

UiO • **Det juridiske fakultet**

# Forurensningsansvar ved oljevirksomhet

En sammenlignende analyse av reglene i petroleumsloven og sjøloven om  
erstatningsansvar for forurensningsskade

Kandidatnummer: 221

Leveringsfrist: 1. juni

Antall ord: 39 400



# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING.....</b>	<b>1</b>
1.1	Presentasjon av emnet.....	1
1.2	Hovedreglene .....	3
1.2.1	Petroleumsloven .....	3
1.2.2	Sjøloven.....	4
1.3	Metode .....	6
1.4	De sentrale hensyn og interesser .....	7
1.5	Den videre fremstilling .....	11
<b>2</b>	<b>VIRKEOMRÅDE OG SKJÆRINGSPUNKT .....</b>	<b>12</b>
2.1	Tema og problemstilling .....	12
2.2	Når får petroleumsloven anvendelse? .....	13
2.2.1	Innledning .....	13
2.2.2	Krav om forurensningsskade .....	13
2.2.3	Hvor må forurensningsskaden oppstå?.....	17
2.3	Når får sjøloven anvendelse? .....	19
2.3.1	Innledning .....	19
2.3.2	Forurensningsskadebegrepet .....	19
2.3.3	Skadested .....	21
2.4	Når oppstår skjæringspunktene? .....	22
2.4.1	Problemstillingen.....	22
2.4.2	Fra leteboring til transport .....	22
2.4.3	Rørledningstransport .....	23
2.4.4	Bøyelastertransport .....	25
2.4.5	Ilandføring av oljen .....	27
2.4.6	Eventuell videretransport fra tank eller raffineri .....	28
2.5	De faktiske forskjeller mellom tankskip og innretninger.....	31
2.6	Oppsummering.....	32
<b>3</b>	<b>ANSVARSSUBJEKT OG ANSVARSGRUNNLAG .....</b>	<b>34</b>

3.1	Tema og problemstilling .....	34
3.2	Hvem er ansvarlig for forurensningsskade?.....	34
3.2.1	Utgangspunkt.....	34
3.2.2	Ansvarlig etter petroleumsloven.....	35
3.2.3	Ansvarlig etter sjølovens bestemmelser .....	45
3.3	Ansvarsgrunnlaget .....	51
3.3.1	Fremstår det velbegrunnet med et objektivt ansvar i oljevirksomheten? .....	51
3.4	Oppsummering.....	54
<b>4</b>	<b>BEGRENSNING AV PRIMÆRANSVARET.....</b>	<b>55</b>
4.1	Tema og problemstilling .....	55
4.2	Retten til ansvarsbegrensninger .....	56
4.2.1	Spørsmålet .....	56
4.2.2	Petroleumsloven .....	56
4.2.3	Sjøloven.....	56
4.2.4	Er det hensiktsmessig å ha ulikt omfang i ansvaret i petroleumsloven og sjøloven?.....	64
4.2.5	Bør man akseptere et lovfestet begrenset ansvar i sjøloven? .....	67
4.3	Ansvarsfritak for nærmere angitte typer skadeforvoldelse .....	69
4.4	Begrensingsformer som følger av alminnelige erstatningsregler .....	71
4.4.1	Begrensning ved at skadefølgene er inadekvate.....	72
4.4.2	Ansvarsbegrensning ved skadelidtes medvirkning.....	74
4.4.3	Adgangen til å lempe ansvaret i petroleumsloven.....	76
4.5	Kan skattereglene medføre en form for begrensning av ansvaret?.....	78
4.6	Oppsummering.....	81
<b>5</b>	<b>KANALISERING AV ANSVARET - ANSVARSBEGRENSNING FOR ENKELTE AKTØRER .....</b>	<b>82</b>
5.1	Tema og problemstilling .....	82
5.2	Hvilke hensyn begrunner regler om kanalisering? .....	83
5.2.1	Hensynet til skadevolder .....	83
5.2.2	Gjenopprettingshensynet – hensynet til skadelidte .....	86
5.2.3	Hvilke hensyn utelates?.....	87
5.3	Innholdet i kanaliseringsbestemmelsene.....	88

