sjøloven § 194

Det skal bemerkes at fondet kan fritas for ansvar dersom det kan bevise at skaden skyldtes krigshandling eller krigslignende handling, og om skadelidte ikke kan bevise at den oppståtte skaden skyldes oljeutslipp fra ett eller flere skip.

4.3 Ansvarsbegrensning ved opprydningstiltak

Sjølovkomiteen ble i brev av 11.juli 2001 gitt i oppdrag å vurdere om Norge burde ta forbehold etter artikkel 18.nr.1. for krav som nevnt i artikkel 2 nr.1 d og e i konvensjonen om begrenning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, som endret ved protokoll av 1996. Dette er noe av bakgrunnen for regelen i sjølovens § 172a, som vil bli omtalt i det følgende under punkt 4.3.2. Det bemerkes at det kun er krav knyttet til opprydningstiltak etter sjøulykker som her vil bli behandlet.

4.3.1 Forhistorien til bestemmelsen, forholdet til 1976 konvensjonen og endringsprotokollen av 1996

Bakgrunnen for sjølovkomiteens mandat bygget på det forhold at Norge i den senere tid har opplevd til dels omfattende sjøulykker langs kysten. Her har det vist seg at tiltak i anledning opprydning kan bli meget store. Det poengteres videre at det er forventet at sjøtrafikken langs norskekysten og i de tilstøtende havområdene vil øke i årene som kommer.⁶² Dette vil naturligvis være med på å øke risikoen for ulykker. På bakgrunn av tidligere ulykker er det konstatert at sjølovens begrensningsregler har vist seg for lave til å dekke de oppståtte krav. Dette viste seg å være tilfelle ved havariet til "Green Ålesund" og "Rocknes." I "Rocknes" saken brukte staten 127 millioner kroner på opprydningstiltak etter forliset, men erstatningskravet ble begrenset oppad til 38 millioner kroner. Dette har igjen ført til at staten må dekke det overskytende ansvaret, eller at eventuelle skadelidte ikke har blitt holdt skadesløse ved erstatningsoppgjøret.

På bakgrunn av dette reiste Justisdepartementet spørsmål om størrelsen på begrensningsbeløpene var omfattende nok.

1976 konvensjonen fungerte i en kort periode på en god måte, men det viste seg etter hvert at de oppstilte beløpene ikke var tilstrekkelig høye til å oppnå dekning. Samtidig var det ikke utviklet et enkelt system for og justerer grensene i forhold til utviklingen av pengeverdien og forholdene for øvrig. Dette førte til at IMO den 2. mai 1996 vedtok en endringsprotokoll med forhøyede ansvarsgrenser. Protokollen ble ratifisert av Norge, se Ot.prp.nr.90 1998-1999, og trådte i kraft 13.mai 2004. Disse reglene er tatt inn i sjølovens kapittel 9 avsnitt 2.

Til tross for at Norge tiltrådte protokollen ble allikevel ikke reglene i 1976 konvensjonen sagt opp umiddelbart. Dette førte til ett tresporet system, som i skrivende stund er fragått, ved at Norge sa opp Londonkonvensjonen av 1976, noe som ble tiltrådt av Kongen i statsråd 22. april 2005. (Bondevik 2 Regjeringen.)

⁶² NOU 2002:15 side 7.

Etter at 1976 konvensjonen ble sagt opp, har følgen blitt at alle saker som er omfattet av sjølovens kapittel 9, skal falle inn under 1996 protokollen og kun den.

Dette er en løsning som fører til bedre utsikter til dekning for eventuelle skadelidende parter, samt at staten vil kunne slippe tilsvarende store utgifter som tidligere, forbundet med opprydningstiltak etter sjøulykker.⁶³

Når det gjelder ansvarets omfang etter reglene i 1996 protokollen er det anledning til å regulere dette nasjonalt etter art 18.nr.1. som henviser til de krav som oppstilles i artikkel 2 nr.1 d og e. dersom det tas forbehold om det.

Norge har benyttet seg av retten til å ta forbehold ved Kongelig resolusjon 24.mai 2002. Det samme har Frankrike, Belgia, Nederland og Tyskland.⁶⁴ Dette førte til at Norge måtte bestemme seg for enten å opprette egne høyere ansvarsgrenser enn de som oppstilles i protokollen, eller at ansvaret kunne gjøres ubegrenset. Dette var noe av hovedspørsmålene Sjølovkomiteen ble bedt om å utrede.

Sjølovkomiteen kom i NOU 2002:15 til at den beste muligheten ville være å sette en øvre grense, fremfor å gjøre ansvaret ubegrenset. Av de mest vesentlige hensyn som ble vektlagt var muligheten for staten til å få dekket kostnader ved tiltak som nevnt i sjøloven § 172a, (på grunn av at et eventuelt begrensingsbeløp ville være reservert til dekning av kun slike krav) samt mulighetene for rederne til å få en god forsikringsmessig avdekning av eventuelle ulykker.

⁶³ NOU 2002:15 side 36.

⁶⁴ NOU 2002:15 side 8.

4.3.2 Tolkningen av § 172a og de tilstøtende ”nye” bestemmelsene i kapittel 9.

Det er ovenfor redegjort for de hensyn som gjorde seg gjeldende bak utviklingen og vedtagelsen av regelen. I det følgende vil problemstillingen være selve anvendelsen av bestemmelsen og da med særlig vekt på hvilke forhold og tiltak som kan forventes å falle inn under de ulike alternativer loven oppstiller. Jeg vil derfor ta for meg bestemmelsen i kronologisk rekkefølge og etter lovgivers oppbygning. Det bemerkes at de alminnelige bestemmelsene i § 172 samt § 175 ikke er omfattet.

§172a, begrensning av krav i anledning oppryddingstiltak etter sjøulykker m.m.

”Når skipets tonnasje er på over 300 tonn, gjelder rett til ansvarsbegrensning etter § 175a, uansett grunnlaget for ansvaret, for krav i anledning av:

- 1) 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;
- 2) fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;
- 3) tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.

§172 annet ledd gjelder tilsvarende.”

Bestemmelsen er en del av sjølovens kapittel 9 og de alminnelige bestemmelsene i kapittelet kommer derfor til anvendelse.

Som det fremgår av så vel forarbeider som bestemmelsenes overskrift er det krav i anledning ”opprydningstiltak” som er subjekt for begrensningsreglene. Hva som ligger i uttrykket er videre presisert i punkt 1-3 i bestemmelsen, samt henvisningen til § 172.2.ledd. For krav i anledning for personskade, tingsskade og øvrige krav er det § 172 med de tilhørende ansvarsgrensene i § 175 som kommer til anvendelse. Disse vil ikke bli nærmere omtalt.

