

ERSTATNINGSANSVAR FOR FORURENSNING FRA SKIP

Kandidatnummer: 712
Veileder: Hans Jacob Bull
Leveringsfrist: 25.04.08

Til sammen 14881 ord

09.09.2008

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Tema og formål for avhandlingen	1
1.2	Avgrensning av avhandlingen	2
1.3	Rettskilder i avhandlingen	3
<u>2</u>	<u>RETTSUTVIKLINGEN</u>	<u>6</u>
2.1	Innledning	6
2.2	Civil Liability Convention og Civil Liability Fund Conventions	7
2.3	Hazardous and Noxious Substances Convention	11
2.4	Bunker Convention	14
2.5	Avslutning	16
<u>3</u>	<u>HOVEDTREKK VED GJELDENDE RETT</u>	<u>17</u>
3.1	Innledning	17
3.2	Civil Liability Convention og Civil Liability Fund Conventions	17
3.3	Hazardous and Noxious Substances Convention	19
3.4	Bunker Convention	20
3.5	Karakteristiske trekk ved konvensjonene	21
3.5.1	<i>Objektivt ansvar</i>	21
3.5.2	<i>Ansvarskanalisering</i>	31
3.5.3	<i>Ansvarsbegrensning</i>	33

3.5.4	<i>Obligatorisk ansvarsforsikring</i>	35
3.5.5	<i>Tilleggsdekning i form av fond</i>	37
4	<u>GEOGRAFISK VIRKEOMRÅDE</u>	39
4.1	Innledning	39
4.2	De ulike geografiske virkeområdene	43
4.2.1	<i>i territoriet, herunder sjøterritoriet</i>	43
4.2.2	<i>i den økonomiske sonen eller tilsvarende sone</i>	44
4.2.3	<i>uansett hvor</i>	45
4.2.4	<i>utenfor territoriet, herunder sjøterritoriet (kun HNSC)</i>	46
4.3	Avslutning	47
5	<u>REGISTER</u>	A

1 Innledning

1.1 Tema og formål for avhandlingen

Temaet for denne avhandlingen er erstatningsansvar for forurensning fra skip.

Tre internasjonale konvensjoner regulerer dette ansvaret, avhengig av hva slags type skip forurensningen stammer fra og av type forurensning.

Disse konvensjonene er CLC (Civil Liability Convention)¹ for oljeforurensning fra tankskip, HNSC (Hazardous and Noxious Substances Convention)² for farlige og skadelige stoffer og BC (Bunker Convention)³ for bunkersolje⁴ fra skipstyper som ikke er omfattet av CLC.

Formålet med avhandlingen er å gi en oversikt over disse konvensjonenes bakgrunn og deres hovedtrekk. Derneft belyse spesielt konvensjonenes geografiske virkeområde.

I avhandlingen vil jeg først ta for meg konvensjonenes bakgrunn og utvikling. Herunder kommer jeg med noen betraktninger om hva som er karakteristisk ved denne utviklingen. Derneft går jeg gjennom hovedtrekkene ved gjeldende rett. Dette er ikke tenkt som en uttømmende fremstilling, kun et oversiktsbilde. Jeg vil derimot gå mer i dybden på karakteristiske trekk ved konvensjonene og komme med noen tanker rundt disse trekkene.

¹ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

² International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996.

³ International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

⁴ Bunkers er skipets drivstoff.

Til slutt tar jeg for meg konvensjonenes geografiske virkeområde.

1.2 Avgrensning av avhandlingen

Reglene som skal beskytte miljøet til sjøs og langs kysten kan stort sett deles inn i tre typer. For det første er det regler som forsøker å hindre at forurensning finner sted. For det andre er det regler som skal sikre at det ved fare for eller ved oppstått forurensning finnes tilstrekkelig beredskap for å håndtere dette. For det tredje er det regler som regulerer erstatningsansvaret dersom forurensning finner sted.

Denne avhandlingen omhandler den sistnevnte typen regler. Dette er regler som skal sikre at skade, tap og omkostninger som følge av fare for eller oppstått forurensning blir erstattet. Reglene om forebygging og beredskap holdes dermed utenfor denne avhandlingen.

Forurensning fra skip kan for eksempel skyldes utslipp av olje eller andre miljøskadelige stoffer. Forskjellige internasjonale konvensjoner kommer til anvendelse avhengig av hva slags utslipp det gjelder. Jeg skal ta for meg utslipp i form av olje og andre farlige og skadelige stoffer. Jeg kommer ikke til å behandle utslipp av radioaktivt materiale.

De siste årene har det blitt økt oppmerksomhet rundt utslipp fra skip som ikke regnes som forurensning, men som allikevel kan skade miljøet. Jeg tenker da spesielt på skips ballastvann⁵ som tømmes i fremmede verdensdeler med påfølgende fare for innføring av nye arter og forstyrrelse av økosystemet. Utslipp fra skip som ikke er forurensning tas ikke med i denne fremstillingen.

Videre avgrenses det mot forurensning fra andre transportmidler enn skip og mot forurensning fra permanente installasjoner på sjøen som for eksempel oljeplattformer.

⁵ Ballastvann er sjøvann som fylles i tanker på et skip for å oppnå bedre stabilitet. Dette skjer hvor lasten blir losset og det ikke skal tas inn ny last samme stedet. Ballastvannet blir så pumpet ut når man skal laste skipet igjen.

De norske reglene vil ikke bli særskilt behandlet. Derimot vil jeg fortelle om Norges tilslutning til konvensjonene og om norske løsninger der dette faller naturlig i fremstillingen min.

1.3 Rettskilder i avhandlingen

Til grunn for denne avhandlingen ligger følgende internasjonale konvensjoner:

For det første er det CLC med de to tilhørende fondskonvensjonene CLC Fund⁶ og CLC Supplementary Fund⁷. For det andre er det HNSC og for det tredje er det BC.

CLC er en konvensjon som regulerer erstatningsansvaret for forurensning i form av oljeutslipp fra tankskip. Det er skipets eier som er erstatningsansvarlig etter denne konvensjonen, og ansvaret gjelder opp til et gitt beløp som avhenger av skipets størrelse. Er ikke dette beløpet nok til å dekke forurensningsskaden, eller er skipseieren ikke ansvarlig etter CLC på grunn av et unntak fra konvensjonen, kommer CLC Fund til anvendelse. Dette er et internasjonalt fond som dekker samme skader som CLC gjør, men som er neste ”trinn” på en stige som utbetaler erstatning. Dette fondet finansieres i form av avgifter fra oljelastens eiere. Det eksisterer et ytterligere fond, CLC Supplementary Fund, som er tredje ”trinn” på erstatningsstigen, også finansiert av oljelastens eiere. CLC Supplementary Fund er ment å yte erstatning ved de virkelig store oljeutslippene.

Hva CLC angår, finnes denne i to utgaver. Dette er CLC fra 1969 og CLC fra 1992. Det samme er tilfellet for CLC Fund, som finnes som CLC Fund fra 1971 og CLC Fund fra 1992. Jeg kommer tilbake til dette under

⁶ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992. Konvensjonen er kjent både som IOPC Fund og CLC Fund, jeg benytter meg av sistnevnte betegnelse.

⁷ Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992. Denne er kjent både som IOPC Supplementary Fund Protocol og CLC Supplementary Fund, jeg benytter meg av sistnevnte betegnelse.

kapittel 2. I den videre fremstilling vil det være CLC 92 og CLC Fund 92 som behandles, hvis ikke noe annet blir sagt.

HNSC er en konvensjon som regulerer erstatningsansvar for forurensning i form av utslipp av farlige og skadelige stoffer (på engelsk: Hazardous and Noxious Substances= forkortelsen HNS) fra skip. Konvensjonen er modellert etter løsningene i CLC og er i det store og hele lik denne. En forskjell er at erstatningen fra fondet ikke er regulert i en egen konvensjon, men inntatt i selve HNSC.

BC er en konvensjon som regulerer erstatningsansvar for forurensning i form av utslipp av bunkersolje fra andre typer skip enn tankskip. Denne konvensjonen har mange av løsningene til felles med CLC, men det er også grunnleggende forskjeller. For eksempel finnes det ikke noe fond knyttet til BC. Dette kommer jeg tilbake til under punkt 3.5.5.

Ratifikasjon av konvensjonene er selvfølgelig frivillig, men det er en forutsetning for å få erstatning at landet skaden har inntrådt i er en medlemsstat. Enhver som er offer for skade som dekkes av konvensjonene kan få erstatning, det være seg privatpersoner, selskap, private og offentlige organisasjoner og staten i seg selv.

Per 01.01.2008 er det kun CLC med de to tilhørende fondskonvensjonene som er i kraft. HNSC vil muligens ikke vil tre i kraft i sin nåværende form. Forhandlinger om eventuelle endringer pågår, tidspunkt for ikrafttredelse er derfor uvisst. Dette kommer jeg tilbake til under punkt 2.3. BC trer i kraft 21. november 2008.

I rettskildelæren⁸ for intern norsk rett opereres det med følgende rettskilder: 1) Lovteksten. 2) Lovforarbeider, annet bakgrunnsstoff og etterfølgende lovgiveruttalelser. 3) Rettspraksis. 4) Andre myndigheters praksis. 5) Privates praksis. 6) Rettsoppfatninger, særlig i juridisk litteratur. 7) Reelle hensyn; vurderinger av resultatets godhet. Spørsmålet som oppstår i forhold til denne avhandlingen er hvilke rettskilder som er anerkjent i og med at det er internasjonale konvensjoner som ligger til grunn.

⁸ Eckhoff (2001).

I Statuttene for Den Internasjonale Domstol⁹ art. 38 er det en opplisting av de mest sentrale og relevante rettskildefaktorer som er anerkjent i folkeretten. Disse er konvensjoner, sedvanerett og alminnelige rettsgrunnsetninger. Dette regnes ikke som en uttømmende liste¹⁰.

Formålet med å tolke en konvensjon er å bestemme partenes rettigheter og plikter slik de fremgår av konvensjonen. Det naturlige utgangspunktet for tolkningen er ordlyden i konvensjonen, hvor tolkningen av ordlyden skal ses i lys av formålet for konvensjonen. Dette er i samsvar med prinsippene for konvensjonstolkning slik det framgår av Statuttene for Den Internasjonale Domstol og Wienkonvensjonen¹¹. Wienkonvensjonens art. 31-33 fastsetter retningslinjer for tolkningen.

Også bruken av forarbeider og etterarbeider ved tolkningen av en konvensjon har blitt mer anerkjent. Bruken av disse som kilder har blitt praksis i flere stater¹².

Dette viser at rettskildebildet og rettskildebruken i grove trekk tilsvarer det vi er vant til i norsk intern rett.

Konvensjonene avhandlingen omhandler er utarbeidet av samme organ¹³ og ut i fra samme tankegang. Rettskilder som egentlig omhandler en av de andre konvensjonene, som for eksempel forarbeider, vil allikevel være relevant for forståelsen. Når det gjelder HNSC og BC har de ikke trådt i kraft ennå og dermed finnes det ingen rettspraksis fra disse.

⁹ Statute of the International Court of Justice (ICJ) av 26. juni 1945.

¹⁰ For mer om rettskildelæren i folkeretten, se Ruud/Ulfstein/Fauchald (1997), kapittel 1 og 2.

¹¹ Vienna Convention on the Law of Treaties av 23. mai 1969.

¹² Eckhoff (2001) s. 290.

¹³ IMO; dette kommer jeg tilbake til i kapittel 2.

2 Rettsutviklingen

2.1 Innledning

I dette kapitlet skal jeg se på konvensjonenes bakgrunn og utvikling. Under punkt 2.5 kommer jeg med noen betraktninger om hva som er karakteristisk for denne utviklingen.

Til grunn for fremstillingen i kapitlet ligger Falkanger / Bull: *Innføring i sjørett* (2004) kapittel 10, Ganten: *The international system for compensation for oil pollution damage* i *MarIus* nr. 62 (1981), De la Rue / Anderson: *Shipping and the environment* (1998), og Tan: *Vessel-source marine pollution* (2006).

CLC har ikke engang fylt 40 år, og de andre konvensjonene er enda yngre, så historisk sett er det tale om relativt unge konvensjoner. Det at sjøfarten er internasjonal, er ikke noe nytt, men det var først i tiden fra ca. 1950- 1960-tallet at frakt av olje og HNS skjedde i en slik skala som vi er vant med nå. Med andre ord har skadepotensialet eksplodert, og behovet for lovgivning har meldt seg.

To internasjonale organisasjoner har stått sentralt i arbeidet med utviklingen av CLC / CLC Funds, HNSC og BC. Disse er IMO og CMI.

IMO står for International Maritime Organization og er et sjørettslig organ under FN. IMO ble stiftet i 1948, og har som mål "Safe, secure and efficient shipping on clean oceans".

IMO er en representant for statlige interesser.

CMI står for Comité Maritime International og er en organisasjon som jobber for utviklingen av internasjonale regler på sjørettens område. CMI har som mål "to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects".