5.3.1	Tema og problemstilling.....	88
5.3.2	Hvem er vernet av kanaliseringsbestemmelsene? .....	89
5.3.3	Hvem faller utenfor kanaliseringsbestemmelsene? .....	92
5.4	Oppsummering.....	94
<b>6</b>	<b>UNNTAK FRA KANALISERINGSREGLENE.....</b>	<b>96</b>
6.1	Tema og problemstilling .....	96
6.2	Hvilke hensyn begrunner unntak fra kanaliseringsreglene? .....	96
6.3	Når kan regressansvar gjøres gjeldende? .....	97
6.3.1	Petroleumsloven § 7-5 .....	97
6.3.2	Sjøloven § 193 (3) .....	102
6.4	Adgangen for skadelidte til å fremme sitt krav direkte mot skadevolder .....	104
6.4.1	Petrl. § 7-4 (3) og (4) .....	104
6.4.2	Sjøloven § 193 (2) siste setning.....	105
6.5	Oppsummering.....	106
<b>7</b>	<b>FORSIKRINGSPLIKTEN.....</b>	<b>108</b>
7.1	Tema og problemstilling .....	108
7.2	Hvorfor har man en forsikringsplikt? .....	108
7.3	Innholdet i forsikringsplikten for rettighetshavergruppen .....	110
7.4	Innholdet i forsikringsplikten for tankskipseieren .....	113
7.4.1	Omfanget av forsikringsplikten .....	113
7.4.2	Skadelidtes stilling.....	113
<b>8</b>	<b>AVSLUTNING.....</b>	<b>116</b>
<b>9</b>	<b>LITTERATURLISTE .....</b>	<b>118</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Presentasjon av emnet

Norsk offshorevirksomhet utøves ved hjelp av en rekke forskjellige fartøy og innretninger som benyttes i utvinning, produksjon og befraktning av råolje.<sup>1</sup> Virksomheten genererer store inntekter for aktørene som opererer i næringen, men også for den norske stat som gjennom beskatning av inntekter nyter godt av produksjonen.<sup>2</sup> Både for staten som nyter godt av skatteinntekter og aktørene som bedriver virksomheten er det ønskelig at naturressursene utvinnes. Verdiskapningen i petroleumsnæringen utgjorde tett opp mot 700 milliarder i 2012, og 30 % av statens inntekter kom fra petroleumssektoren.<sup>3</sup> I tillegg til dette kom 52 % av Norges samlede eksport fra petroleumssektoren.<sup>4</sup>

Inntektene kommer dog ikke uten risiko. Virksomheten medfører en betydelig risiko, og er derfor strengt regulert. Petroleumsnæringen er i en særklasse når det gjelder sikkerhetsregulering, og ønsket om å unngå ulykker preger virksomheten sterkt. Man opererer med olje og gass under trykk som i ytterste konsekvens kan medføre en betydelig eksplosjonsfare.<sup>5</sup> Videre skjer store deler av virksomheten langt til havs, i til tider meget tøft vær og man er samlet en stor andel mennesker på et avgrenset område. Råoljen lastes om bord i skip eller sendes via rørledninger til landanlegg hvor råoljen raffineres til andre produkter. En del av risikoen ved oljevirksomhet er nettopp risikoen for forurensede utslipp av råolje som kan påføre naturen betydelige skader. Helt fra tidspunktet man starter leteboring etter olje til oljen er raffinert til eksempelvis bensin er det en rekke elementer som kan medføre risiko. Historien viser at utslipp av råolje kan medføre forurensningskatastrofer av en slik karakter at hele økosystem påføres massive ødeleggelser.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Med råolje menes her en naturlig forekommende, flytende blanding av hydrokarboner som finnes i reservoarer i berggrunnen og som utvinnes som råstoff i petroleumsindustrien.

<sup>2</sup> Se petroleumsskatteloven, lov av 13. juni 1975 nr. 35

<sup>3</sup> Fakta (2013) s. 20 - 21

<sup>4</sup> Fakta (2013) s. 21

<sup>5</sup> Erlandsen (1982) s. 56

<sup>6</sup> Se eksempelvis Rafgård (2011) s. 195 flg om Exxon Valdez forliset.