SKIP:

Det første som må defineres nærmere er hva som ligger i betegnelsen skip. I utgangspunktet er det vel en generell enighet i hva "skip" omfatter. Det er imidlertid mulig at visse tvilstilfeller kan oppstå, og dette fører igjen til at det behøves en ytterligere klargjøring av begrepet. For M/V Server sin del er det ingen tvil om at hun oppfyller kravet til å anses som et skip.

Det tradisjonelle⁶⁵ skipsbegrepet kan sies å omfatte:

- En flytende innretning med en flyteevne som delvis skyldes et hult skrog.
- Innretningen må være beregnet på å være i stand til å bevege seg på eller gjennom vannet.

Videre er det verdt å merke seg at både u-båter og hydrofoiler er å anse som skip. Det samme gjelder for eksempel en lekter, til tross for at denne ikke kan bevege seg uten motorkraft fra annen innretning. Dette fører igjen til at borreplattformer og lignende flyttbare innretninger ikke er å anse som skip.

Sjøloven § 11 inneholder en regel for hva den minste innretningen, i forhold til sjølovens bestemmelser, kan være for å anses som skip. Her fastsettes det at alle skip over 15 meter er registreringspliktige i enten NIS eller NOR registeret.

Det er slik at uttrykket "skip" må tolkes opp mot den aktuelle bestemmelsen og konteksten uttrykket benyttes i. Høyesterett har i Rt.1980 side 1154 kommet til at 13 fots lystbåt med stor motorkraft var å anse som skip i tilknytning til straffelovens § 422.2.ledd.

På den annen side kom Høyesterett i Rt.1995 side 1734 til at den samme bestemmelsen ikke kunne benyttes på en 14 fots båt med 4 hk motor.

Jeg vil ikke gå nærmere inn på skipsbegrepet, men konstaterer at det ikke gjelder samme vurderinger i forhold til ulik lovgivning på området.⁶⁶

⁶⁵ Falkanger (2004) side 23.

⁶⁶ For eksempel i forhold til Sjødyktighetsloven § 1.

TONNASJE:

Dette er et uttrykk som sier noe om skipets vekt og er således av stor betydning for fastsettelsen av størrelsen på ansvarsbegrensningen. I forhold til bestemmelsen i sjøloven § 172a, er det ikke tvilsomt⁶⁷ at det er snakkes om bruttotonn. Dette er også eksplisitt kommet til uttrykk i sjøloven § 175. punkt.6.

Dette er målenheten som legges til grunn ved utregningen av skipets størrelse.

Det opereres med en nedre grense på 300 tonn i § 172a. Bakgrunnen for denne regelen er delvis den flåtestørrelsen som eksisterer i Norge. Med dette vises til de mindre fiske og fangstfartøyer som er av stor utbredelse. Disse har, som tidligere nevnt, ofte relativt dårlig økonomi, samtidig som det tyder på en begrenset utbredelse av ansvarsforsikringer blant disse typer fartøyer. Sjølovkomiteen konkluderte derfor med⁶⁸ at det ville være lite hensiktsmessig å innføre strengere ansvar for de mindre skip. Denne grensen er ikke revidert og er således i overensstemmelse med 1996 protokollen⁶⁹ etter Departementets vurdering.

”UANSETT GRUNNLAG FOR ANSVARET:”

Her kan loven tas direkte på ordet.⁷⁰ Det oppstilles således intet krav om at det krav som ønskes begrenset, må ha oppstått i kraft av kontakt eller reglene om rettsbrudd. Det må selvfølgelig foreligge et ansvarsgrunnlag i bunnen, men hvilket av de det er, er uvesentlig i forhold til bestemmelsens virkeområde. De grunnlagene ansvaret vanligvis bygger på vil kunne være pålegg etter forurensningsloven eller havne og farvannsloven. Det er særlig hensynet til å unngå forurensning som er bakgrunnen for at det er behov for opprydningstiltak. Videre er det viktig å merke seg at det er skipet i seg selv, samt vrakgods og last som er objektet for tiltakene. Det bemerkes at forurensningsbegrepet er vidtfavnende, slik at situasjoner som omhandler estetiske hensyn vil kunne omfattes. Hovedpoenget er å kunne tilbakeføre den naturlige tilstand slik den var før ulykken, hvilket

⁶⁷ NOU 2002:15 side 39.

⁶⁸ NOU 2002:15 side 38.

⁶⁹ Spørsmål knyttet til påvirkningen av forsikringspremiene vil bli omtalt i punkt 6.

⁷⁰ NOU 1980:55 side 15.

tiltakene vil knytte seg til. Når det gjelder hvem som iverksetter tiltakene etter bestemmelsen er dette normalt sett uvesentlig. § 172a oppstiller således de mest praktiske tilfellene ved opprydningstiltak ut fra de ulike punktene i 1 til 3 i bestemmelsen. Hva angår begrensingsbeløpenes størrelse vil de bli omtalt for seg selv i tilknytning til behandlingen av § 175a.

”KRAV I ANLEDNING AV:”

Dette uttrykket ble presisert i forarbeidene⁷¹, hvorpå det sies at uttrykket er ment å favne så vel direkte lovbestemt ansvar som et erstatningsansvar, uavhengig av om det kreves culpa eller om ansvaret er objektivt. Også eventuelle konsekvenstap som måtte oppstå i forbindelse med begivenheter som nevnt i nummer 1 til 3 er omfattet.

1) ”Hevning:”

Dette uttrykket trenger en nærmere forklaring, da det ikke kan sies å ha noen fast forankret betydning i de fleste menneskers vokabular. På bakgrunn av at M/V Server brakk og således ble delt i to, førte dette til at fremre del av skipet ble fjernet forholdsvis raskt (dette inneholdt majoriteten av bunkersoljen) mens akterdelen fortsatt ligger på havaristedet. Som tidligere nevnt er nå akterskipet delvis synbart over vann med deler av broen. Om fjerning av denne delen av skipet således utgjør ”hevning” i lovens forstand er derfor ikke opplagt. Med ”hevning” ser man for seg et fysisk løft av skipsvraket, gjerne opp fra havbunnen. At vraket i M/V Servers tilfelle må løftes er det ingen tvil om, men spørsmålet blir om uttrykket ”fjerning” vil være mer dekkende i dette tilfellet. Videre er det viktig å se at lovgiver ikke oppstiller vanntette skott mellom de ulike alternativene, men opererer med så mange og vidtfavnende begreper at praktisk talt alle tilfeller vil være dekket under bestemmelsen. Det skal også nevnes at det er alternativ 1 i bestemmelsen som vil være det mest anvendelige ved bruk av bestemmelsen, nettopp på grunn av det ovennevnte.

⁷¹ NOU 1980:55 side 20.