CMI er en representant for private interesser (som skipseiere / redere, bank og forsikringsselskap etc.). Den norske Sjørettsforeningen er en underavdeling av CMI.

2.2 Civil Liability Convention og Civil Liability Fund Conventions

18. mars 1967 gikk det liberiske tankskipet TORREY CANYON på grunn utenfor sør-vestspissen av England. Oljelasten på ca. 120 000 tonn rant ut og drev i land på både den engelske og franske kysten og på Kanaløyene. Forurensningsskadene ble betydelige. Summen av tap, skader og utgifter som skyldtes oljeutslippet, utgjorde atskillig mer enn skipets begrensingsbeløp etter den dagjeldende 1957- Ansvarsbegrensingskonvensjonen¹⁴.

Ulykken gjorde det klart at erstatningsordningene ved oljeforurensning ikke hadde holdt tritt med utviklingen i skipsfarten. Dette særlig med tanke på at tankskipene hadde økt drastisk i størrelse med derav følgende økt risiko for store oljeforurensningsskader ved havari.

Allerede fra høsten 1967 ble det i regi av FNs organ for sjørettslige saker, IMO (tidligere IMCO; Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), satt i gang et vidtgående internasjonalt samarbeid for å regulere ansvarsspørsmålene ved oljeforurensning. CMI var en viktig deltaker i dette. Arbeidet førte frem til vedtagelsen av CLC i 1969.

CLC 69 innførte et nesten unntaksfritt objektivt ansvar for oljeforurensning for eier av skip som transporterer olje som last i bulk. Ansvaret kunne begrenses, men konvensjonen nærmest fordoblet eiers erstatningsplikt sett i forhold til dagjeldende 1957- Ansvarsbegrensingskonvensjonen. I tillegg ble eier pålagt forsikringsplikt for mulig ansvar. Ved CLC 69 ble tankskipseieren gjort til det sentrale ansvarssubjekt.

Som et tillegg til CLC 69 ble det i 1971 vedtatt en konvensjon om opprettelsen av et internasjonalt fond for erstatning av oljeforurensning; CLC Fund 71.

¹⁴ International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, Brussels 1957.

Dette fondet skulle dels yte erstatning til skadelidte utover det som fulgte av CLC 69, dels overta deler av skipseiers ansvar etter samme konvensjon. Finansiering av fondet skulle skje ved bidrag fra mottakere av olje, altså oljeselskapene.

Parallelt med de internasjonale avtalene om erstatningsansvar ble det utarbeidet to private avtaler; TOVALOP¹⁵ og CRISTAL¹⁶.

TOVALOP var en frivillig erstatningsordning etablert av tankskipsrederne i 1969. Denne tilsvarte CLC 69 og var ment å virke frem til sistnevnte trådte i kraft.

CRISTAL var en tilsvarende midlertidig ordning etablerte av oljeselskapene i 1971. Denne tilsvarte CLC Fund 71.

Selv om TOVALOP og CRISTAL bare var ment å være midlertidige ordninger frem til det internasjonale regimet trådte i kraft, varte begge ordningene til 1997. Noe av grunnen til at disse private ordningene varte såpass lenge, var at CLC 69 og CLC Fund 71 ikke trådte i kraft før i 1975, og man ventet på at sistnevnte konvensjoner skulle bli ratifisert av flest mulig stater. Per 1981 var ca. 97% av den delen av verdenstonnasjen¹⁷ som bestod av tankskip medlem av TOVALOP¹⁸.

Både CLC 69 og CLC Fund 71 fikk stor internasjonal oppslutning. En ny oljeforurensningsulykke førte imidlertid til revisjon av disse konvensjonene.

16. mars 1978 gikk det liberiske tankskipet AMOCO CADIZ på grunn ved Bretagne-kysten i Frankrike. 220 000 tonn olje lekket ut og forvoldte omfattende skader langs den franske kysten.

Det ble klart at det under CLC 69 og CLC Fund 71 ikke var tilgjengelig tilstrekkelige beløp til å dekke skadene. Begge konvensjonene ble revidert gjennom protokoller i 1984. 1984-

¹⁵ Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution.

¹⁶ Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.

¹⁷ Tonnasje er målet for et skips størrelse.

¹⁸ Jfr. Ganten (1981) s. 15.

protokollene hevet erstatningsbeløpene og utvidet det geografiske virkeområdet¹⁹ for å sikre ofre for oljeforurensning. Et viktig siktemål var å få flere land til å slutte seg til konvensjonene, særlig USA.

1984-protokollene var utformet slik at de bare kunne tre i kraft dersom USA ratifiserte dem. Blant annet pga. ulykken med EXXON VALDEZ ved Alaska i 1989 valgte USA fortsatt å stå utenfor²⁰. USA mente at begrensningsbeløpene var for lave, og at det i prinsippet ikke burde være ansvarsbegrensning for slike ulykker i det hele tatt. USA vedtok isteden OPA (Oil Pollution Act) i 1990. OPA hadde en videre ansvarsregulering enn de internasjonale konvensjonene og gjorde det også mulig for de enkelte delstatene å vedta egne regler, for eksempel høyere ansvarsbegrensningsbeløp. 1984-protokollene har derfor aldri trådt i kraft.

Det ble derfor nødvendig å utarbeide nye protokoller som erstatning for 1984-protokollene.

I 1992 ble det vedtatt nye protokoller til henholdsvis CLC 69 og CLC Fund 71.

Endringsprotokollene innebar at det oppstod to nye konvensjoner; CLC 92 og CLC Fund 92. Meningen var at de nye konvensjonene skulle erstatte CLC 69 og CLC Fund 71. CLC 69 gjelder fortsatt for enkelte nasjoner. CLC Fund 71 ble avsluttet i 2002.

I 2000 ble begrensningsbeløpene i CLC 92 og CLC Fund 92 forhøyet. De nye og høyere ansvarsbeløpene ble imidlertid ikke ansett som tilstrekkelig av alle nasjonene. Ulykkene med tankskipet ERIKA i Frankrike i 1999 og tankskipet PRESTIGE i Spania i 2002 viste at erstatningsbeløpene var for lave ved spesielt omfattende ulykker.

Dette førte til at EU fremla et forslag om et eget europeisk tilleggsfond for oljeforurensningsskade kalt COPE Fund (Fund for the Compensation of Oil Pollution damage in European waters). COPE Fund skulle gjelde kun i Europa, og finansieres av europeiske oljemottakere.

¹⁹ Det geografiske virkeområdet ble utvidet fra territorialfarvannet til også å omfatte den økonomiske sonen. For mer om dette, se kapittel 4.

²⁰ Opprydningskostnadene kom på nærmere 18 milliarder kroner. 1984-protokollene hadde begrensningsbeløp på rundt 600-650 millioner kroner.

Blant annet pga. presset fra EU vedtok IMO i 2003 en ny protokoll om erstatning ved oljeforurensning, kalt CLC Supplementary Fund 2003. Dette tilleggsfondet er ment å fungere som en frivillig ekstra katastrofedekning i tillegg til den erstatningen som er tilgjengelig under CLC 92 og CLC Fund 92.

CLC Supplementary Fund 2003 trådte i kraft 03. mars 2005. Forslaget til et europeisk tilleggsfond vil ikke bli videre fulgt opp i EU.

Gjeldende internasjonal rett ved erstatning av oljeforurensning fra tankskip er nå et trelags system bestående av CLC 92, CLC Fund 92 og CLC Supplementary Fund 2003. Som nevnt gjelder CLC 69 fremdeles for enkelte stater²¹. I enkelte land gjelder både CLC 69 og CLC 92.

CLC og CLC Fund har fått bred internasjonal oppslutning. Følgende tall er hentet fra nettsiden til IMO²² og er oppdatert per 29. februar 2008:

CLC 92 er ratifisert av 120 stater, som til sammen innehar 95,89 % av verdenstonnasjen.

CLC Fund 92 er ratifisert av 102 stater, som til sammen innehar 92,96 % av verdenstonnasjen.

CLC Supplementary Fund 2003 er ratifisert av 21 stater, som til sammen innehar 18,87 % av verdenstonnasjen.

Norge har ratifisert CLC 92, CLC Fund 92 og CLC Supplementary Fund 2003, disse er innarbeidet i sjøloven kapittel 10. Hittil har det kun vært en stor ulykke med et oljetankskip langs kysten av Norge. Det var havariet av Drupa ved Stavanger i 1976, hvor 2400 tonn råolje lakk ut. Det er dog anslått at i 2010 vil to til tre oljetankskip befinne seg langs norskekysten hver eneste dag²³, blant annet som følge av økt petroleumsaktivitet i Barentshavet og Nordvest-Russland. Faren for nye ulykker er reell.

²¹ 39 stater, som til sammen innehar 7,52 % av verdenstonnasjen per 29.02.08, jfr. www.imo.org.

²² www.imo.org

²³ Jfr. "Økt sikkerhet og beredskap langs kysten - regjeringen.no".

2.3 Hazardous and Noxious Substances Convention

Det tidligste og mest katastrofale eksempelet på en hendelse som involverte HNS (Hazardous and Noxious Substances) har vi fra USA:

16. april 1947 tok det franske skipet SS Grandcamp fyr mens det lå i havn i Texas City. Skipet var lastet med ammoniumnitrat og eksploderte. Dette resulterte i at hele havneområdet ble ødelagt, inkludert flere bedrifter, varehus og beholdere som inneholdt kjemikalier og olje. Skipet SS High Flyer, som lå inne til reparasjon, ble antent av denne eksplosjonen. Dette skipet var også lastet med ammoniumnitrat, og ble tauet bort fra havna, men eksploderte neste dag. Nøyaktig hvor mange mennesker som omkom vites ikke, men 581 er kjent. Flere tusen ble skadet. Materielle skader beløp seg til rundt 67 millioner US dollars.

De første forslagene etter hendelsen med Torrey Canyon i 1967 antydte at et fremtidig internasjonalt erstatningsregime skulle omfatte forurensning ikke bare fra olje men fra alle farlige og skadelige stoffer (heretter omtalt som HNS).

Det var dog anerkjent at frakt av HNS til sjøs er mer komplisert enn frakt av olje. En ting er at HNS favner et vidt spekter ulike kjemikalier og ulike typer substanser med varierende grad av skadelighet og fare for miljøet. En annen ting er at de ulike typer og størrelse på skipene som brukes for å frakte HNS gjør det vanskelig å lage regler for enhetlig påleggelse av forsikringsplikt for disse. Mangfoldet av stoffer og skip som trengtes til frakten av disse gjorde det vanskelig å utforme et system for hvordan lastemottakere skulle bidra til et supplementært fond (lastemottakere er i stor grad industrien).

Disse vanskelighetene ble forverret av forventningene til en konvensjon om HNS ikke bare skulle dekke forurensning, men også omfatte andre farer forbundet med HNS, som for eksempel skade i forbindelse med brann eller eksplosjon (hendelsen med SS Grandcamp er en illustrasjon på hvilke konsekvenser frakt av HNS kan få).

Spørsmålet om en konvensjon for å regulere skade fra HNS kom tilbake på IMOs agenda i 1975.

Et konvensjonsutkast utarbeidet av CMI var klart i 1981, men på IMOs konferanse i 1984 lyktes man ikke å enes om en internasjonal konvensjon. Senere samme år ble fokus igjen satt på viktigheten av å få på plass et internasjonalt erstatningsregime for skader forbundet med transport av HNS: I august sank det franske ro-ro-skipet Mount Louis i Nordsjøen etter kollisjon med den tyske fergen Olau Britannia, som hadde 1015 mennesker om bord. Mount Louis fraktet 450 tonn giftig uranhexafluorid i 30 fat, disse sank med skipet. Fatene ble senere berget i en redningsoperasjon og hendelsen resulterte ikke i noen alvorlige skader. Ulykken hadde dog potensial til å utvikle seg til katastrofe.

I august 1985 skjedde nok en ulykke som kunne ha fått mye større konsekvenser enn den fikk; da det greske bulkskipet Ariadne gikk på grunn i havnen Mogadishu i Somalia. Skipets last inkluderte 2000 tonn giftige og eksplosive kjemikalier i containere. Mange av disse containerne falt i sjøen og død fisk ble skylt opp langs kysten. Det var fare for at kjemikaliene skulle eksplodere eller at skyer med giftig gass skulle spres over byen dersom sjøvann ble blandet med enkelte av stoffene. 200 mennesker ble evakuert og det ble lagt planer for å evakuere 300 000²⁴ mennesker dersom situasjonen forverret seg. Heldigvis var bergingsoperasjonen vellykket og dette ble unngått.

En rekke andre hendelser understreket behovet for et internasjonalt system. Flere ganger hadde stater foretatt redningsoperasjoner for å berge giftige kjemikalier etter ulykker til sjøs, uten å få erstattet utgiftene. Uten internasjonale regler var faren derfor stor for at flere stater skulle vedta egne regler.

²⁴ Jfr. De la Rue / Anderson (1998) s. 281.