Med forurensningsrisikoen oppstår det et behov for regler om erstatningsansvar i de tilfeller hvor det forvoldes en forurensningsskade. Temaet for denne avhandlingen er en analyse av de reglene som regulerer erstatningsansvaret dersom en tredjemann påføres en forurensningsskade ved råoljeutslipp.

Erstatningsansvar for forvoldt forurensningsskade fra offshorevirksomhet reguleres i petroleumsløven og sjøloven, og man har følgelig valgt å regulere erstatningsansvaret særskilt.<sup>7</sup> En problemstilling blir derfor hvorvidt reguleringen er egnet til å ivareta de hensyn som tradisjonelt har begrunnet en erstatningsplikt. I all hovedsak er dette hensynene til gjenoppbygging og forebygging.<sup>8</sup> Det kan problematiseres hvorvidt virksomheten som bedrives, har visse særegenheter som gjør det nødvendig med et regelverk som i stedet ivaretar andre hensyn enn de ovennevnte.

En viktig del i vurderingen av om de hensyn som tradisjonelt har begrunnet erstatningsrett ivaretas, er at det fremstår velbegrunnet *hvem* som bærer ansvaret og dermed erstatningsrisikoen for en eventuell skade. Særlig relevant er dette med henvisning til forebyggingshensynet.<sup>9</sup> For petroleumsløvens vedkommende er *rettighetshaveren* ansvarssubjekt etter petrl. § 7-3. For sjølovens vedkommende er *skipseieren* ansvarssubjekt etter § 191. Dette medfører at man på et tidspunkt får en overgang fra et rettighetshaveransvar til et transportøransvar i de tilfeller hvor en bøyelaster benyttes for å frakte olje fra feltet og til landinnretningene. Etter definisjonen i petrl. § 7-1 skjer denne overgangen på det tidspunktet bøyelasteren kobler seg fra innretningen. En overordnet problemstilling kan derfor formuleres som om *når* det er hensiktsmessig at man går over fra et rettighetshaveransvar til et transportøransvar, og derfor om den grensedragningen og tilhørende risikofordeling lovverket medfører er treffende. Videre er det her interessant å vurdere hvorvidt samspeillet mellom ansvarsreglene i petroleumsløven og sjøloven fremstår som egnet til å ivareta hensynet til rimelig risikofordeling.

---

<sup>7</sup> Hhv. Lov om petroleumsvirksomhet av 29. november 1996 nr. 72 (Petroleumsløven), heretter «petrl.», og lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (Sjøloven), heretter «sjøl.»

<sup>8</sup> Lødrup (2009) s. 107

<sup>9</sup> Lødrup (2009) s. 112

## 1.2 Hovedreglene

Avhandlingen tar utgangspunkt i et perspektiv som antas anlagt fra norske domstoler. Utgangspunktet for ansvarsreguleringen finnes i petrl. kapittel 7 og sjøl. kapittel 10 del II. Dette er de sentrale rettskildene på området. I det videre skal det gis en kort oversikt over hovedtrekkene i ansvarsreguleringen for begge lovers vedkommende.

### 1.2.1 Petroleumsloven

Petroleumsloven kapittel 7 regulerer de tilfeller hvor det oppstår en forurensningsskade som oppstår her i riket eller i tilgrensede havområder, fra en såkalt innretning. Innretning omfatter både plattformer, FSO/FPSO/FDPSO, rørledninger og landanlegg.

Utgangspunktet for reguleringen i petroleumsloven er at rettighetshavergruppen er objektivt og ubegrenset ansvarlig for de forurensningsskader som måtte oppstå som følge av petroleumsvirksomheten. Med rettighetshavergruppen menes her den eller de som måtte ha rettigheter i en tillatelse til undersøkelse, utvinning, transport eller utnyttelse jf. § 1-6 bokstav f. Utgangspunktet er at kravet skal rettes til operatøren med hjemmel i petrl. § 7-3, som deretter innhenter den enkelte rettighetshavers bidrag til skaden i henhold til vedkommende sin andel i tillatelsen.<sup>10</sup> Operatøren står for den daglige driften av den enkelte innretning, og er vanligvis også rettighetshaver. Vedkommende operatør bærer følgelig ikke mer av ansvaret enn det som følger av hans andel i tillatelsen, men oppgjørstekniske hensyn tilsier at vedkommende får rettet kravet mot seg og sørger for en ordning innbyrdes som sikrer skadelidtes dekning av kravet.