2) "Fjerning:"

Her er det snakk om å fysisk bort ta deler eller materiell som har sitt grunnlag i sjøulykken. Dette følger av en vanlig språklig forståelse. Når det gjelder fremgangsmåten dette gjøres på er det likegyldig. Dette kan sees på som en resultatforpliktelse, hvorpå det er løsningen av problemet som er det vesentlige. (Fjerningen av vraket eller lasten.)

Det må allikevel trekkes en nedre grense for hva det faktisk er mulig å "fjerne."

Å fjerne for eksempel gass som har kommet løs, sier seg selv at er problematisk. Noe av det samme gjelder i M/V Server sitt tilfelle. Det vil, dessverre, ikke være mulig å få opp all bunkersoljen som har kommet løs. Det samme gjelder for smøreoljen. Hvor grensen skal trekkes må således avgjøres ut fra de forhold som foreligger, slik at det i hvert tilfelle må foretas en konkret helhetlig vurdering. Bestemmelsen må her sees i sammenheng med reglene i havne og farvannslovens bestemmelser, samt forurensingsloven.

3) "Ødeleggelse:"

Dette er oppført som et eget alternativ i bestemmelsens punkt 1. I forhold til normal språkbruk vil man ha en oppfattelse av hva dette innebærer, men det er viktig å knytte begrepsbruken opp mot bestemmelsens anvendelsesområde. Det har, for eksempel tidligere, ikke vært uvanlig å sprengte skip som har sunket. Dette for å bli kvitt vraket, dersom det har voldt trafikale problemer og hevning har vært ansett som umulig etter forholdene. Det er viktig å ta med i beregningen at også økonomiske hensyn kan spille en fremtredende rolle ved vurderingen av om man skal "heve" eller "ødelegge." Dette gjør seg særlig gjeldende dersom skipet er ansett for å være totaltap i forsikringsmessig terminologi. Det kan også tenkes at last, som er unnsloppet fra vraket, kan kreves ødelagt av myndighetene. Et eksempel på dette vil kunne være ved transport av dynamitt eller våpen på havaristedet. Dette er ikke alltid trygt å transportere, samtidig som de innebærer stort farepotensial dersom det kommer på avveie. Det er derfor tenkelig at rederen vil kunne bli pålagt å "ødelegge" den nevnte last på havaristedet.

Som det fremgår av det ovennevnte eksempel, foreligger det en flytende overgang til det neste alternativet som er "uskadeliggjørelse."

4) ”Uskadeliggjørelse:”

Dette alternativet ble innført ved NOU 1980:55, side 17. Tolkningen av dette begrepet volder i utgangspunktet ikke de helt store problemene. Dette på grunn av at det er et uttrykk som de fleste anvender i sitt språk.

Det kan allikevel tenkes nyanser som kan gjøre dette problematisk. Etter en normal språklig forståelse, vil man mene at ”uskadeliggjørelse” retter seg mot vrak eller vrakavfall som på en eller annen måte kan volde skade/ytterligere skade, og av den grunn må behandles på en gitt måte. Her kan flere ulike alternativer tenkes.

Man kan benytte seg av et konkret reelt eksempel fra virkelighetene. I geografisk nærhet av der M/V Server forliste, ligger det en tysk u-båt som ble senket 9.februar 1945 på ca 150 meters dyp. Denne u-båten skal, etter historiske kilder, sies å ha om bord ca 65 tonn av det meget giftige stoffet kvikksølv.⁷² I dette tilfellet er det snakk om å tildekke vraket⁷³ ved å mure det inne. På denne måten vil man hindre det eventuelle kvikksølvet i å komme seg ut, da det ikke er mulig/kostnadseffektivt å forsøke å heve vraket. I dette tilfellet vil derfor ”uskadeliggjørelse” kunne sees på som et subsidiært tiltak.

Det ligger et krav om årsakssammenheng i bestemmelsen, ved at et av de ovennevnte tiltak må ha direkte tilknytning til ”et skip,” samt en av de skadeårsaksgrunnene som nevnes i det følgende. Foreligger ikke det, vil heller ikke regelen komme til anvendelse og begrensning må søkes etter eventuelt andre regler. Jeg går ikke lenger inn i kravet om årsakssammenheng i det følgende.

Når det gjelder uttrykket ”et skip,” finner man at det står i ubestemt form entall. Dette fører til at man ved tolkningen må være seg bevisst lovgivers språkbruk, og i tradisjon med rettspleien tolke i overensstemmelse med lovgivers vilje. Når det gjelder hva som kan sies å være lovgivers vilje med å sette uttrykket i den form som er gjort, må man gå til forarbeidene for støtte. Det fremgår av NOU 1980:55 side 17 at hensikten med formen var at rederen også skulle kunne begrense ansvaret for andre skip enn rederens eget.

⁷² www.vg.no, søk på ubåt, artikkel fra 25.12.06.

⁷³ Det er per 17.04.07 ikke endelig bestemt om vraket skal heves eller mures inne.

Dette kunne vært tilfelle ved en eventuell kollisjon i en skipsled, hvorpå det andre skip synker i fergeleden. Dersom myndighetene pålegger fjerning av vraket etter havne og farvannslovens bestemmelser, og den nødvendige tilknytning og skyldkrav foreligger mellom rederens skip og det sunkne skip, vil dette kravet kunne begrenses for rederen. Her er det imidlertid viktig å merke seg at kravet ikke må oppstå som et avledet tingskrav.

Jeg vil i det følgende gå igjennom de ulike ulykkestilfellene som har inntruffet for skipet, for at de ovennevnte tiltak kan iverksettes med rett til begrensning etter § 175a.

5) ”Sunket:”

Dette er en betegnelse som for de fleste, ved umiddelbare assosiasjoner, volder liten tvil om hva innebærer. Det typiske eksempelet vil her være som i eksemplet med u-båten, hvor den ligger på 150 meters dyp. Da eksempelet inneholder en u-båt er det, på grunn av dens egenskaper, nødvendig at den har sprunget lekk eller mistet motorkraft for at eksempelet skal kunne få betydning.

Det er naturligvis grensetilfellene som vil være av interesse her.

På ny vil jeg benytte meg av M/V Server forliset og dets akterskip som ligger delvis under, delvis over vann ved Fedje.

Spørsmålet blir om dette utgjør ”sunket” skip i lovens forstand.

Problematikken ligger i den videre avgrensningen av uttrykket. Det er ingen tvil om at skipet har sprunget lekk, men samtidig ligger det på en grunne. Dette kan føre til at man befinner seg innenfor kategorien ”strandet” isteden.

Ved M/V Server forliset kan gode grunner tale for at skipet må anses ”sunket.” Dette begrunnes med at skipet fysisk er delt i to (sprunget fullstendig lekk) samt at det kun er deler av broen som står over vann. Hoveddelen av skipet ligger derfor under vannoverflaten, hvilket fører til at det faller naturlig å karakterisere det som ”sunket” i lovens forstand.