Først i 1996 ble HNSC (Hazardous and Noxious Substances Convention) vedtatt. I tillegg til å dekke forurensningsskade forårsaket av HNS, gjelder den også for andre skader forårsaket av HNS, som brann eller eksplosjon.

Konvensjonen er et tolags erstatningssystem som har CLC/CLC Fund som modell.

Følgende tall er hentet fra nettsiden til IMO og er oppdatert per 29. februar 2008: HNSC er ratifisert av 10 stater, som til sammen innehar 4,01 % av verdenstonnasjen.

HNSC har foreløpig ikke trådt i kraft.

Som nevnt over, favner HNSC over et vidt spekter av type kjemikalier, type skip de fraktes med og type lastemottakere.

Konvensjonens krav til ikrafttredelse finnes i art. 46: Den skal tre i kraft 18 måneder etter at vilkårene i samme artikkel er oppfylt. For det første må 12 stater ratifisere konvensjonen, 4 av de 12 statene må inneha ikke mindre enn 2 millioner enheter bruttotonn. For det andre må statene som ratifiserer konvensjonen ha ansvarlige mottakere innen staten som har mottatt minst 40 millioner tonn last HNS i løpet av det siste året før staten blir medlem av konvensjonen.

Disse kravene har de fleste vestlige europeiske stater ikke noe problem med å oppfylle, men de er naturlig nok tilbakeholdne med å påføre industrien store kostnader uten deltakelse fra andre store HNS- mottakere (da særlig Japan). Deltakelse fra USA er utelukket, de har en egen konvensjon kalt CERCLA²⁵ som blant annet dekker skader fra HNS. Det er dog antatt at HNSC snart vil tre i kraft, fordi Europa og Japan ligger i forhandlinger om tiltredelse til konvensjonen.

I mellomtiden må erstatningsansvar for skader som følge av HNS følge nasjonale regler og, for de statene som har ratifisert den, LLMCC (Limitation of Liability for Maritime Claims Convention 1976, med endringer).

²⁵ The Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act of 1980. For mer om CERCLA, se Shipping and the Environment side 316 ff.

2.4 Bunker Convention

Et forslag om ansvar for bunkersoljesølskade ble fremmet allerede i 1969 under arbeidet med CLC. Det ble foreslått at ansvar for bunkersoljesølskade skulle inkluderes i CLC. På det daværende tidspunkt var imidlertid hovedfokuset for IMO å skape et erstatningsregime for scenarier som Torrey Canyon, altså for oljeutslipp av tankskips last. For ikke å komplisere CLC ble derfor bunkersoljesøl fra andre skip enn tankskip holdt utenfor, siden det er stor forskjell på olje som last og bunkersolje.

Det første konkrete forslaget om en konvensjon om bunkersoljesølskade fremmet Australia for IMO i 1994, som satt saken på dagsordenen.

Også i tiden rundt arbeidet med HNSC (vedtatt 1996) ble det foreslått at bestemmelser om bunkersoljesøl skulle inntas i denne konvensjonen, men dette førte ikke frem.

Samme år tok flere land (Australia, Canada, Finland, Norge, Sør-Afrika, Sverige og Storbritannia) opp behovet for en bunkersoljekonvensjon for IMO.

Flere faktorer talte for en egen konvensjon om erstatning for bunkersoljesøl: Statistikk utarbeidet av britiske P&I-klubber i 1993 fastslo at erstatningskrav i forbindelse med forurensning fra bunkersolje utgjorde halvparten av det totale antall erstatningskrav for skade etter oljeutslipp²⁶. Noen bulk- og containerskip frakter mer olje som bunkers enn tankskip frakter som gods. I tillegg er det å håndtere bunkersoljeutslipp ofte mer utfordrende og kostbart enn utslipp av råolje (som er det som fraktes i tankskips last). Dette fordi de fysiske egenskapene til bunkersolje gjør det vanskeligere å rense opp i enn råolje²⁷.

²⁶ UK P&I Club's Analysis of Major Claims 1993.

²⁷ Jfr. Brian Dicks, Technical lessons from recent oil spills, i informasjon som ble presentert på det internasjonale seminaret: Risk Management for Oil Pollution caused by Ships, avholdt i Shanghai 22. april 2002.

Et eksempel på et utslipp av bunkersolje som ble svært kostbart var da bulkskipet Iron Baron gikk på grunn utenfor den australske øya Tasmania i juli 1995. 300 tonn bunkersolje rant ut etter at det ble revet hull i skipet som hadde dobbelt skrog. 15 km kystlinje ble forurenset og et stort antall pingviner ble tilgriset. Totale kostnader beløp seg til 10 millioner australske dollar.

Et annet eksempel på en svært kostbar hendelse var da skipet Kure sneiet borti lasteutstyr i Humboldt Bay, California, i november 1997. Skipets drivstofftank sprang lekk med det resultat at bunkersolje rant ut. Totale kostnader beløp seg til 20 millioner amerikanske dollar.

Utenfor norsk kyst har det vært flere ulykker som har medført utslipp av bunkersolje. Som eksempel kan nevnes Deifovos i 1981, Arisan i 1992, Green Ålesund i 2000 og Rocknes i 2004. Sist ut er skipet Server som forulykket i 2007 ved Fedje. Her ble ca. 380 tonn bunkersolje sluppet ut. Omfanget av tapene er ikke klare, men anslås til over 300 millioner kroner. For en nærmere gjennomgang av disse ulykkene, se for eksempel NOU 2002: 15, Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) og Ot.prp. nr. 77 (2006-2007). Om Server, se www.kystverket.no.

I fravær av tilfredsstillende internasjonale regler om ansvar, kan det bli vanskelig for ofre for forurensningsskade å få kompensasjon. For å imøtekomme situasjonen mange av de berørte er i grunnet manglende kompensasjonsordninger, har flere land utvidet sine nasjonale regler til også å gjelde for bunkersoljesølskade (dette gjelder blant annet Norge). Andre land har vedtatt egne lover som omfatter utslipp fra alle typer skip, som USA har gjort med Oil Pollution Act av 1990.

Dersom mangelen på et internasjonalt lovverk hadde vedvart, ville sannsynligvis enda flere land ha vedtatt egne regler.

I 2001 ble konvensjonen om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade vedtatt av IMO. Formålet med BC (Bunker Convention) er å bedre de skadelidtes erstatningsrettslige vern etter bunkersoljeutslipp fra skip.

BC trer i kraft 21. november 2008.

Følgende tall er hentet fra nettsiden til IMO og er oppdatert per 29. februar 2008: BC er ratifisert av 20 stater, som til sammen innehar 21,52 % av verdenstonnasjen.

Norge har ratifisert BC. Det er vedtatt lovgivning basert på BC, inntatt i sjøloven, denne lovgivningen settes i kraft når BC trer i kraft internasjonalt.

2.5 Avslutning

Det som er svært tydelig når man ser på konvensjonenes bakgrunn og utvikling, er at fremdriften av dem i stor grad skyldes kostbare skipsulykker. Den direkte konsekvensen av ulykken med Torrey Canyon i 1967 var vedtakelsen av CLC og CLC Fund, TOVALOP, CRISTAL og den såkalte Inngrepskonvensjonen²⁸. Deretter ble ulykken med Amoco Cadiz en medvirkende årsak til revisjon av konvensjonene, særlig heving av begrensingsbeløpene. Ulykken med Exxon Valdez i 1989 var en viktig årsak til at USA ikke ønsket å ratifisere CLC. Ulykkene med Erika i 1999 og Prestige i 2002 var pådrivere til vedtakelsen av CLC Supplementary Fund 2003.

Når det gjelder HNSC og BC, er det ikke like tydelig at det er enkeltulykker som står bak utviklingen.

Sjøfartens internasjonale karakter gjør at det er viktig å ha felles avtaler. Dette gjør at vi slipper et lappeteppe av nasjonale eller bilaterale regler, som kompliserer sjøfarten ved at det blir vanskelig å vite hva man har å forholde seg til ut fra i hvilket område skipet seiler inn i.

²⁸ International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 29. november 1969. Konvensjonen gir medlemsstaten mulighet til å ta de forholdsregler på det åpne hav og i den økonomiske sone som måtte være nødvendig for å forebygge, begrense eller avverge alvorlig og overhengende fare for egen kyst eller virksomheter der ved enten inntrådte oljeforurensning eller fare for dette. Forholdsreglene kan blant annet være fjerning, ødelegging eller senking av skip eller last. Det er en forutsetning at faren skraver seg fra en sjøulykke eller har sammenheng med en sjøulykke og at det antas at eventuelle skadelige følger vil få et betydelig omfang.

Norge har ratifisert Inngrepskonvensjonen.

Med CLC, HNSC og BC er et viktig arbeid fullført, nemlig å sørge for internasjonal regulering av erstatningsansvar ved forurensning fra skip.

3 Hovedtrekk ved gjeldende rett

3.1 Innledning

Første del av dette kapittelet er en kort innføring i gjeldende rett. Det er ikke ment å være en uttømmende fremstilling, tanken er kun å gi en oversikt over konvensjonenes anvendelsesområde.

Andre del av kapittelet er viet til en grundigere gjennomgang av karakteristiske trekk ved konvensjonene.

3.2 Civil Liability Convention og Civil Liability Fund Conventions

CLC gjelder for forurensningsskade forårsaket av utslipp av bestandig olje fra tankskip, inkludert tiltak for å forhindre eller begrense slik skade.

For at konvensjonen skal komme til anvendelse må visse vilkår være oppfylt; avhengig av type skade, type utslipp og type skip.

Hvilken type skade som er omfattet av konvensjonen fremgår av artikkel 2; det er forurensningsskade og tiltak for å avverge eller begrense slik skade²⁹.

Konvensjonen kommer kun til anvendelse på krav reist som følge av skade eller tap som har oppstått utenfor skipet. Skader om bord på skipet omfattes ikke.

²⁹ En nærmere gjennomgang av begrepene forurensningsskade og avvergingstiltak kommer jeg tilbake til under punkt 3.5.1.

Hvilken type utslipp som er omfattet av konvensjonen er ”olje”, definert i artikkel 1 § 5 som ”enhver bestandig mineralolje som inneholder hydrokarboner, så som råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje, hva enten den transporteres om bord i et skip som last eller som skipets bunkers”. Dette betyr at dersom det er et skip som faller inn under konvensjonens anvendelsesområde, gjelder den, uavhengig av om det er oljelasten som har blitt sluppet ut eller skipets bunkers.

Hvilken type skip som er omfattet av konvensjonen fremgår av artikkel 1 § 1: ”Skip betyr ethvert fartøy eller annen flytende innretning som kan brukes for trafikk til sjøs og som er konstruert eller ombygd for å transportere olje som last i bulk, likevel slik at et skip som kan transportere olje eller annen last kun skal betraktes som skip når det faktisk transporterer olje som last i bulk og på enhver tur etter transport av slik last, med mindre det er bevist at skipet ikke hadde noen restlast av olje i bulk om bord.” Merk at det kun er skip i konvensjonens betydning *i det* skipet frakter olje og på etterfølgende reiser. Skip i ballast faller bortsett fra dette utenfor. Skip som bare har oljelast i tønner eller fat, faller også utenfor.

Konvensjonens geografiske virkeområde kommer jeg tilbake til under kapittel 4, men kort fortalt gjelder den for forurensningsskader i en kontraktsstats territorium medregnet territorialfarvannet og i en kontraktsstats eksklusive økonomiske sone eller tilsvarende. Dessuten gjelder konvensjonen for avvergingstiltak, uavhengig av hvor de er foretatt. Søksmål om erstatning skal reises for domstolen i den kontraktsstaten der skaden har inntrådt, jfr. art. 9. Det er altså ikke opprettet noen egen domstol for å pådømme disse sakene. For eksempel betyr dette at norske domstoler er kompetente dersom forurensningsskaden har skjedd i norsk territorium eller i norsk økonomisk sone. En dom som er blitt rettskraftig i den kontraktsstaten som hadde jurisdiksjon, skal anerkjennes og kunne fullbyrdes i enhver kontraktsstat, jfr. art. 10.

Et krav etter konvensjonen foreldes dersom søksmål ikke er reist innen 3 år regnet fra den dagen skaden oppsto, jfr. art. 8. Ikke under noen omstendigheter kan krav gjøres gjeldende når det er gått mer enn 6 år fra dagen for den skadevoldende begivenhet. Består denne av en serie av begivenheter, regnes 6-årsfristen fra den første av begivenhetene.

I tillegg til erstatningen som er tilgjengelig etter CLC, er det opprettet et fond; CLC Fund. Dette gir skadelidte erstatning ut over det som følger av CLC. Det er også opprettet et tilleggsfond for de virkelige store ulykkene; CLC Supplementary Fund.

Erstatningsansvarlig etter CLC er skipets eier, mens CLC Fund og Supplementary Fund finansieres av avgifter betalt av mottakere av olje (som i det store og hele betyr oljeselskapene). Til sammen utgjør disse et erstatningssystem i tre trinn, hvor det neste trinnet først kommer til anvendelse dersom det ikke er tilgjengelig nok erstatning i trinnet under, eller trinnet under ikke kommer til anvendelse på grunn av unntak i konvensjonen.