I mange tilfeller kan det være andre enn operatørens ansatte som rent faktisk forvolder skaden, eksempelvis ved uaktsomhet fra en boreentreprenør, alternativt mangelfull levering av utstyr fra leverandører. Etter den alminnelige erstatningsrett skulle disse ha båret ansvaret i dette tilfellet, men regler om kanalisering av ansvaret verner om vedkommende. I stedet skal ansvaret rettes mot rettighetshavergruppen som om skaden var forvoldt innad i denne gruppen. Dette betegnes gjerne som at ansvaret kanaliseres til rettighetshavergruppen, og må forstås særlig på bakgrunn av at aktører som ikke har den samme økonomiske interessen i virk-

---

<sup>10</sup> I det videre vil rettighetshaver og rettighetshavergruppe / interessentskap brukes om hverandre.

somheten skal anse det som attraktivt å delta. Dersom en entreprenør risikerer erstatningskrav i milliardklassen, vil risikoen ved deltagelse gjerne ikke samsvare med den økonomiske interessen vedkommende har i å delta i virksomheten.

Disse kanaliseringsreglene gjelder dog ikke absolutt. Dersom skaden er forvoldt enten ved grov uaktsomhet eller ved forsett fra noen av entreprenøren eller leverandørens ansatte, kan rettighetshavergruppen kreve regress for det tapet man lider. Det er altså ikke rom for å gjøre krav direkte fra skadelidte gjeldende mot entreprenøren, men rettighetshavergruppen har en regressmulighet i disse tilfeller.

Sist bør reglene om forsikringsplikt nevnes. Rettighetshavergruppen skal etter petroleumsforskriften § 73 forsikre sitt ansvar som kan oppstå ved forurensningsskader, slik at det foreligger en «rimelig» forsikringsdekning med hensyn til risiko og premiekostnader.<sup>11</sup>

### **1.2.2 Sjøloven**

Sjølovens bestemmelser i kapittel 10 del II, §§ 191 flg. regulerer tilfellene hvor utslipp fra oljetankere som frakter råolje som last i bulk påfører noen en skade. Bestemmelsene er en inkorporasjon av 1992-ansvarskonvensjonen.<sup>12</sup> Konvensjonen bygger på den tidligere ansvarskonvensjonen av 1969, også kalt CLC-konvensjonen, som ble initiert av IMO i 1967.<sup>13</sup> Etter flere større tankskiphavari etter at 1969-konvensjonen var trådt i kraft, ble det avdekket at begrensningsbeløpene var for lave, og man startet derfor arbeidet med nye protokoller av 1984. Disse ble likevel ikke ratifisert, men i stedet valgte man å vedta nye protokoller til den allerede eksisterende ansvarskonvensjonen av 1969, som da ble ansvarskonvensjonen av 1992.<sup>14</sup> Bestemmelsene som ble inkorporert i kapittel 10 del II, trådte i kraft her til lands 30. mai 1996.<sup>15</sup>

---

<sup>11</sup> Forskrift av 27. juni nr. 1997 nr. 653

<sup>12</sup> Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 3

<sup>13</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 182

<sup>14</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 183

<sup>15</sup> Fotnote 0 til del II i sjøloven.



Reglene gjelder etter sjøl. § 206 her i riket eller i norsk økonomisk sone, i en annen stat som har ratifisert konvensjonen eller dennes økonomiske sone, og sist utgifter til begrensede eller avvergende tiltak uavhengig av hvor dette er oppstått.

Bestemmelsene gjelder kun tilfeller hvor oljen faktisk unnslipper fra skipet etter § 191, og tap som oppstår på skipet er følgelig ikke omfattet av bestemmelsene.