Hvordan dette hadde stilt seg dersom skipet var rent opp på grunnen, men allikevel inntakt, ville kunne være en annen bedømmelse. Her, som ellers, må det sees hen til den konkrete situasjon ved bedømmelsen. Den praktiske konsekvensen vil allikevel ikke bli annerledes

om man skulle falle innenfor den ene eller andre benevnelsen. Det vesentlige er at den nødvendige årsakssammenheng foreligger.

6) "Strandet:"

Det presiseres i NOU 1980:55 side 17 at uttrykket "strandet," omfatter "alle former for grunnstøtning." (Se også Ot.prp.nr.79 2004-2005 side 41.)

Det foretas etter det ingen videre presisering av uttrykket.

For å foreta en tolkning av bestemmelsen, vil det være hensiktsmessig å innledningsvis komme med de helt klare eksemplene på når et skip kan anses "strandet."

Det er klart at et skip er å anse som "strandet" dersom det er rent opp på en strand eller et skjær og ikke kommer seg av for egen maskin. Det må også karakteriseres som "strandet" dersom det har vært i kontakt med grunnen selv om det kommer av for egen maskin.

Det er overgangen mellom "sunket" og "strandet" som tidligere nevnt som kan være problematisk. Gode grunner taler imidlertid for at "sunket" bør benyttes der skipet har sprunget lekk og ligger lavere i vannet enn det vanligvis ville gjort. Ved en klassisk grunnstøtning, vil det karakteristiske være det faktum at skipet løftes opp av havet ved hendelsen. På denne måten kan man se at dybden skipet befinner seg på i sjøen kan være et vesentlig moment ved vurderingen.⁷⁴

7) "Forlatt:"

Her tenkes det på de tilfellene hvor mannskapet ser seg nødt til å gå fra skipet. Dette er noe som kan skje i ulike situasjoner. Et meget praktisk eksempel vil kunne være dersom et skip blir "låst fast" i isen, uten mulighet for å komme løs før vårsesongen. Dette kan oppstå ved flere av de nordligste sjørutene vinterstid.

Her vil mannskapet naturligvis forlate skipet, samtidig som det vil kunne bli iverksatt tiltak. Dette kan være for eksempel å tømme skipet for bunkersolje, dersom det anses som en

⁷⁴ Det nevnes kort at det for opphugging av skip er vanlig å renne de på land ved strender i India og Pakistan. Dette er selvfølgelig krav som ikke kan begrenses etter sjøloven § 172a.

mulighet at skipet vil knekke under is presset. Videre antas det at for at et skip skal kunne anses "forlatt" kreves det at det ikke kan ha besetning eller annet personell om bord. Dette følger av en vanlig språklig forståelse av uttrykket.

8) "Blitt vrak:"

Dette uttrykket anses å ha selvstendig betydning i de tilfellene hvor ingen av de ovennevnte alternativer vil kunne komme til anvendelse.⁷⁵ Det vesentlige er at skipet har blitt det som kan karakteriseres som et vrak. Hvordan dette har skjedd er i utgangspunktet uvesentlig, (forutsatt at bestemmelsen i § 174 ikke kommer til anvendelse) men de typiske eksempler vil kunne være ved brann eller uvær.

Det man skal merke seg er at bestemmelsen i NOU 1980:55, side 17, omtales som en "sekkbestemmelse" som er ment å fange opp de tilfellene hvor de andre alternativer ikke skulle passe.

For at et skip skal kunne ansees som vrak, vil det være ulike momenter som kommer inn ved vurderingen. Her kan man trekke paralleller til den forsikringsmessige terminologi, hvor vrak oppfattes som et skip som er så skadet at det er reparasjons uverdige, som henviser til de økonomiske aspektene. Eller reparasjons udyktig, som viser til at en reparasjon ikke vil være mulig. Dersom dette er tilfellet vil uttrykket få selvstendig betydning.

"alt som er eller har vært om bord i skipet:"

Det første man skal merke seg er at uttrykket refererer seg til "skipet" som ble omtalt etter underpunkt 4. Når det gjelder hva som kan falle inn under uttrykket er det svært mye. Det kan for eksempel være tauverk, kraner som brekker av og havner i sjøen, containere etc. Det stilles ikke her noe krav om at godset må være av farlig karakter eller lignende. Det vesentlige er at det er forulykket på en av de tidligere omtalte måter. Dersom skipet er i

⁷⁵ NOU 1980:55 side 17.

god behold, vil ikke krav i anledning for eksempel uskadeliggjørelse av last skipet har dumpet kunne gjøres gjeldende etter denne bestemmelsen.

Skipets last:

”Fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjøring” er betegnelser som er omtalt ovenfor. Det som er viktig å merke seg her er hva som kan sies å ligge i uttrykket ”skipets last.”

Det poengteres at det for rene tingsskader vil være bestemmelsen i sjølovens § 172.1.ledd som vil komme til anvendelse, mens det for tiltak knyttet til opprydning vil være bestemmelsen i § 172a, med tilhørende henvisninger til grensene i § 175a som vil gjelde.⁷⁶ For eventuell bunkersoljes del vil dette resultere i at det ikke er å anse som ”last” etter § 172a.2.pkt. Dette betyr at krav på bakgrunn av bunkersoljesøl, kun vil være omfattet at § 172a.1.pkt dersom skipet er ”sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak.”

Er ikke dette tilfellet, vil det være sjøloven § 172.1.ledd nr.3 og 4 som vil komme til anvendelse, med tilhørende ansvarsgrenser i § 175.

Videre kreves det at lasten skriver seg fra det forulykkede skip. Her oppstilles på ny et krav om årsakssammenheng sett i relasjon til lasten og opprydningen av det.

Man finner i NOU 1980:55, side 18 at ”skipets last” innbefatter alt som befordres med skipet, inkludert eventuelle passasjerers reisegods, noe jeg ikke vil gå nærmere inn på. Et eksempel på anvendelsen av bestemmelsen vil kunne være ved forliset til det britiske lasteskipet MSC Napoli utenfor Devon i England. Her var forholdet at skipet bar eksplosiver samt annen containerlast ved grunnstøtningen. Containerne ble vasket i land, og tiltak for å fjerne disse vil kunne være eksempler på bestemmelsen om fjerning av last som stammer fra skipet.

§ 172a.3.pkt:

”tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.”

⁷⁶ Ot.prp.nr.79 (2004-2005) side 41.

Dette punktet viser til resten av bestemmelsen som er behandlet ovenfor. Dersom det for eksempel⁷⁷ legges ut lenser for å forhindre spredning av farlige kjemikalier, vil kostnader knyttet til dette være et krav som kan begrenses for den ansvarlige. Det betyr at også preventive og begrensende tiltak vil være begrensingsberettiget etter bestemmelsen innenfor det samme beløp. Utgifter som derimot har et kontraktsmessig grunnlag vil naturligvis falle utenfor.