3.3 Hazardous and Noxious Substances Convention

HNSC gjelder for skade forårsaket av utslipp av farlige og skadelige stoffer fra skip, inkludert tiltak for å forhindre eller begrense slik skade.

HNSC er basert på samme prinsipper som CLC. HNSC har et system for erstatning delt i to "lag". Det nederste "laget" er finansiert av skipseieren, det øverste av HNS Fund³⁰. I hvilke situasjoner fondet utbetaler erstatning kommer jeg tilbake til under punkt 3.5.5.

Hvilken type skade som omfattes, er definert i artikkel 1 § 6. Konvensjonen omfatter både forurensningsskade og andre skader som er forårsaket av lastens skadelige og farlige egenskaper, som for eksempel brann og eksplosjon. Dette omfatter død eller personskade om bord på eller utenfor skipet som frakter HNS. Det gjelder også tap av eller skade på eiendom utenfor skipet. Det gjelder økonomisk tap som er resultat av forurensning av miljøet, for eksempel innen fiske eller turisme. Også avvergingstiltak, som for eksempel opprydningstiltak til sjøs og langs kysten, er omfattet. Det samme gjelder for rimelige tiltak for å gjenopprette miljøet.

Hvilken type utslipp som omfattes av konvensjonen finnes i konvensjonens artikkel 1 § 5. Denne listen er svært omfattende, det er for eksempel ulike typer olje, kjemikalier og gass. De fleste av disse stoffene er identifisert i en IMO- konvensjon eller -kodeks vedrørende maritim sikkerhet og forebygging av forurensning, og det henvises til disse i HNSC.

³⁰ International Hazardous and Noxious Substances Fund.

Hvilken type skip som er omfattet av konvensjonen er definert i artikkel 1 § 1 som ”ethvert sjøgående fartøy eller enhver annen sjøgående innretning av enhver type”. Dette omfatter både selvgående fartøy og fartøy som må trekkes eller på annen måte ikke er selvgående. Konvensjonen omfatter kun skader som godset gjør i perioden som faller inn under begrepet sjøtransport. Denne ansvarsperioden er i tiden fra godset ved lasting kommer inn i skipet og til godset ved lossing ikke lenger befinner seg i skipet, jfr. art. 1 nr. 9. Skjæringstidspunktet er når godset fysisk helt eller delvis befinner seg i skipet. Inntreffer skaden mens godset befinner seg på havneterminalen, er eieren ikke ansvarlig. Konvensjonens geografiske virkeområde er i en kontraktsstats territorium og i dens økonomiske sone, dessuten gjelder den for tiltak foretatt for å hindre skade i de nevnte områdene. Den gjelder også for skader som ikke er forurensningsskade utenfor territoriet til hvilken som helst stat. Jeg kommer tilbake til dette i kapittel 4. Krav som har oppstått som følge av forurensningsskade slik dette er definert i CLC, er ekskludert fra HNSC, jfr. artikkel 4 § 3 bokstav a. Dette gjelder uansett om det foreligger erstatningsplikt for skaden under CLC eller ikke. HNSC kommer heller ikke til anvendelse på skade forårsaket av radioaktivt materiale, jfr. artikkel 4 § 3 bokstav b. Det er ingen egen domstol hvor man kan fremme saker om erstatning forårsaket av HNS. Som under CLC, er det staten hvis territorium / økonomiske sone skaden har inntrådt i som har jurisdiksjon.

3.4 Bunker Convention

BC gjelder for forurensningsskade forårsaket av utslipp av bunkersolje fra andre typer skip enn tankskip, inkludert tiltak for å forhindre eller begrense slik skade. Hvilken type skade som er omfattet av konvensjonen finnes i artikkel 2. Dette er forurensningsskade og tiltak for å avverge eller begrense slik skade. Definisjonen av forurensningsskade og tiltak for å avverge eller begrense slik skade tilsvarer definisjonen i CLC, bortsett fra at det i BC er snakk om ”forurensning ved bunkersolje” i stedet for ”forurensning ved olje” som i CLC.

Hvilken type utslipp som er omfattet av konvensjonen er ”bunkersolje”, definert i artikkel 1 § 5 som ”alle oljer som inneholder hydrokarboner, inklusive smøreolje, som brukes eller skal brukes til skipets drift eller fremdrift, samt alle rester av slik olje”.

Hvilken type skip som er omfattet av konvensjonen er definert i artikkel 1 § 1 som ”ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen av enhver type”.

Konvensjonens geografiske virkeområde omfatter forurensningsskade i en kontraktsstats territorium, herunder dens territorialfarvann, og i en kontraktsstats økonomiske eller tilsvarende sone. Dessuten gjelder konvensjonene for tiltak for å avverge skade uansett hvor de er foretatt. Jeg kommer tilbake til dette i kapittel 4.

Konvensjonen kommer ikke til anvendelse på forurensningsskade slik dette er definert i CLC, jfr. artikkel 4 § 1. Dette gjelder uavhengig av om det foreligger erstatningsplikt etter CLC eller ikke.

Reglene om jurisdiksjon tilsvarer reglene i CLC.

Det samme er tilfellet for reglene om foreldelse.

3.5 Karakteristiske trekk ved konvensjonene

I denne delen av kapittelet skal jeg gi en oversikt over karakteristiske trekk ved konvensjonene. HNSC og BC er formet med CLC som modell og løsningene er i stor grad de samme, selv om de på enkelte punkter skiller seg fra hverandre.

Stikkordsmessig er disse karakteristiske trekkene objektivt ansvar for skade, ansvaret er kanalisert til skipets eier, ansvaret kan begrenses, obligatorisk ansvarsforsikring og tilleggsdekning i form av fond.

Jeg tar for meg konvensjonene samlet, herunder vil jeg sammenligne løsningene og peke på likheter og forskjeller. Jeg vil også foreta en sammenligning av disse karakteristiske trekkene med løsninger i sjøretten og andre rettsområder generelt.

3.5.1 Objektivt ansvar

Eieren av skipet er ansvarlig for skade på objektivt grunnlag. Dette gjelder både for CLC, HNSC og BC.

Det opereres med uttrykket ”shall be liable” (på norsk oversatt til ”skal være ansvarlig”) om eiers ansvar. Det følger ikke direkte av ordlyden at ansvaret skal være objektivt, men det står at skipseier er ansvarlig for ansvar unntatt i tilfeller som beskrives i samme artikkel. Det presumeres derfor at ansvaret er objektivt³¹.

Løsningen som er valgt er et kompromiss³² hvor skipseiers strenge ansvar forutsetter at det er unntak fra ansvaret, at ansvaret kan begrenses og at det er et fond som skal yte erstatning ut over skipseiers begrensingsbeløp.

For skadelidte er det flere fordeler ved at skipseiers ansvar er objektivt. Skadelidte må verken vise hvordan den skadevoldende hendelsen skjedde, eller bevise hvilken grad av skyld skipseieren eventuelt måtte ha.

Skipseiers objektive ansvar innebærer også at skadelidte kan få erstatning selv om det er helt klart at hendelsen som forårsaket skaden ikke var skipseiers skyld. Kommer ingen av ansvarsunntakene til anvendelse, er skipseier ansvarlig, selv om hendelsen ene og alene skyldtes en tredjepart.

Dette var situasjonen da tankskipet Rosebay ble påkjørt av fiskebåten Dionne Marie i den engelske kanal, i mai 1990. Rosebay oppdaget at Dionne Marie lå på kollisjonskurs med dem, Rosebay forsøkte å unngå kollisjon ved å skifte kurs to ganger og sende ut varselssignal fem ganger, til ingen nytte. I kollisjonen ble tankskipet skadet, og ca. 1100 tonn råolje lakk ut. Opprydningskostnadene beløp seg til over 1 million engelske pund. Tankskipseieren ble holdt ansvarlig for forurensningsskaden som skyldtes oljelasten på grunnlag av CLC, selv om det under rettssaken ble lagt til grunn at kollisjonen skyldtes Dionne Marie (det var trolig at styrmannen hadde sett på fotball på tv i stedet for å styre båten, selv hevdet han at skipet gikk på autopilot mens han selv skrubbet dekket). Rosebay var berettiget til å søke regress fra Dionne Marie, både for

³¹ I den norske lovteksten er det uttrykkelig sagt at skipseiers ansvar er objektivt, jfr. sjøloven § 191, første punktum.

³² For mer om dette, se NOU 1973: 46, s. 54- 55.

forurensningsskadene og for skader på selve skipet. Dionne Marie kunne imidlertid begrense sitt ansvar til en relativt lav sum basert på skipets lave tonnasje³³.

Det er enkelte unntak fra dette ansvaret.

Fra skipseiers strenge ansvar finnes det enkelte unntak. Disse unntakene er like i alle konvensjonene, dog slik at HNSC har et ekstra unntak i forhold til CLC og BC. Dette kommer jeg tilbake til nedenfor.

Skipseier er unntatt fra ansvar i følgende tilfeller:

Dersom skaden skyldes en force majeure-situasjon som en krigshandling eller en naturkatastrofe. Eller dersom skaden skyldes en handling eller unnlattelse utført av tredjemann med hensikt å volde skade. Eller dersom skaden skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av en regjering eller annen myndighet i forbindelse med ansvaret for vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.

Spørsmålet om skipseieren kunne bli unntatt ansvar pga. myndigheters manglende ”maintenance of lights or other navigational aids” kom opp i Tsesis- saken³⁴. Den sovjetiske tankeren Tsesis grunnstøtte fordi svenske myndigheter ikke hadde merket av på kartet et skjær som hadde blitt oppdaget noen år tidligere. Skipet ble skadet og 600 tonn olje lakk ut med omfattende oljesølskade til følge. Retten kom for det første til at sjøkartet var et ”navigational aid” og at det at skjæret ikke var blitt merket av var manglende ”maintenance” av kartet. Hendelsen falt inn under unntaket og skipseieren ble fri for ansvar.

Spørsmålet om en los er å regne som ”navigational aid” kom opp i Jose Marti- saken³⁵, der et tankskip grunnstøtte fordi losen ikke var oppdatert om grunner i området. Retten avviste eiers påstand om at en los er å regne som et ”navigational aid” og at staten hadde forsømt sin vedlikeholdsplikt av ham som hjelpemiddel.

Dessuten kan skipseieren fritas helt eller delvis for sitt ansvar overfor skadelidte dersom han beviser at skaden helt eller delvis skyldes en handling eller forsømmelse foretatt av skadelidte med hensikt å volde skade eller skadelidtes uaktsomhet, jfr. CLC artikkel 3 § 3, HNSC artikkel 7 § 3, BC artikkel 3 § 4.

³³ For mer om denne saken, se Lloyd’s Casualty Reports 12. May 1990 og The Times, 10. July 1992.

³⁴ ND 1981 s. 1.

³⁵ ND 1987 s. 64.

Et typisk tilfelle for dette unntaket vil være en kollisjon. Her kan saksøker både være skadelidt, men også skyld i kollisjonen. Hvis man tenker seg den overnevnte saken med Rosebay og Dionne Marie, var det det sistnevnte skipet som ved styrmannens uaktsomhet forårsaket skaden. Hadde Dionne Marie fått skader av oljelasten, ville de ikke fått erstatning. Skipseieren kunne i dette tilfellet ha påberopt seg unntaksregelen, men selvfølgelig, kun ovenfor Dionne Marie.

Spørsmålet om dette unntaket kunne komme til anvendelse kom opp i Sirocco-saken³⁶. Olje lakk ut fra skipet Sirocco mens det lå i Oxelösund havn i Sverige. Skipseier påsto at havneeieren hadde medvirket til skaden ved ikke å treffe avvergende tiltak til tross for at han burde ha forstått at det var en mulighet for at Sirocco hadde grunnstøtt og sprunget lekk. Skipseieren fikk imidlertid ikke medhold i den påstanden.

I tillegg er det i HNSC art. 7 nr. 2 bokstav d gjort unntak fra eiers ansvar dersom avlasterens³⁷ eller enhver annen persons unnlattelse av å yte informasjon vedrørende de transporterte stoffenes *hazardous and noxious nature* enten (i) har forårsaket skaden helt eller delvis; eller (ii) har medført at eieren ikke har tegnet forsikring i samsvar med artikkel 12. En forutsetning for unntaket skal komme til anvendelse er at verken eieren, personer i eierens tjeneste, eller personer som handlet for eieren, kjente til, eller burde kjent til, de farlige og skadelige egenskapene til de transporterte stoffene. Nedre grense for hva slags kunnskap som kan forventes på eierens side vil være det normalt forstandige personer må forstå og vite³⁸.

Begrunnelsen for dette unntaket er at senderen³⁹ eller avlasteren normalt er nærmere til å kjenne godsets farlige egenskaper enn transportøren⁴⁰.

En tilsvarende bestemmelse finnes ikke i CLC eller BC. Det er heller ikke nødvendig, i og med at verken olje eller bunkersolje har potensial til å oppføre seg på annen måte enn

³⁶ ND 1984 s. 8.