Når det gjelder henvisningen avslutningsvis i paragrafen til § 172.2.ledd vil denne ikke bli nærmere omtalt.

4.4 Begrensingsbeløpene i § 175a.

Denne bestemmelsen er, som § 172a, ny og tilsvarer Sjølovkomiteens forslag til § 182c.⁷⁸ Det er denne bestemmelsen som regulerer selve ansvarsnivået, for de krav som omhandles i § 172a. Beløpsgrensene, og da med tanke på om det skulle være beløpsgrenser eller ubegrenset ansvar, var gjenstand for stor omtale i NOU 2002:15.

Løsningen ble fastsettelsen av en øvre ansvarsgrense, da særlig begrunnet med muligheten for å få en god forsikringsmessig avdekning av det hele, uten å påvirke premiegrunnlaget nevneverdig. Videre ble det ansett at dersom grensene ble satt tilstrekkelig høyt, ville nær sagt alle krav bli fullt ut dekket og staten ville ikke pådra seg store utgifter slik som tidligere.

Departementet kom til at de grenser Sjølovkomiteen fremla ble ansett å være delvis tilstrekkelige delvis utilstrekkelige. Som det fremgår av tabellen nedenfor valgte Departementet å øke grensene for skip fra 3000 tonn og oppover, mens det av hensynet til de mindre skip og fiskeriflåten ble senket i forhold til Sjølovkomiteens forslag for skip under 3000 tonn.

⁷⁷ Falkanger (2004) side 163.

⁷⁸ NOU 2002:15 jf. Ot.prp.nr.79 (2004-2005) side 42.

Bruttotonn	Forslaget fra Sjølovkomiteen	Departementets forslag
300	1 million	1 million
301	3 millioner	2 millioner
1000	3 millioner	2 millioner
1500	3,5 millioner	3 millioner
2000	4 millioner	4 millioner
3000	5 millioner	6 millioner
6000	8 millioner	12 millioner
10 000	12 millioner	20 millioner
20 000	17 millioner	25 millioner
30 000	22 millioner	30 millioner
70 000	42 millioner	50 millioner

Alle tall er oppgitt i SDR.

Som poengtert innledningsvis er MV Server på ca 20 000 tonn, hvilket vil tilsi en ansvarsgrense på ca 250 millioner kroner.

Hva angår muligheten for å regulere disse beløpene, fremgår det at Departementet mener at beløpene i § 175a skal justeres hver gang det foretas en justering etter 1996 konvensjonen, eventuelt ut fra en vurdering av behovet.⁷⁹

Det tekniske aspektet ved utformingen av bestemmelsen, ble laget på bakgrunn av modellen som er benyttet i sjølovens §§ 175 og 194.

Dette innebærer at ansvarbeløpet øker med skipets tonnasje, og på den måten gjennomgående med investert kapital og inntjeningsgrunnlag.⁸⁰

Allikevel skal det presiseres at det ikke nødvendigvis alltid vil foreligge større skadepotensial for et større skip enn et mindre. Bakgrunnen for de statlige aksjoner som har vært gjennomført i Norge de seneste år, viser at det er de mindre og mellomstore skip

⁷⁹ Ot.prp.nr.79 (2004-2005) punkt 3.5.3.

⁸⁰ NOU 2002:15 side 39.

som har voldt de største problemene og utgiftene.⁸¹ Da særlig med tanke på de skip som er mellom 3 000 til 20 000 bruttotonn.

§ 175a, gir bestemmelsene i § 175. nr. 4, 5 og 6 tilsvarende anvendelse. Punkt nummer 6 er tidligere omtalt og vil derfor ikke bli berørt i det følgende.

Når det gjelder kravet som oppstilles i § 175.nr.4 om ” en og samme hendelse” i tilknytning til ansvarsgrensene, fortjener dette en rask omtale.

Begrensningsbeløpene som oppstilles i sjølovens kapittel 9, knytter seg til krav som er oppstått ved ”en og samme hendelse.” Dette innebærer at dersom det skulle skje to ulykker på samme reise, uten noen videre sammenheng, vil de eventuelle tap kunne kreves begrenset etter reglene hver for seg. Det kan igjen eventuelt bety to ulike begrensningsfond. Når det gjelder den videre fastleggelsen av hva som kan anses som en hendelse eller flere, er det i rettspraksis oppstilt visse retningslinjer.⁸²

Den tidligere omtalte dommen i ND.1971.199 SjøHa Esbern Snare, kom retten til at sammenstøt mellom de samme skip med få minutters mellomrom var to hendelser. I ND.1984.129 NH Tønsnes, kom retten til at skader på syv ulike garnlenker i løpet av en periode på ca 70 minutter utgjorde en og samme hendelse.

Det samme ble resultatet i ND.1987.160, NH Ny Dolsøy, hvor på skipet leverte kontaminert bunkersolje til to ulike skip med noe mellomrom i tid, som begge led tap som følge av dette.

Det man kan utlede blir således at tidsaspektet og opphavet til ulykken er av vesentlighet. Det skal imidlertid presiseres at den sistnevnte dom er sterkt kritisert i teorien.

Da dette ikke har relevans i forhold til M/V Server forliset, vil jeg ikke gå ytterligere inn i problematiseringen av de.

§ 175. nr.5 har en spesialbestemmelse om bergere som ikke vil bli ytterligere omtalt.

⁸¹ NOU 2002:15 vedlegg 2.

⁸² Falkanger (2004) side 168.

4.5 Rederens kostnader ved egne opprydningstiltak

I situasjonen med en sjøulykke, kan det være til dels tilfeldig hvem som setter i gang tiltak for å avverge eller begrense omfanget av ulykken. Slik regelen var tidligere, hadde rederen ikke rett til å begrense sine utgifter i forhold til krav i anledning opprydningstiltak som han selv iverksatte rett etter ulykken. Dette ble tatt opp av Sjølovkomiteen i NOU 2002:15 punkt 8.5.

Løsningen ble den at Departementet valgte å benytte bestemmelsen i § 195.3.ledd som modell for den nye bestemmelsen i § 179. Allikevel er det vesentlig å merke seg at det etter bestemmelsen i § 195.3.ledd oppstilles som krav at tiltakene som har blitt iverksatt har vært "frivillige." Dette kravet⁸³ kommer fra ordet "voluntarily" fra konvensjonen av 27.november 1992 om erstatningsansvar for oljesølsskade i artikkel 5.nr 8.