³⁷ Avlaster er den som leverer godset til lasting.

³⁸ Jfr. NOU 2004: 21.

³⁹ Sender er den som inngår avtale med en transportør om transport av stykkgoods til sjøs.

⁴⁰ Sammenlign for eksempel med forskrift 21. mai 1987 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods. Dennes § 5-4 krever at farlig gods som frembys for sjøtransport skal være forskriftsmessig merket, emballert og ledsaget av nødvendige transportdokumenter.

forventet. Derimot favner HNS både ustabile stoffer og stoffer som hver for seg kan være ”fredelige”, men kan reagere uheldig, for eksempel eksplodere, dersom de blir blandet. Dette kan man ikke forvente at skipseieren skal vite om. Hadde han derimot fått vite om faremomentet, kunne han ha truffet nødvendige forholdsregler ved sikringen av lasten.

For alle unntakene er det eieren som har bevisbyrden for at de skal komme til anvendelse, jfr. uttrykket ”if the owner proves”.

Et *objektivt* ansvar for oljesølskade var en nyskaping i sjøretten som ble innført med CLC. Før dette var det slik at skipseiers ansvar for skade var basert på skyld fra hans side. Også i norsk rett var skipseiers ansvar basert på skyld⁴¹ før Norge ble tilsluttet CLC.

Derimot er objektivt ansvar ikke et nytt fenomen i den alminnelige erstatningsretten. Tankskipseiers ansvar her kan sammenlignes med ansvar for ”farlig bedrift”. Dette begrepet ble innført i erstatningsretten mot slutten av 1800- tallet, hvor man reagerte på ”farlige” virksomheter med å pålegge ulovfestet objektivt ansvar. Med ”farlig bedrift” menes for eksempel våpenfabrikker, sprengstoffabrikker etc. Tanken er at det er bedriften selv som må bære risikoen ved virksomheten. ”Det er den i hvis interesse handlingen blir utført, som bør bære tapet når handlingen volder skade”⁴².

Det strenge ansvaret for skipseieren kan sammenlignes med forurenseren skal betale-prinsippet (Polluter Pays- Principle), heretter kalt FSB. Det er et internasjonalt anerkjent miljørettslig prinsipp som går ut på at den som står for forurensningen er den som betaler for forurensningen. Prinsippet ble i generell form først formulert i en anbefaling fra OECD⁴³ fra 1972⁴⁴. Dette prinsippet finnes nå i flere internasjonale miljøkonvensjoner⁴⁵ og –erklæringer⁴⁶, i EØS-avtalen⁴⁷ og i intern norsk rett⁴⁸.

⁴¹ Jfr. drøftelsen i NOU 1973: 46 side 8- 11.

⁴² Lødrup (1995) på side 106.

⁴³ Organisation for Economic Cooperation and Development.

⁴⁴ Recommendation C(72)128 av 26. mai 1972: Guiding Principles concerning International Economic Aspects of Environmental Policies.

FSB- prinsippet ”eksisterte” ikke i eksplisitt form da CLC 69 ble vedtatt, men fellesnevneren er et objektivt ansvaret for miljøskader. Resultatet er likt, altså at forurenseren betaler, men bakgrunnen er forskjellig. Bakgrunnen for FSB- prinsippet er, i tillegg til å fastlegge erstatningsansvar, en tanke om at det skal ha preventive virkninger på forurenseren i den forstand at når han står i fare for å bli erstatningsansvarlig, vil han gjøre alt han kan for å forebygge at det skal skje. Derimot var bakgrunnen for å pålegge skipseieren et objektivt erstatningsansvar noe mer styrt av tanken på fordeling av hvem som skulle betale, ikke at det skulle virke preventivt. Prevensjonshensynet har imidlertid vært mer fremtredende under arbeidet med BC, for eksempel viktigheten av at skipets eier involveres i tiltak for å hindre eller begrense forurensning⁴⁹.

Hva er skipseier ansvarlig for? Konvensjonenes skadebegrep.

CLC og CLC Funds gjelder for *forurensningsskade*. Forurensningsskade er definert i CLC art. 1 § 6.

Med forurensningsskade menes tap eller skade som har oppstått utenfor skipet og som skyldes forurensning fra olje som har unnslettet eller blitt tømt ut fra skipet, uavhengig av hvor oljeutslippet fant sted. Erstatning for forringelse av miljøet er begrenset til utgifter til rimelige utbedringstiltak som faktisk er gjennomført eller som skal gjennomføres. Erstatningen skal også omfatte tapt fortjeneste som skyldes forringelse av miljøet. Utgiftene til avvergingstiltak, samt tap eller skade som skyldes slike tiltak, går også inn under dekningsområdet for forurensningsskade.

Avvergingstiltak er definert i art. 1 § 7.

⁴⁵ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic av 22. september 1992 i art. 2 nr. 2 b.

⁴⁶ The Rio Declaration on Environment and Development av 13. juni 1992 i prinsipp nr. 16.

⁴⁷ EØS-avtalen av 27. november 1992 nr. 109 i art. 73 nr. 2.

⁴⁸ Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven) av 13. mars 1981 nr. 6 i § 2 nr. 5.

⁴⁹ Innst.O.nr.17 (2007-2008) punkt 1.6.1.

Dette er ethvert rimelig tiltak som er foretatt etter at en begivenhet⁵⁰ har funnet sted for å avverge eller begrense forurensningsskade, uansett hvem som har foretatt avvergingstiltaket.

Det er kun skader som har oppstått utenfor skipet som dekkes. Dette innebærer at andre lasteiere hvis last om bord på skipet ble forurenset av oljen, ikke kan kreve erstatning etter CLC.

Det er irrelevant hvor oljeutslippet har skjedd, jfr. formuleringen ”wherever such escape or discharge may occur”. Det må innebære at det er stedet hvor skaden inntreffer, som har betydning.

Videre er det uten betydning hva som er årsaken til at oljen ble sluppet ut, jfr. formuleringen ”escape or discharge”. Om oljen slapp ut som følge av et uhell eller ble sluppet ut med overlegg, er uvesentlig.

Når det gjelder erstatning for forringelse av miljøet, er denne begrenset til ”measures of reinstatement *actually undertaken or to be undertaken*”. Hva menes med dette? I CMI sine ”Guidelines on Oil Pollution Damage⁵¹”, heretter kalt CMI- retningslinjene, punkt 11, står det at det kun er reelle gjenopprettingstiltak som dekkes. Med dette menes at erstatning ikke utbetales når kravet er basert på et beløp konstruert ut i fra teoretiske modeller om hva gjenopprettingstiltakene vil beløpe seg til. Det må være faktiske kostnader.

En mer nøyaktig beskrivelse av hva erstatningen for forurensningsskade skal dekke, finnes ikke i konvensjonen. Det har derfor vært opp til nasjonale domstoler å utvikle det nærmere meningsinnhold i dette, noe som har vist seg vanskelig og ført til ganske forskjellig praksis fra land til land.

⁵⁰ Med begivenhet menes enhver hendelse eller serie av hendelser som har samme opprinnelse, og som volder forurensningsskade, jfr. art. 1 § 8.

⁵¹ Som tidligere nevnt, jobber CMI bla. annet for en enhetlig internasjonal sjørett. I 1994 kom CMI med retningslinjer for avgrensningen av hva som faller inn under begrepet forurensningsskade; CMI Guidelines on Oil Pollution Damage. CMI understreker at disse retningslinjene ikke forandrer gjeldende rett på noe vis, men at de er ment for å fremme enhetlig praksis.

Hva menes for eksempel med gjenoppretting av miljøet? La oss si at oljesøl nådde en havn hvor moloen var rast sammen, men allikevel fungerte. For å gjenopprette miljøet ville det være nødvendig å demontere steinene i moloen og vaske dem, før de ble lagt tilbake på plass. Skulle steinene da legges slik at moloen fremdeles var sammenrast, eller skulle de legges slik at moloen ble slik den opprinnelig hadde vært? Sistnevnte forslag ville jo innebære en forbedring, ikke bare gjenoppretting.

Et annet spørsmål er hva som går inn under tapt fortjeneste?

IOPC Fund har utarbeidet en Claims Manual⁵² som skal være en guide for hva fondene utbetaler erstatning for. Begge fondskonvensjonene viser til at forurensningsskade betyr det samme i dem som i CLC, jfr. CLC Fund art. 1 § 2 og CLC Supplementary Fund art. 1 § 6. Manualen vil derfor være relevant i arbeidet med å bestemme innholdet i begrepet forurensningsskade. Den behandler dog ikke de juridiske spørsmål i detalj og må etter eget utsagn ikke ses på som en offisiell tolkning av CLC, og det er opp til nasjonale domstoler å fastlegge begrepets innhold.

Både CMI- retningslinjene og IOPC Funds Claims Manual er dog laget etter en gjennomgang av saker som nasjonale domstoler har behandlet, og gir derfor en generell pekepinn på hvordan spørsmålet er løst i rettspraksis. Jeg går derfor gjennom hovedpunktene i de to overnevnte rettskilder for å vise hva som typisk dekkes under begrepet forurensningsskade i CLC sin forstand:

For det første er det rimelige opprydningstiltak etter at forurensningen er et faktum. Dette omfatter blant annet kostnader som påløper for å fange, vaske og tilbakeføre dyre- og fuglelivet i naturen. Dette omfatter også rens av strandlinjen.

Erstatning kan også kreves for tiltak som er foretatt for å forhindre eller forminske effektene av forurensning, uavhengig av hvor disse tiltakene er blitt foretatt. Utgifter til avvergingstiltak erstattes selv om et oljeutslipp ikke fant sted, forutsatt at faren for forurensning var overhengende. Dette betyr for eksempel at dersom bergere lykkes i å hindre et skip som har forulykket fra å gå på grunn, kan utgiftene til bergingsoperasjonen kreves erstattet.

⁵² IOPC Fund 92 Claims Manual, April 2005 Edition, Adopted by the Assembly in October 2004.

For det andre omfatter erstatningsplikten rimelige kostnader for å rense, reparere og erstatte eiendom, for eksempel båter, brygger, hytter, fiskegarn etc.

For det tredje omfatter erstatningsplikten avledede tap av inntekt som skyldes at eieres eiendom har blitt forurenset av olje. Et eksempel på et slikt tap er når en fisker taper inntekt fordi fiskegarnet hans er blitt forurenset av olje, og han ikke kan fiske før han får rensset garnet eller får et nytt.

For det fjerde kan rent økonomiske tap erstattes. Det gjelder for skadelidte som ikke har fått skadet sin eiendom, men at forurensningen fører til at de taper penger allikevel. Et eksempel vil være hvor et hotell ikke direkte er berørt av forurensningen, men det faktum at hotellet ligger i nærheten av oljesølet, fører til færre gjester.

For det femte erstattes rimelige tiltak som er foretatt for å akselerere eller hjelpe naturens egen rensesprosess etter et utslipp. Dette kan for eksempel være forskningsprosjekter som skal avgjøre om tiltak for å hjelpe naturen vil være nødvendig eller ikke.

Når det gjelder HNSC, dekker denne konvensjonen *skade*, definert i art. 1 § 6 bokstav a- d og omfatter ”damage” og ”preventive measures”.

For det første er ”damage” *loss of life or personal injury on board or outside the ship*.

Dette er altså skade på person eller dødsfall enten om bord på skipet eller utenfor skipet som frakter HNS. Det må omfatte personskade eller død på andre skip, på for eksempel oljeplattformer og på land. I og med at territoriet også omfatter luftrommet over, må også personskade eller dødsfall blant folk som flyr i helikopter over skadestedet og blir rammet av eksplosjon også bli dekket. En kan stille seg spørsmål om også psykisk skade faller inn under begrepet *personal injury*, eller om det er kun fysisk skade som dekkes.

I CLC og BC dekkes ikke personskade eller død. I forhold til HNS er dog skadepotensialet av annen type. Med dette mener jeg at stoffene i seg selv har helt forskjellige egenskaper når det gjelder hva slags skade de kan forårsake. Mange typer HNS er ustabile og kan for eksempel eksplodere eller lett begynne å brenne.

Det er dog et generelt krav at skaden skal være forårsaket av HNS, dette ser man ved bruken av ordet *caused*. Det må være en årsakssammenheng mellom de farlige

egenskapene ved HNS og skaden, altså at stoffenes egenskaper forårsaket skaden. Kravet til årsakssammenheng gjelder alle tilfellene av skade i paragrafen.

Det må bety at skader som ikke skyldes HNS spesielt, faller utenfor. Jeg tenker for eksempel på hvis en berger⁵³ etter en ulykke som involverte HNS kantret og sank under opprydningsarbeidet, ville dette ikke være et tap som var forårsaket av HNS direkte. Dette ville være et avledet tap som faller utenfor. Krav til tilstrekkelig nærhet er et krav som gjelder generelt i norsk erstatningsrett.

For det andre er ”damage” *loss of or damage to property outside the ship*. Dette må innebære tap og skade på eiendom på landjorden og alle skip og andre gjenstander på sjøen, alt fra fiskegarn til andre skip i seg selv. Merk at dette gjelder kun skader utenfor skipet, skader på skipet som fraktet HNS er ikke omfattet.

Denne regelen er også særegen i forhold til CLC og BC, disse gjelder kun for skade forårsaket av de forurensende egenskapene til disse stoffene.

For det tredje er ”damage” *loss or damage by contamination of the environment*. Denne regelen tilsvarer den vi finner i CLC om forurensningsskade. Jeg går derfor ikke gjennom denne spesielt.

For det tredje er ”damage” *the cost of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures*. Denne tilsvarer regelen om avvergingstiltak i CLC.

Når det gjelder BC, gjelder denne konvensjonen for *forurensningsskade*.

Forurensningsskade er definert i art. 1 § 9. Denne tilsvarer regelen om forurensningsskade som vi finner i CLC, bortsett fra at det gjelder forurensning ved *bunkersolje*, ikke ved *olje* som i CLC. Jeg viser til min behandling av dette ovenfor.

⁵³ Med berging menes ”enhver handling som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare i hvilket som helst farvann”, jfr. sjøloven § 441 bokstav a.

3.5.2 Ansvarskanalisering

Dette er tilfelle kun for CLC og HNSC. BC har ikke regler om ansvarskanalisering. Jeg kommer tilbake til hva som menes med ansvarskanalisering nedenfor.

Ansvarssubjektet etter konvensjonene er skipets eier (jfr. CLC artikkel 3 § 1, HNSC artikkel 7 § 1, BC artikkel 3 § 1).

Krav på erstatning kan ikke gjøres gjeldende mot eieren på annen måte enn etter konvensjonenes regler, jfr. CLC artikkel 3 § 4, HNSC artikkel 7 § 4, BC artikkel 3 § 5.

Av hovedregelen i CLC og HNSC følger at eier er ”den eller de personer som er registrert som eier av skipet, eller om registrering ikke er foretatt, den eller de personer som eier skipet”. Her må man finne frem til den faktiske eier, som i mange tilfeller kan være vanskelig. Unntaket er at ”eies imidlertid et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, skal med ’eier’ forstås dette selskap.” Sistnevnte bestemmelse tar sikte på forholdene i visse sosialistiske stater⁵⁴.

Definisjonen av eier er noe videre i BC. Her betyr skipseier ”eieren, herunder den registrerte eieren, bareboat- befrakteren, disponenten og rederen av skipet”. ”Registrert eier” er definert tilsvarende som ”eier” i CLC og HNSC. (Det er bare den registrerte eieren i BC som har forsikringsplikt, men dette kommer jeg tilbake til under punkt 3.5.4.) Det at ”eier” er et såpass vidt begrep i BC innebærer også at flere kan være ansvarlig for skade, da skal de være solidarisk ansvarlige, jfr. BC artikkel 3 § 2.

I CLC og HNSC er det valgt en løsning som kalles for ”ansvarskanalisering”. Dette går ut på at visse nærmere bestemte personer ikke kan holdes ansvarlig for skade med mindre

⁵⁴ Jfr. NOU 1973: 46 på s. 19.

skaden skyldes en personlig handling eller unnlattelse utført i den hensikt å volde skade, eller uaktsomt og med forståelse av at det sannsynligvis ville kunne føre til slik skade. Regelen om ansvarskanalisering beskytter medlemmer av besetningen eller andre ansatte, losen eller andre som utfører tjenester for skipet, rederen eller disponenten, befrakteren, bergere og personer som treffer tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, samt ansatte eller agenter for personer som nevnt, mot krav om erstatning, jfr. CLC artikkel 3 § 4 bokstav a-f og HNSC artikkel 7 § 5 bokstav a-f. Ansvar er altså ”kanalisert” til eieren, med andre ord rettet mot eieren. Selv om betingelsene for ansvar ellers er oppfylt, innebærer kanaliseringen ansvarsfrihet for eventuelle andre skadevoldere.

Begrunnelsen for ansvarskanaliseringen er at skadelidtes interesser antas å være tilstrekkelig ivaretatt ved det objektive ansvaret skipseieren har. Dessuten ville et eventuelt ansvar for andre parter innbefatte stor usikkerhet og reise behov for forsikringsordninger for disse partene.

Også ellers i norsk intern rett finnes ansvarskanalisering. For eksempel utelukkes andre enn rettighetshaveren fra ansvar for forurensningsskader på kontinentalsokkelen, jfr. petroleumsløven⁵⁵ §§ 7-3 første ledd, jfr. 7-4 første ledd. Ansvar for atomskader etter atomenergiløven⁵⁶ er kanalisert til innehaveren av det anlegg som har voldt skaden, jfr. 27. Det som er felles for ansvarskanaliseringen i de overnevnte lovene er at skadetilfellene de gjelder kan få et katastrofeartet omfang. Ved kanaliseringen er risikoen lagt på den som normalt har beste økonomiske bæreevne, og som kan dekke tapet ved forsikring.

I BC er det ikke valgt en tilsvarende løsning. Det er heller ikke i BC inntatt noen regler som fritar visse personer for ansvar slik det er gjort i CLC art. 3 nr. 4 og HNSC art. 7 nr. 5. Årsaken til at det ikke er valgt ansvarskanalisering i BC skyldes først og fremst at det ikke er tilknyttet noe fond til BC. Det blir derfor ansett som betenkelig i forhold til skadelidtes interesser om konvensjonen skulle beskytte andre involverte personer mot ansvar. Dette må forstås i sammenheng med forutsetningene i konvensjonens fortale, som er å sikre erstatning til skadelidte.

⁵⁵ Petroleumsløven av 29. november 1996 nr. 72.

⁵⁶ Atomenergiløven av 12. mai 1972 nr. 28.

Under arbeidet med BC ble det debattert om ansvarskanalisering ville være riktig eller ei. Den ene siden fremholdt at personer som utfører tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade burde beskyttes mot ansvar. Begrunnelsen for dette synspunktet var at ellers var det en viss fare for at muligheten for å bli ilagt ansvar dersom feil ble begått ville avskrekke aktørene fra å sette i gang tiltak. Flertallet mente at preventive hensyn og hensyn til skadelidte talte mot at slike personer ble beskyttet mot uaktsomhetsansvar slik normen er i vanlige erstatningsregler. Norge var ett av landene som hadde dette synspunktet. Løsningen som ble valgt er et mellomstandpunkt hvor statene har adgang til å innta regler om at personer som gjør tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade ikke skal være erstatningsansvarlig bortsett fra i tilfeller hvor de selv har forårsaket skaden forsettelig eller grovt uaktsomt og med forståelse for at skade trolig kunne oppstå. Dette ble vedtatt i en resolusjon⁵⁷ som tilhører konvensjonen. Det anbefales også i resolusjonen at statene i tillegg vurderer å beskytte medlemmer av besetningen eller andre ansatte, losen eller andre som utfører tjenester for skipet, bergere samt ansatte eller agenter for personer som nevnt, mot ansvar⁵⁸. Statene har blitt gitt en rett til å fastsette ansvarskanalisering til beskyttelse av disse personene i sin gjennomføring av konvensjonen. Danmark har inntatt en regel om ansvarskanalisering i sine lovregler om bunkersoljesøl, jfr. § 185 i lov om ændring av søloven, lov nr. 599 av 24. juni 2005.

3.5.3 Ansvarsbegrensning

Ansaret kan begrenses.

Dette innebærer at den som er ansvarlig for skade (skipseieren) beløpsmessig kan begrense sitt ansvar. Han må betale opp til et visst beløp for én og samme hendelse, men ikke noe over. I CLC og HNSC er det egne regler om ansvarsbegrensning, mens i BC vises det til nasjonale/internasjonale regler.

⁵⁷ Resolution on Protection for Persons Taking Measures to Prevent or Minimize the Effects of Oil Pollution, LEG/CONF.12/18.

⁵⁸ For mer om dette, se Ot.prp. nr. 77 (2006-2007) side 14-16.

Reglene om ansvarsbegrensning for CLC finnes i konvensjonens artikkel 5, for HNSC i artikkel 9. Beløpet øker proporsjonalt med størrelsen på skipet. I begge tilfeller mister eier sin rett til ansvarsbegrensning etter konvensjonene hvis det er bevist at skaden skyldes eierens personlige handling eller unnlattelse, utført i den hensikt å volde slik skade, eller uaktsomt og med forståelse av at det sannsynligvis ville kunne føre til slik skade. For BC er det bestemt at konvensjonen ikke skal ha noen innvirkning på retten til ansvarsbegrensning som skipseier og forsikringsgiver har i henhold til nasjonale eller internasjonale regler, jfr. artikkel 6. Med andre ord er det ikke fastsatt et beløp, begrensningen skal følge nasjonale eller internasjonale regler om ansvarsbegrensning, herunder LLMCC⁵⁹.

Retten til ansvarsbegrensning er ikke noe nytt fenomen, det er lang tradisjon for ansvarsbegrensning innen sjøretten⁶⁰.

Noe av hensynet bak begrensningsretten er at rederen skal være beskyttet mot komplett katastrofe, med tanke på det store skadeomfanget en ulykke kan få. Dessuten, hvis et eventuelt ansvar for rederen var ubegrenset, er det fare for at risikoen hadde medført at få aktører hadde våget å drive med skipsfart. Med ansvarsbegrensningen er det derimot bestemt at rederen dekker opp til et gitt beløp, mens skadelidte selv dekker det overskytende.

For CLC og HNSC vil fondet dekke det overskytende. For BC er det ikke noe fond. Også andre rettsområder opererer med ansvarsbegrensning, for eksempel atomskader i atomenergilooven § 30 og legemiddelskader i produktansvarsloven⁶¹ § 3-6 (2). Felles for tilfellene det er ansvarsbegrensning for, er faren for omfattende skader.

⁵⁹ Limitation of Liability for Maritime Claims Convention, 1976, med endringer (sist ved en protokoll vedtatt i 1996).

⁶⁰ For en innføring i historien bak ansvarsbegrensningsretten, se Falkanger / Bull (2004), side 158-159.

⁶¹ Produktansvarsloven av 23. desember 1988 nr. 104.

3.5.4 Obligatorisk ansvarsforsikring

Eieren av skipet plikter å ha forsikring eller lignende økonomisk sikkerhet for eventuelt ansvar for skade. Dette er regelen for alle tre konvensjonene (jfr. CLC art. 7 §1, HNSC art. 12 § 1 og BC art. 7 § 1).

Definisjonen av skipseier er den samme i CLC og HNSC, mens i BC skilles det mellom skipseier og registrert eier. Som forklart under punkt 3.5.1 er skipseier et videre begrep i BC enn registrert eier. Det er kun den registrerte eieren som har forsikringsplikten i BC. Hvilket beløp forsikringen skal dekke er i CLC og HNSC det beløpet som gjelder i henhold til ansvarsgrensene fastsatt i konvensjonen. I BC er det ikke egne beløp for ansvaret. Det vises derimot til begrensingsbeløpene etter gjeldende nasjonale eller internasjonale ansvarsbegrensingsregler. Dette beløpet skal ikke overstige det begrensingsbeløp som følger av LLMCC 1976, med endringer.

Hvilke skip forsikringen gjelder for må nødvendigvis avhenge av konvensjonen. For CLC er det skip som transporterer mer enn 2000 tonn olje som last i bulk, for HNSC er det skip som faktisk transporterer farlige og skadelige stoffer, for BC er det skip med brutto tonnasje over 1000 tonn. Merk at for HNSC er forsikringsplikten verken knyttet til omfanget av det som fraktes slik det er gjort i CLC, eller til skipets størrelse, slik det er gjort i BC.

Skipet må ha sertifikat på at det er forsikret. I sertifikatet skal det bekreftes at det foreligger forsikring i samsvar med konvensjonen. Det er myndighetene i landet skipet er registrert som utsteder dette sertifikatet, og som kontrollerer at kravene til forsikring er oppfylt.

Tvungen forsikring for skipseiere var ikke vanlig i sjøretten før vedtakelsen av CLC. Dog har de fleste skipseiere valgt å ha en P&I forsikring⁶².

Obligatorisk forsikring for objektivt ansvar er også kjent fra andre rettsområder.

⁶² P&I står for Protection and Indemnity. Det er en ansvarsforsikring for sjøfarten som dekker sikredes ansvar som følge av skade på person eller tap av liv og skade på eller tap av gjenstand.

3.5.4.1 Direktekrav mot forsikringsgiver

Skadelidte har rett til å gjøre sitt krav gjeldende direkte mot forsikringsgiveren. Dette gjelder for alle tre konvensjonene.