Da dette uttrykket ikke er benyttet i bestemmelsen i § 179, kommer dette av at det ikke skal være avgjørende for rederen og hans kostnadsdekning om det er gitt pålegg av myndighetene eller om tiltakene iverksettes på "frivillig" basis. Dette ble begrunnet med at man ønsket å motivere den ansvarlige til å utføre tiltak uavhengig av om myndighetspålegg ble gitt eller ikke. Videre ble det poengtert av Sjølovkomiteen at kostnadsspørsmålet lite sannsynlig ville påvirkes av om det var rederen selv eller det offentlige som iverksatte tiltakene.⁸⁴ Det ble videre vektlagt at regelen i § 179, ville gi et sikrere grunnlag for fastlegging av nivået på den særskilte ansvarsgrensen for krav i anledning opprydningstiltak, og på den måten også for de ansvarsforsikringsordningene som brukes i praksis.

Bestemmelsen benytter seg av uttrykket "krav som gjelder rimelige utgifter." Når det gjelder forståelsen av dette uttrykket er det ment å vise til de pålegg som kan bli gitt av myndighetene i kraft av forurensningsloven og havne og farvannsloven. Da disse påleggene følger forvaltningslovens regler, må disse også følge de alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper om proporsjonalitet. Med dette menes at det må være samsvar mellom de pålegg som gis og den forventete miljømessige effekten av de. Det kan

⁸³ Ot.prp.nr.79, (2004-2005) side 43.

⁸⁴ NOU 2002:15 side 40.

derfor sies at uttrykket setter en skranke for hvor omfattende tiltak, i forhold til den konkrete situasjonen, myndighetene kan pålegge rederen.

5 Tap av Begrensningsretten

Det er viktig å ha for seg at retten til ansvarsbegrensning er et gode for rederen og hans forsikringsselskap. Med dette menes at det uten disse lovfastsatte grensene ville rederens ansvar kunne stige til langt over det han kunne håndtere og således skape store problemer i forhold til en adekvat forsikringsavdekning. Dette gjør at begrensningssystemet inneholder visse rettslige sanksjoner som trer i kraft dersom det viser seg at rederen eller noen han svarer for har opptrådt grovt uaktsomt eller med forsett. Av denne grunnen er det vanlig å karakterisere bestemmelsen under betrakningsmåten ”egenfeil.”

Et eksempel på dette vil kunne være dersom rederiets egen tekniske inspektør bevisst unnlater å utføre de plikter og undersøkelser han er pålagt og dette fører til en sjøulykke. Her vil således inspektøren identifiseres med rederiet. Historisk sett kom bestemmelsen inn på bakgrunn av konvensjonen fra 1957 sin art 1 og art 6.nr.3. Prinsippet ble så videreført i 1976 konvensjonens artikkel 4, som bygget på de to tidligere nevnte prinsipper⁸⁵.

I det følgende vil bestemmelsen bli omtalt og presisert i ytterligere grad.

5.1 Innføring i § 174.

Regelen betyr i praksis at en reder ikke kan begrense sine krav etter bestemmelsene i sjøloven § 172 og § 172a, dersom nærmere vilkår er oppfylt.⁸⁶

Viktig å merke seg er at både bestemmelsen om ikke konvensjonsbestemt oljesølsansvar i § 207 og bestemmelsen om oljesølsansvar undergitt globalbegrensning i § 208 omfattes av

⁸⁵ Se NOU 1980:55 side 20.

⁸⁶For internasjonalt oljesølsansvar, som ble omtalt under punkt 2.2, finnes det en tilsvarende bestemmelse i § 194.3.ledd.

virkeområdet til § 174. Bestemmelsen kan således sies å ha et vidt virkeområde, da den også griper inn i de nevnte bestemmelsene i sjølovens kapittel 10.

5.1.1 Ansvarssubjekt

Når det gjelder hvem som er subjekt for bortfall av retten til ansvarsbegrensning etter bestemmelsen, er det nødvendig å foreta en tolkning av hvem ”en ansvarlig” eller ”den ansvarlige” er.

Utgangspunktet er at bestemmelsen retter seg mot den som har rett til begrensning etter bestemmelsene i §§ 151 og 171 som det er redegjort for tidligere.

Dersom det viser seg at den som i utgangspunktet er begrensningsberettiget er organisert som et aksjeselskap, hvilket svært ofte vil være tilfelle i praksis, må man gå nærmere inn og se hvem feilen eller forsømmelsen skriver seg fra. Med dette menes at det foretas aktiv identifikasjon av visse deltakere i aksjeselskapet, som på den måten kan hindre begrensning ut i fra sine handlinger på vegne av selskapet. Det⁸⁷ er klart at selskapets styrende organ vil kunne omfattes av uttrykkene. Videre er det lite tvilsomt at også de overordnede ansatte i rederibedriften med et eget avgrenset ansvarsområde vil kunne omfattes. Her vil for eksempel en arbeidsleder kunne bli inkludert.⁸⁸ Når det gjelder aktsomhetskravet som oppstilles, vil det være naturlig at det stilles strengere ovenfor de med ledelsesfunksjoner enn tilfeldige medhjelpere. Det poengteres at det etter Londonkonvensjonen av 1976⁸⁹ er uklart hvor langt identifikasjon kan foretas i dette henseende. Avgrensningen er således overlatt til de nasjonale lovgivende organer.

Det foreligger lite rettspraksis på området, hvilket er med på å gjøre rettsstilstanden uklar. Dersom man ser hen til Engelsk praksis, som er medlem av samme konvensjon, ser man at det foretas en meget restriktiv holdning i identifikasjonsspørsmål. Det kan, til en viss grad, trekkes paralleller til det norske system. Hvor det er forventet at også norske domsstoler vil være tilbakeholdne med å foreta identifikasjon.

⁸⁷ NOU 2002:15, side 24.

⁸⁸ Se oppgavens punkt 2.1.

⁸⁹ Falkanger (2004) side 164.

5.1.2 Skyldkrav

Det opereres etter bestemmelsen med krav om ”forsett” eller ”grov uaktsomhet,” samt med tilleggsvilkåret ”med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.”

Dette gjør at skyldkravet skiller seg noe fra de skyldkravene det opereres med på andre rettsområder.

5.1.2.1 Forsett

Foreligger i de tilfellene hvor den ansvarlige har handlet i den hensikt å volde det tap som har oppstått.⁹⁰ Det presiseres at hensikten i seg selv ikke nødvendigvis er noe betingelse. Det vesentlige er om den ansvarlige selv, på handlingstidspunktet innså at det var overveiende sannsynlig at slik skade ville inntre. Det er antatt at det per analogi ikke er plass for det såkalte ”dolus eventualis” innenfor denne delen av forsettet. Dette begrunnes med at i de tilfellene hvor den ansvarlige over hodet ikke har overveid skademuligheten, men hvor man antar at han ville handlet som han gjorde, selv om tanken på mulig skade skulle ha meldt seg på handlingstidspunktet. Her kommer passussen ”og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå,” inn som en kvalifikasjon av ”grov uaktsomhet,” som vil omtales senere. Et eksempel⁹¹ på saksforhold, hvor retten kom frem til at det forelå forsett vil kunne være ND 1979.27 SH Despina DK.