Krav om erstatning for skade kan altså reises direkte mot forsikringsgiveren (CLC artikkel 7 § 8, HNSC artikkel 12 § 8, BC artikkel 7 § 8). Det er opp til skadelidte om han velger å rette kravet mot forsikringsgiver eller skipseier. Fordelen med direktekrav er at skadelidtes stilling styrkes, for eksempel i de tilfeller det ikke lar seg gjøre å oppspore eieren av skipet. Dersom krav om erstatning for skade reises direkte mot forsikringsgiveren, kan forsikringsgiveren gjøre gjeldende de innsigelser som eieren selv ville hatt rett til å gjøre gjeldende. Dette innbefatter rett til ansvarsbegrensning. Forsikringsgiveren kan dog ikke gjøre gjeldende innsigelser som bygger på at skipseier er gått konkurs eller at hans bo er tatt under likvidasjon⁶³. Uavhengig av om skipseieren er berettiget til ansvarsbegrensning, kan forsikringsgiveren begrense sitt ansvar tilsvarende det beløp som det er obligatorisk ansvarsforsikring for. Forsikringsgiveren kan også gjøre gjeldende at skaden skyldes skipseierens forsettelige feil (*the wilful misconduct of the owner*). I et slikt tilfelle kan forsikringsgiver altså bli fri for erstatningsansvar. Forsikringsgiveren kan ikke gjøre gjeldende andre innsigelser som han ville hatt rett til å gjøre gjeldende i søksmål anlagt av skipseieren mot ham selv (for eksempel manglende innbetaling av forsikringspremien). Forsikringsgiveren skal alltid ha rett til å kreve at skipseieren skal tre inn i saken.

Direktekravsmuligheten er en rettighet for skadelidte, ikke en plikt.

Det kan diskuteres om det er riktig at forsikringsgiver blir fri for ansvar når skaden er oppstått på bakgrunn av *the wilful misconduct of the owner*. Dette unntaket er likt i alle konvensjonene. På den ene siden virker dette urimelig ovenfor skadelidte, på den annen

⁶³ Likvidasjon = avvikling av et formueskompleks.

side vil han uansett kunne få erstatning fra fondet i tilfeller som omfattes av CLC eller HNSC.

Man kan spørre seg om hvilken betydning denne direktekravsmuligheten egentlig har. Essensen er jo at skadelidte kan henvende seg direkte til forsikringsselskapet med sitt krav. For eksempel slipper man det praktiske ved at skipseieren først må motta penger fra forsikringsselskapet sitt for så å utbetale erstatningen til skadelidte. En annen ting er at ved direktebetaling risikerer ikke skadelidte at dersom skipseier går konkurs mens han sitter på pengene, må skadelidte eventuelt avspises med dividende delt med andre kreditorer. Dessuten slipper man problemet med at det ikke er mulig å finne ut hvem skipseier faktisk *er* – det spiller ingen rolle hvem skipseier er, for forsikringsselskapet må betale erstatningen uansett. Dette poenget innebærer at skadelidte får pengene sine uansett. Direktekravsmuligheten er ikke særegent for sjøretten. En parallell finnes i forsikringsavtaleloven⁶⁴, hvor tredjepersons rett etter forsikringsavtalen er regulert i kapittel 7. Dersom forsikringen dekker sikredes erstatningsansvar, kan skadelidte kreve erstatning direkte fra selskapet, jfr. §7-6, første ledd.

3.5.5 Tilleggsdekning i form av fond

Dersom skadelidte ikke får dekket sitt krav, enten fordi erstatningsbeløpet overskrider grensen for skipseiers ansvar, eller konvensjonene på grunn av unntak fra dem ikke kommer til anvendelse, kan skadelidte kreve erstatning fra et fond. Dette gjelder for CLC og HNSC, men ikke for BC, dette kommer jeg tilbake til på slutten av dette punktet.

Når det gjelder CLC, er det to fond; CLC Fund og CLC Supplementary Fund. CLC Fund er en egen konvensjon, mens Supplementary Fund er en protokoll til denne konvensjonen.

⁶⁴ Forsikringsavtaleloven av 16. juni 1989 nr. 69.

Det er allikevel vanlig å omtale dem som CLC Funds. Samlet utgjør CLC og CLC Funds erstatning i tre trinn.

Når det gjelder HNSC, er reglene om fondet inntatt i selve konvensjonen. Det er dog ingen praktisk forskjell mellom dette fondet og CLC Funds. Erstatningen etter HNSC er i to trinn. I behandlingen under vil jeg omtale overnevnte fond som fondene.

Fondene finansieres ved avgifter fra dem som i løpet av et kalenderår mottar visse mengder olje eller HNS.

Fondene utbetaler erstatning når skadelidte ikke kan få full dekning for oljeforurensningsskade fra skipseieren eller hans forsikringsselskap i følgende tilfeller:

Når beløpet overstiger grensene for skipseiers ansvar.

Når skipseier er fritatt for ansvar på bakgrunn av unntak i konvensjonene, som force majeure- hendelser eller skadelidtes medvirkning (om unntakene, se punkt 3.5.1 ovenfor).

Når skipseier og hans forsikringsselskap ikke er i økonomisk stand til å betale full erstatning.

CLC Supplementary Fund kommer til anvendelse når utbetalingen fra CLC Fund ikke er tilstrekkelig til å dekke skadelidtes krav, jfr. Supplementary Fund Protocol art. 4 § 1.

Opprettelsen av CLC Supplementary Fund viser blant annet at det er anerkjent at skadepotensialet ved skipsulykker kan være enormt. Man må allikevel stille seg spørsmål om hvor grensen oppad skal gå. Skal den være ubegrenset?

Når det gjelder BC, er det ikke noe fond knyttet til denne konvensjonen.

En viktig årsak er spørsmålet om hvem som skulle finansiere et eventuelt fond. BC omfatter alle typer skip, ikke bare skip som frakter en spesiell type gods. Dette være seg alt fra cruiseskip til fiskebåter. Med andre ord omfatter BC ikke noen spesiell type skip eller spesiell type last, og hvordan skulle man da bestemme hvem som finansierer et eventuelt fond? Grunnen til at CLC og HNSC har fond, er blant annet for å dele utgiftene for eventuell erstatningsutbetaling mellom de to interessene som er representert, nemlig på den ene siden; skipseier, på den andre siden; mottakere av lasten som skipseier frakter.

Mangelen på fond knyttet til BC er til en viss grad forsøkt avhjulpet med utvidelsen av eierbegrepet i konvensjonen, ved at flere personer enn eieren kan bli ansvarlige for skaden.

4 Geografisk virkeområde

4.1 Innledning

Spørsmålet om konvensjonene gjelder for et krav eller ikke avhenger primært av om skade har inntruffet i en konvensjonsstat (det er likegyldig hvor skipet befant seg da utslippet fant sted) og av om hendelsen faller inn under konvensjonenes virkeområde. Visse vilkår må være oppfylt. For det første må hendelsen omfattes av konvensjonenes saklige virkeområde, for det andre av konvensjonenes geografiske virkeområde. Det saklige virkeområdet har jeg beskrevet nærmere i kapittel 3. Dette kapitlet skal dreie seg om det geografiske virkeområdet.

Jeg tar for meg konvensjonene under ett.

Temaet geografisk virkeområde har også en folkerettslig side i den forstand at det i konvensjonene vises til internasjonal rett når det gjelder de ulike områdene som omfattes. Noe av kapitlet er derfor viet til en innføring i disse områdene.

CLC og fondskonvensjonene, HNSC og BC har det samme geografiske virkeområdet; de dekker skade i en kontraktsstats territorium, inkludert sjøterritoriet, samt i den eksklusive økonomiske sone eller tilsvarende sone opp til 200 nautiske mil fra kysten. Tiltak, uansett hvor de er foretatt, for å avverge eller begrense skade, dekkes også. I tillegg dekker HNSC andre skader enn forurensningsskade utenfor territoriet (herunder sjøterritoriet) til enhver stat. Dette kommer jeg tilbake til under punkt 4.2.4.

Folkerettslig sett er havet er inndelt i soner. Disse er (fra kysten og ut) det indre farvann, territorialfarvannet, den tilstøtende sone, den økonomiske sone, og til slutt, åpent hav. To prinsipper har dominert havretten; nemlig prinsippet om havets frihet og prinsippet om nasjonalisering av havet. Pendelen har svingt. I middelalderen delte Spania og Portugal verdenshavene mellom seg, mens i 1609 kom Hugo Grotius med verket ”Mare Liberum”, og prinsippet om havets frihet slo gjennom. De siste tiår har imidlertid kyststaten fått utvidet sin suverenitet med bredere territorialfarvann, og funksjonell utvidelse av jurisdiksjonen ved opprettelse av soner som den tilstøtende sonen og den økonomiske sonen.

Det sentrale regelverket i havretten i dag er UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea)⁶⁵. Per november 2007 hadde 155 stater ratifisert denne avtalen⁶⁶. Norge har ratifisert UNCLOS.

I UNCLOS finnes rammene for de ulike sonene som en stat kan fastsette (for oversiktens skyld har jeg tatt med enhver sone havet er inndelt i, selv om ikke alle har betydning for behandlingen av konvensjonenes geografiske virkeområde) :

Indre farvann er de havområdene som faller innenfor grunnlinjer⁶⁷ trukket langs kysten, jfr. art. 8. Grunnlinjene skal normalt følge lavvannsmerket, jfr. art. 5. UNCLOS inneholder også regler om hvordan grunnlinjene trekkes ved elvemunninger, bukter, rundt øyer m.v. Indre farvann er en del av territorialfarvannet, se nedenfor.

I indre farvann har kyststaten suverenitet, jfr. art. 2. Dette vil i utgangspunktet si samme jurisdiksjonskompetanse som på landterritoriet.

⁶⁵ Havrettskonvensjonen av 10.12.1982, i kraft 16.11.1994.

⁶⁶ Jfr. www.untreaty.org.

⁶⁷ Grunnlinjer er rette linjer trukket mellom punkter ytterst på kysten (grunnlinjepunkter), dvs. holmer og skjær som ikke overskylles av havet ved lavvann.

Territorialfarvannet, altså sjøterritoriet, er havområdet utenfor en stats kyst som tilhører denne staten. Sjøterritoriets utstrekning fastsettes av kyststatens egne myndigheter og varierer fra land til land. Grensen for hvor langt ut sjøterritoriet kan strekke seg, er inntil 12 nautiske mil ut fra grunnlinjene, jfr. art. 3. Territorialfarvannet omfatter også havbunnen under og luftrommet over, jfr. art. 2. Grensen for sjøterritoriet angir den ytre grensen for en stats territorium.

I sjøterritoriet har kyststaten suverenitet, jfr. art. 2. Dette innebærer lovgivnings-, doms- og tvangsjurisdiksjon. Den viktigste begrensningen er at kyststaten må respektere andre staters rett til ”uskyldig gjennomfart”, jfr. art. 17.

I UNCLOS del IV er det etablert et spesielt rettssystem for arkipelfarvann⁶⁸. Stater som består av øyer, som for eksempel Filippinene, kan under visse vilkår ha rette arkipelgrunnlinjer mellom øyene, jfr. art. 47. I disse havområdene har andre stater rett til uskyldig gjennomfart, jfr. art. 52, men de har også en mer omfattende rett til gjennomfart med både skip og fly i definerte gjennomfartsruter, jfr. art. 53.

Den tilstøtende sonen er en sone utenfor kyststatens sjøterritorium. Den tilstøtende sonen kan strekke seg inntil 24 nautiske mil ut fra grunnlinjene, jfr. art. 33.

Kyststaten bestemmer selv om den ønsker å opprette en tilstøtende sone. Kyststaten har ikke suverenitet, men formålet med den tilstøtende sonen er at kyststaten kan utøve nødvendig kontroll for å hindre og straffe overtredelser av lovgivning om toll, skatt, immigrasjon og helse på territoriet eller territorialfarvannet, jfr. art. 33.

Den økonomiske sonen er også en sone utenfor kyststatens sjøterritorium. Den økonomiske sonen kan strekke seg inntil 200 nautiske mil ut fra grunnlinjene, jfr. art. 57.

I den økonomiske sonen har kyststaten ikke suverenitet, men den har suverene rettigheter over naturressursene både i og på havbunnen og i havområdene over, jfr. art. 56.

Kyststaten har eksklusiv rett til å utnytte, bevare og forvalte for eksempel olje-, gass- og fiskeressurser. Andre stater har rett til bl.a. skipsfart, overflyvning og til å legge og

⁶⁸ Arkipelfarvann er hav med mange øyer eller øygrupper.

vedlikeholde undersjøiske kabler og rørledninger i en kyststats økonomiske sone, jfr. art. 58.

Åpent hav er betegnelsen på havområder som ikke er inkludert i den økonomiske sonen, territorialfarvannet eller det indre farvannet til en stat, eller farvannet til en arkipelstat, jfr. art. 86. Det åpne hav er fritt for alle nasjoner, også stater uten kystlinje, jfr. til overflygninger, rett til å legge undersjøiske kabler og rørledninger, rett til fiske og rett til å drive forskning, jfr. art. 87.

Utgangspunktet på det åpne hav er at flaggstaten⁶⁹ utøver eksklusiv jurisdiksjon over sine skip, med mindre noe annet fremgår av UNCLOS eller andre konvensjoner, jfr. art. 92.

Konvensjonene omfatter også skade i territoriet. For en nærmere innføring i folkerettslige rammer rundt fastsettelsen av en stats territorium, se for eksempel Ruud / Ulfstein (1998) kapittel 7.

Selve territoriet omfatter en stats land-, sjø- og luftområde (kun stater som grenser mot havet har sjøterritorium og kan kalles kyststat). Territoriet er avgrenset mot andre staters territorium, vanligvis er denne grensen fastsatt i traktat og merket av i terrenget.

Norges grenser mot nabostatene er alle fastsatt ved særskilte grensetraktater, mot Sverige av 26. oktober 1661 og 21. september 1751, mot Finland av 21. september / 02. oktober 1751 og mot Russland av 14. mai 1826⁷⁰.

Sjøterritoriet er det havområdet utenfor en stats kyst som tilhører denne staten, se over.

Luftterritoriet er luftrommet over land- og sjøterritoriet. Det strekker seg opp til flyhøyde som ved vanlig luftfart. Det er ingen rett til overflyvning for andre stater tilsvarende retten til uskyldig gjennomfart i sjøterritoriet. I luftterritoriet har en stat samme jurisdiksjon som på land. Luftterritoriet omfatter ikke verdensrommet, og overflyvning med satellitter kan derfor ikke nektes av nasjonalstaten.

⁶⁹ Flaggstaten er staten hvor et skip er registrert.

⁷⁰ Jfr. Ruud / Ulfstein (1998) s. 90.

4.2 De ulike geografiske virkeområdene

Konvensjonene gjelder for forskjellige typer skader. CLC og BC gjelder kun for forurensningsskade, mens HNSC omfatter flere typer skader. For HNSC er situasjonen derfor at hvilken type skade som omfattes, avhenger av i hvilket område skaden har inntruffet.

4.2.1 i territoriet, herunder sjøterritoriet

For det første kommer konvensjonene til anvendelse på skade i en kontraherende stats territorium, herunder dens sjøterritorium (jfr. CLC art. 2 bokstav a punkt i, HNSC art. 3 bokstav a, BC art. 2 bokstav a punkt i).

Hva som inngår i en stats territorium / sjøterritorium, har jeg gjennomgått i punkt 4.1. CLC og BC omfatter forurensningsskade, mens HNSC omfatter enhver skade i territoriet / sjøterritoriet. Konvensjonenes skadebegrep har jeg gjennomgått i punkt 3.5.1.

Da CLC 69 ble utformet, var ikke havet inndelt i soner slik det er i dag. Alt som ikke var omfattet av en stats territorium (dvs. territorialfarvannet) var åpent hav.

CLC 69 kommer til anvendelse på oljeskade som oppstår i en kontraherende stat eller i dennes territorialfarvann og på tiltak for å avverge eller begrense slik skade. Den gjelder derfor ikke for forurensningsskade utenfor territorialfarvannet, eller i stater som ikke er medlem, selv om den samme hendelsen også førte til skade i en medlemsstat. Dette er tilfellet selv om skipet som er involvert i hendelsen er registrert i en medlemsstat (dette ble slått fast av italiensk rett etter Patmos-saken i 1985⁷¹).

⁷¹ IOPC Fund Annual Report 1994 s. 38.

Det at konvensjonen kun kommer til anvendelse på skade som oppstår i en *kontraherende* stats territorium skulle virke som et insitament for statene til å tiltre konvensjonen⁷². Denne regelen er videreført i CLC 92, CLC Fund 92 og Supplementary Fund 2003, HNSC og BC, og er et generelt vilkår. Dersom skade skulle inntreffe i en stat som ikke er medlem i den aktuelle konvensjonen, vil det være de alminnelige privatrettslige regler i det landet som avgjør om det skal pålegges ansvar eller ikke.

4.2.2 i den økonomiske sonen eller tilsvarende sone

Konseptet økonomisk sone ble traktatfestet i UNCLOS i 1982, og er også folkerettslig sedvane på bakgrunn av statspraksis. I 1982 anerkjente ICJ (International Court of Justice) i Tunisia-Libya-saken⁷³ at retten til å opprette økonomiske soner var en del av sedvaneretten⁷⁴.

For det andre kommer konvensjonene til anvendelse på skade i en kontraherende stats egen økonomiske sone eller tilsvarende sone (jfr. CLC art. 2 bokstav a punkt ii, HNSC art. 3 bokstav b, BC art. 2 bokstav a punkt ii).

Hva som menes med en stats økonomiske sone, har jeg gått gjennom under punkt 4.1. Konvensjonene stiller krav til at denne økonomiske sonen må være opprettet i samsvar med internasjonal rett, det vil si etter UNCLOS kapittel V.

Hvordan arter dette seg i stater som ikke har etablert en økonomisk sone? For disse tilfellene er det bestemt i konvensjonene at de gjelder i en *tilsvarende* sone, bestemt som et område utenfor staten grensende opp til statens sjøterritorium. Dette området skal ikke måle mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjer som sjøterritoriet måles fra.

⁷² NOU 1973: 46 s. 55.

⁷³ ICJ Reports 1982 s. 18.

⁷⁴ For mer om utviklingen av økonomiske soner, se Ruud / Ulfstein s. 126-130.

Hvilken type skade som dekkes i den økonomiske / tilsvarende sonen er for alle konvensjonene *forurensningsskade*. Jeg viser til min behandling av dette begrepet under punkt 3.5.1.

4.2.3 *uansett hvor*

For det tredje kommer konvensjonene til anvendelse på tiltak, uansett hvor disse gjennomføres, for å avverge eller begrense skade (jfr. CLC art. 2 bokstav b, HNSC art. 3 bokstav d, BC art. 2 bokstav b).

Det er altså likegyldig hvor disse tiltakene gjennomføres, det være seg indre farvann eller åpent hav, i en kontraherende stat eller ikke.

Hva som menes med avvergingstiltak, har jeg gått gjennom under punkt 3.5.1.

Hvilken type skade som skal avverges, er enhver skade som omfattes av konvensjonene.

For en nærmere gjennomgang av skadebegrepene, se punkt 3.5.1.

Selv om det ikke følger av ordlyden i CLC 69, er det blitt akseptert at den gjelder for alle forebyggende tiltak, uansett hvor de er foretatt, som har til hensikt å forhindre eller forminske forurensningsskade i territoriet til en medlemsstat.

Dette spørsmålet kom opp etter Kihnu-saken i 1993: Finske myndigheter foretok avvergingstiltak i territorialfarvannet til Estland etter at skipet Kihnu hadde forulykket der. Estland var på det daværende tidspunkt ikke en medlemsstat, men både CLC 69 og CLCFund 71 gjaldt i Finland. CLCFund 71 aksepterte at kostnadene for avvergingstiltakene kunne erstattes etter konvensjonen med den begrunnelse at tiltakene var blitt truffet for å forebygge eller forminske forurensningsskade i Finlands territorium⁷⁵. Under CLC 92, HNSC og BC følger denne regelen direkte av ordlyden (*uansett hvor*).

⁷⁵ IOPC Fund Annual Report 1997 side 66.

4.2.4 utenfor territoriet, herunder sjøterritoriet (kun HNSC)

HNSC har en bestemmelse om geografisk virkeområde som ingen av de andre to konvensjonene har;

HNSC kommer til anvendelse på skade, som ikke er forurensningsskade, utenfor territoriet (herunder sjøterritoriet) til enhver stat (jfr. HNSC art. 3 bokstav c).

Forutsetningen er at skaden er forårsaket av et stoff transportert ombord i et skip som er registrert i en kontraherende stat eller, hvis skipet ikke er registrert, ombord et skip som er berettiget til å føre flagget til en kontraherende stat.

Det som da er eget i forhold til de andre konvensjonene, er at ansvaret gjelder utenfor territoriet til *alle* stater, konvensjonsstat eller ei. Ansvaret er ikke, som det er i de øvrige tilfeller, knyttet til om *staten* man befinner seg i er en konvensjonsstat, men til om *skipet* som frakter HNS er knyttet til en konvensjonsstat.

Det at bestemmelsen gjelder utenfor territoriet til enhver stat, må innebære at den gjelder i ethvert havområde som ikke er inkludert i en stats sjøterritorium; altså i økonomiske soner, tilstøtende soner og på åpent hav.

Bestemmelsen gjelder alle skader som omfattes av HNSC sitt skadebegrep, unntatt forurensningsskade. Dette favner dermed død eller personskade, og tap av eller skade på eiendom.

Hvilken konsekvens får denne bestemmelsen for skader utenfor konvensjonsstaters territorium? I den økonomiske / tilsvarende sonen til en konvensjonsstat, dekkes kun forurensningsskade, se punkt 4.2.2. Samtidig dekker denne bestemmelsen skade *som ikke er* forurensningsskade. Dette innebærer at for en medlemsstat ville, på grunnlag av denne bestemmelsen, enhver skade som omfattes av konvensjonen dekkes, også utenfor territoriet.

4.3 Avslutning

Det er verd å merke seg at det eneste kriteriet for konvensjonenes geografiske virkeområde er *stedet hvor skaden har inntrådt*. Dette innebærer at hvor stoffet som har forårsaket skaden unnslopp skipet, skipseiers nasjonalitet, bosted eller oppholdssted og i hvilket land skipet er registrert, er irrelevant (bortsett fra særregelen i HNSC, jfr. punkt 4.2.4).

Hvilken skade som omfattes, avhenger av i hvilken sone skaden har inntruffet. Dette betyr at hvordan en stat har fastsatt henholdsvis sitt territorium og sin økonomiske sone etter folkeretten, får direkte betydning på konvensjonenes anvendelse.

For å få dekket skader etter CLC og BC har størrelsen på territorialfarvannet ingen betydning såfremt staten har opprettet en økonomisk sone som strekker seg lenger enn 12 nautiske mil ut fra grunnlinjene. Størrelsen på den økonomiske sonen er derimot avgjørende for i hvilken grad forurensningsskader dekkes. Stater som ikke har opprettet økonomisk sone har den fordel at denne da "konstrueres" opp til maks tillatt størrelse. For å få dekket skader etter HNSC har det ikke noen betydning for en konvensjonsstat hva størrelsen på territoriet er, fordi særregelen uansett favner skader som ikke ellers ville vært omfattet i den økonomiske sonen.

5 Register

Litteraturliste

- De la Rue, Colin og Charles B. Anderson, *Shipping and the Environment*. London, 1998.
- Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*. 5. utg. ved Jan E. Helgesen. Oslo, 2001.
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Innføring i sjørett*. 6. utg. Oslo, 2004.
- Ganten, Reinhard, *The International System for Compensation for Oil Pollution Damage*. MarIus nr. 62, Nordisk Institutt for Sjørett, Oslo, 1981
- Gold, Edgar, *Gard Handbook on Protection of The Marine Environment*. 3. utg. London, 2006.
- Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*. 3. utg. Oslo, 1995.
- Ruud, Morten, Geir Ulfstein og Ole Kristian Fauchald, *Utvalgte emner i folkerett*. Otta, 1997.
- Ruud, Morten og Geir Ulfstein, *Innføring i folkerett*. Oslo, 1998.
- Tan, Alan Khee-Jin, *Vessel-Source Marine Pollution*. Cambridge, 2006.

Artikler

- Wu, Chau, *Liability and Compensation for Bunker Pollution*. Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 33, No. 5, October, 2002.

Forarbeider

Innst.O nr. 17 (2007-2008) Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

NOU 1973: 46 Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip.

NOU 2002: 15 Ansvar for opprydningstiltak etter sjøulykker.

NOU 2004: 21 Erstatningsansvar ved sjøtransport av farlig gods.

Ot.prp. nr. 21 (1994-1995) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) mm (ansvar for skade ved oljesøl fra skip).

Ot.prp. nr. 28 (2003-2004) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003-protokollen til den internasjonale konvensjon om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992.

Ot.prp. nr. 77 (2006-2007) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade.

Lovregister

Lov om atomenergi, 12. mai 1972 nr. 28.

Lov om forurensning, 13. mars 1981 nr. 6.

Lov om produktansvar, 23. desember 1988 nr. 104.

Lov om forsikringsavtaler, 16. juni 1989 nr. 69.

Lov om sjøfarten, 24. juni 1994 nr. 39.

Lov om petroleum, 29. november 1996 nr. 72.

Konvensjoner og internasjonale avtaler

Statute of the International Court of Justice, 1945.

Limitation of Liability for Maritime Claims Convention, 1976 med endringer, sist av protokoll 1996.

Vienna Convention on the Law of Treaties, 1980.

United Nations Convention on the Law of the Seas, 1982.

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, 1996.

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.

Retningslinjer

CMI Guidelines on Oil Pollution Damage, Sydney 2-8 October 1994.

IOPC Fund 1992 Claims Manual, April 2005 Edition.

Domsregister

ND 1983 s. 1 Tsesis.

ND 1984 s. 8 Sirocco.

ND 1987 s. 64 Jose Marti.

Nettsider

www.comitemaritime.org

www.folk.uio.no/erikro/www/HNS

www.imo.org

www.iopcfund.org

www.itopf.org

www.kystverket.no