5.1.2.2 Grov uaktsomhet

Dette uttrykket trenger ad skillig presiseringer, til tross for sin vide utbredelse. Noe av grunnen til det er at man må se hen til det rettsområde man befinner seg på. Det er ikke alltid man kan overføre betydningen av et uttrykk fra ett rettsområde til et annet til tross for likelydende ordlyd. I det følgende vil begrepets innhold på sjørettens område omtales.

⁹⁰ NOU 1980:55, side 20.

⁹¹ Falkanger (2004) side 165.

Det første spørsmålet som behandles er hva den rene grove uaktsomheten kan sies å utgjøre. Man kan starte med å si at grov uaktsomhet foreligger dersom den handling som foretas, objektivt sett, innebærer stor risiko for skade, som den handlende skjønnte⁹² eller burde ha skjönt at var særlig risikofylt. Utgangspunktet er at det ved erstatningsrettslige problemstillinger skal sees hen til alminnelig erstatningsrett, der hvor den spesielle delen ikke sier noe. Dette betyr at den første kilden som benyttes ved tolkningen er forarbeidene og da særlig NOU 1980:55 side 20. Her finner man at både feil og forsømmelse omfattes. I rettspraksis har Høyesterett i Rt.1989.side.1318 uttalt at grov uaktsomhet vil omfatte ”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.” Denne uttalelsen er videre fulgt opp i Rt.1995.side.486.

Knyttes så disse uttalelsene fra Høyesterett opp mot sjøretten, finner man at hovedspørsmålet vil være om handlemåten er så markert og klanderverdig at rettsvirkningene som er knyttet til begrepet i denne sammenhengen, nemlig utelukking av retten til ansvarsbegrensning, bør inntreffe.

5.1.2.3 ”med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”

Det ovennevnte er ikke tilstrekkelig til at bestemmelsen kommer til anvendelse. Det oppstilles også et tilleggsvilkår. Hva som ligger i dette uttrykket og sammenbindingen til henholdsvis den forsettelige handling eller den grove uaktsomheten vil bli nærmere drøftet i dette punktet.

Som utgangspunkt kan man si at uttrykket er med på å stramme inn vurderingen som foretas. Det er derfor bare den bevisste⁹³ grove uaktsomhet som stenger for begrensningmuligheten. I dette ligger det et krav om at den skadevoldende part, på handlingstidspunktet, måtte være klar over at handlingen ville kunne medføre tap. Videre kreves det sannsynlighet for at tapet ville bli forvoldt. I dette ligger et krav om

⁹² Lødrup (2005) side 95.

⁹³ NOU 1980:55 side 21.

sannsynlighet og ikke overveiende sannsynlighet. Allikevel må man kunne si at ikke en hvilken som helst sannsynlighetsgrad vil være tilstrekkelig og særlig ikke den simple uaktsomhet vil være omfattet. Dersom det hadde vært tilfelle vill man ikke hatt noen effekt av skillet mellom grov uaktsomhet og forsett.

Avslutningsvis er det viktig å poengtere at bevisbyrden påligger den som påstår⁹⁴ at rederen ikke har rett til å begrense sitt ansvar. Dersom han lykkes i dette vil utfallet kunne bli som nevnt i punktet under.

5.1.3 Konsekvenser av bortfall av retten til ansvarsbegrensning

Spørsmålet under dette punktet blir hva som er følgene av at en reder og hans handlinger faller inn under bestemmelsen i § 174.

Vesentlig ved dette er at dersom det ved en ulykke oppstår tap, som ikke fyller de ovennevnte vilkår, vil disse eventuelle krav kunne være begrensningsberettiget etter de vanlige begrensningsreglene. Det er altså tenkelig at det kan oppstå tilfeller hvor visse krav kan være gjenstand for begrensning, mens andre helt vil være unntatt.

I praksis, vil dette for de krav som faller inn under bestemmelsen i § 174, føre til:

- At rederen må dekke disse kravene fullt ut selv om de overstiger de oppstilte grensene i § 175 og § 175a.
- at kravene heller ikke for øvrig tas i betraktning når rederens ansvar for krav undergitt ansvarsbegrensning fastlegges.

Videre vil rederens forsikringsvilkår regulere forholdet til hans avdekning. Dette er det i utgangspunktet vanskelig å si noe generelt om, men det antas at det for P&I forsikringer vil være tvilsomt om assurandør vil erstatte et krav som er oppstått ved fremkalt forsikringstilfelle. Det er videre vanlig, innenfor forsikring generelt, at fremkallelse av forsikringstilfellet enten fører til totalt bortfall av forsikringen, eventuelt til avkortning i

⁹⁴ NOU 1980:55, side 21.

utbetalingen. Dette vil jeg ikke ta ytterligere stilling til her, men konstaterer at overgangen kan være problematisk.

5.2 Følgene av og ikke etterkomme pålegg etter andre lovebestemmelser

Problemstillingen under dette punktet blir hvorledes det stiller seg, dersom en reder blir pålagt en lovmessig plikt etter havne og farvannsloven eller forurensningsloven til å iverksette skadebegrensende tiltak og dette ikke skjer. Hva kan i så fall bli utfallet for rederen?

Dette spørsmålet var ad skillig oppe under sjølovkomiteens utarbeidelse av NOU 2002:15 punkt 3.

Her ble det poengtert at det rådet stor rettslig usikkerhet på området, noe som skapte dårlig forutberegnelighet for så vel redere, forsikringsselskaper og staten. På denne bakgrunn ble det i Ot.prp.nr.79, 2004-2005 under punkt 3.7.4, fra Departementets side redegjort for deres syn. Løsningen ble således, etter kommentarer fra miljøstiftelsen Bellona og Assuranseforeningen Skuld, at sjølovkomiteens forslag til ny § 182e ble forkastet.

Når det gjelder tiltaksplikt som ikke etterkommes, er ikke det i seg selv tilstrekkelig til at retten til ansvarsbegrensning bortfaller etter § 174.

Dersom forholdene ved havaristedet er som ved M/V Server ulykken, vil for eksempel været kunne hindre at tiltak iverksettes. Dersom dette skulle være tilfelle, ville det stride mot rettsfølelsen, samt være egnet til å skape vilkårlighet for de involverte parter, om usikkerhetsmomenter som været skulle kunne være avgjørende. Det samme ville gjelde dersom de pålagte tiltakene ikke ville være formålstjenelig. (Her kan sammenhengen til det forvaltningsrettslige proporsjonalitetsprinsipp også gjøre seg gjeldende.)

Bestemmelsen er således ment å fange opp de grovt uaktsomme eller forsettelige tilfeller, hvilket per analogi bør utelukke de nevnte tilfeller.

Man kan derfor konstatere med at rettsstilstanden på dette området, til tross for sjølovkomiteens forslag, forblir uforandret, men at hevingen av ansvars grensene i § 175a,

vil føre til at dekningsmuligheten uansett vil bli vesentlig bedret i forhold til tidligere for eventuelle skadelidte.

Det nevnes avslutningsvis at det for visse lovpålagte tiltak, vil kunne medføre straffeansvar å ikke etterkomme de. Dette gjelder i forhold til forurensingsloven § 78, hvor det kan idømmes fengsel dersom en ansvarlig unnlater å etterkomme pålegg gitt i medhold av bestemmelsen med tilhørende henvisninger.

Det samme gjør seg gjeldende i henholdt til havne og farvannslovens bestemmelser i § 28.

Det er i MV Server sitt forlis, intet som i utgangspunktet tyder på at den ovennevnte bestemmelsen vil komme til anvendelse. Det som i et tenkt tilfelle ville kunne være aktuelt, måtte blitt om det viste seg at skipet var usjødyktig ved avgang fra kaien. Dersom tilfellet var det at skipet bar for lite bunkers, sammenlignet med de værforholdene som var forventet, kunne bestemmelsen tenkes å komme til anvendelse.

6 Avsluttende betraktninger

Det er for MS Server forliset antatt⁹⁵ at de samlede kostnadene i forbindelse med opprydningen vil beløpe seg til 225,5 millioner kroner. Som det fremgår av innledningen vil dette beløpet ligge innenfor ansvarsgrensen på 254 485 000 kroner. Kostnadsanslaget er beheftet med usikkerhet, som primært knytter seg til hvor mye bunkersolje det er igjen i akterskipet. Dette på grunn av at eventuelle nye utslipp vil kunne føre til ytterligere aksjoner på sjø og land. Det opplyses om at målsettingen er at strandsaneringen skal være ferdig i løpet av sommeren 2007. Dette var grunnlaget for at det ble foretatt endringer i statsbudsjettet for 2007 kap. 1062, post 21 om endringer av utgifter til spesielle driftsutgifter for Kystverket.

I utgangspunktet var det avsatt kroner 3 750 000 kroner, men dette ble hevet til 229 250 000 kroner i anledning ovennevnte forlis.

Da det ikke har vært mulig å få konkrete tall fra Gard, medfører dette at jeg ikke kan foreta ytterligere konklusjon av det konkrete beløp forliset er forventet å omfatte. Til tross for dette fremgår det at ansvarsgrensene, mest sannsynlig, i tilknytning til opprydningstiltak etter sjøulykker per i dag er tilstrekkelig høye.

⁹⁵ Se St.prp.nr.52 (2006-2007) 16. mars, side 2.

7 Litteraturliste

7.1 Bøker og artikler m.m:

- Berger, Morten Hugo. "*Havner og forurensning*," Marius 2000 nr. 262
- Blom, Birgitta. "*Sjølgens bestammelser om rederansvar*," 1. utgave. Stockholm 1985
- Bugge, Hans Christian. "*Forurensningsansvaret*," 1999
- Brækhus, "*Rederens Husbondsansvar*," skriftserie til Handelshøgskolen i Gøteborg 1952:2
- Brækhus, "*Sjø og land*," 1968
- Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob. "*Innføring i sjørett*," 6. utgave. Oslo 2004
- Lødrup, Peter. "*Lærebok i erstatningsrett*," 5. utgave Oslo 2005
- Nygaard, Nils. "*Skade og ansvar*," 5. utgave 2000
- Selvig, Erling. "*Det såkalte husbandsansvar*," 1. utgave. Oslo/Bergen/Tromsø 1968
- Selvig, Erling. Marius nummer 20. Oslo 1977
- Selvig Erling. "*Bedriftsansvaret i sjøfartsforhold*." TfR 1977. Side 413-437
- Wetterstein, "*Globalbegrensning av sjørettslig skadeståndsansvar*," Åbo 1980

7.2 Lover:

- 1903 Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. (sjødyktighetsloven) 09. Juni nr. 07
- 1961 Lov om ansvar for skade som motorvogn gjer (bilansvarslova) av 03. Februar
- 1967 Lov om behandlingsmåter i forvaltningssaker (Forvaltningsloven) av 10. Februar
- 1969 Lov om skadeserstatning (Skadeserstatningsloven) av 13. Juni nr. 26
- 1977 Lov om jernbaneansvar (Jernbaneansvarsloven) av 10. Juni nr. 73
- 1981 Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven) av 13. Mars nr. 06
- 1984 Havne og farvannsloven (Havneloven) av 08. Juni nr. 51
- 1993 Lov om luftfart (Luftfartsloven) av 11. Juni nr. 101
- 1994 Lov om sjøfarten (Sjøloven) av 24. Juni 1994 nr. 39
- 1997 Lov om folketrygd (Folketrygdloven) av 28. Februar nr. 19

7.3 Forarbeider:

NOU 1980:55 Begrensning av rederansvaret. Passasjerbefordring.

NOU 2002:15 Ansvar for opprydningstiltak etter sjøulykker.

NOU 2004:21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods.

St.prp.nr.32 (1982-1983)

St.prp.nr.52 (2006-2007)

St.meld.nr.14 (2004-2005) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Ot.prp.nr.11 (1979-1980) Vern mot forurensninger og om avfall.

Ot.prp.nr.03 (1983-1984)

Ot.prp.nr.55 (1993-1994) Sjøfarten (sjøloven)

Ot.prp.nr.90 (1998-1999) (endringslov) Sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976.

Ot.prp.nr.79 (2004-2005) (endringslov) Sjøfarten (sjøloven) (ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker m.m.)

7.4 Konvensjoner og utenlandske rettskilder:

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992

Norsk tittel: Ansvarskonvensjonen.

“Fund” 1971

Norsk tittel: Fondskonvensjonen

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 19. November 1976

Norsk tittel: London konvensjonen av 19.november 1976 om avgrensning av ansvaret for sjørettslige krav.

Protocol of 1996 to amend the convention on limitation of liability for maritime claims 1976.

Norsk tittel: 1996 endringsprotokollen til Konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976.

Dutch Civil Code

Norsk tittel: Nederlandske sivilrettslige lovbook.

HGB

Norsk tittel:

Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, Part 2, Nr 3.

7.5 Dommer:

Rettstidende og Nordiske Domme i sjøfartsanliggende

Rt. 1875.330

Rt. 1905.715

Rt. 1931.788 Orwell

Rt. 1936.345

Rt. 1989.1318

Rt. 1995.486

ND. 1923.289 Irma-Mignon

ND. 1971.199 SjøHa Esbern Snare

ND. 1979.27 SH Despina DK

ND. 1984.129 Tønsnes

ND. 1987.160 NY Dolsøy