Ansvarssubjektet for sjølovens vedkommende er etter § 191 ikke reder som vi kjenner fra det alminnelige rederansvaret, men i stedet skipets eier. Skipets eier er objektivt ansvarlig for skaden, men har med hjemmel i § 193 rett til å begrense sitt ansvar ut fra skipets tonnasje. Etter reglene er det maksimale ansvaret skipets eier kan pådra seg ca 950 millioner kroner pr. skadehendelse. Ansvarsreglene gjelder ikke absolutt, og kan gjennomskjæres i de tilfeller hvor skaden er forvoldt av eieren selv ved grov uaktsomhet eller med forsett, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis vil inntre.

På samme måte som i petroleumsloven er en rekke aktører som kan tenkes rent faktisk å forvolde skaden vernet av såkalte kanaliseringsregler. Dette er ansatte på skipet, los, reder dersom vedkommende ikke eier skipet, befrakter, sender, avlaster, eier og mottaker av lasten, og noen som utfører berging av skipet, samt noen som forsøker å avverge eller begrense skade.<sup>16</sup> Men, på samme måte som i petroleumsloven gjelder ikke denne kanaliseringen av ansvar *uansett*. For de tilfeller hvor skaden er forvoldt ved grov uaktsomhet eller forsett, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis vil inntre gjelder ikke kanaliseringsreglene. I disse tilfellene kan skadelidte fremme kravet direkte mot den som har forvoldt skaden, og behøver altså ikke først å fremme sitt krav mot skipets eier. For de tilfellene skadelidte velger å holde seg mot skipets eier er selvfølgelig dette kravet i behold, og eieren kan i disse tilfellene velge å fremme et regresskrav mot den som har forvoldt skaden.

Nært beslektet med reglene om begrensning av ansvaret og kanalisering finner vi regler om forsikringsplikt. Skipets eier er etter § 197 forpliktet til å forsikre det ansvaret han kan pådra seg etter § 194, noe som gjør skadelidtes utsikter til dekning av sitt tap betydelig bedre. Til forskjell fra petroleumslovens regulering er her plikten konkret avgrenset til det beløpet ved-

---

<sup>16</sup> I tillegg er ansatte hos alle av de nevnte også vernet.

kommende kan kreve å få begrenset ansvaret oppad til. Skadelidte kan med hjemmel i § 200 kreve å fremme kravet direkte mot assurandøren, som igjen kan gjøre ansvarsbegrensningene gjeldende også for det tilfellet hvor skaden er forvoldt av eieren selv enten ved grov uaktsomhet eller forsett og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville inntre.

### 1.3 Metode

Avhandlingen tar utgangspunkt i alminnelig juridisk metode. I stor grad har avhandlingsarbeidet dreid seg om tolkning av norsk lovtekst. Her har fyldige lovforarbeider både til bestemmelsene i petroleumsloven og sjøloven vært til nyttig hjelp når det gjelder å kartlegge innholdet i den enkelte bestemmelse.

Andelen norsk rettspraksis som omhandler problemene er begrenset. I stor grad kommer dette som en konsekvens av at man i Norge har vært skånet for de verste forurensningsulykkene både fra petroleumsinnretninger og fra tankskip som laster råolje i bulk. Da avhandlingen tar utgangspunkt i *norske* regler er det mindre hensiktsmessig å vie stor oppmerksomhet til utenlandsk rettspraksis for petroleumslovens vedkommende. For sjøloven kan utenlandsk rettspraksis dog være av større interesse, da de aktuelle bestemmelsene i sjøloven er inkorporerte.

Det er grunn til å kommentere litt nærmere angående sjølovens bestemmelser, da disse er en inkorporasjon fra 1992-ansvarskonvensjonen. Med inkorporasjon forstås at konvensjonsteksten gis stilling som norsk lov.<sup>17</sup> Dette muliggjør det å anvende rettskilder fra andre land som har inkorporert bestemmelsene. I slike tilfeller er det naturligvis sentralt å avklare om det lands rett man henter inspirasjon fra har inkorporert konvensjonen på samme måte som her til lands, eller om det er sentrale reservasjoner man bør være oppmerksomme på. Begrunnelsen for å bruke utenlandske rettskilder finnes i hensynet til ensartet anvendelse og praktisering av konvensjonen.<sup>18</sup> Det er fordelaktig dersom alle de ratifiserende stater anvender bestemmelsene på en lik måte; dette vil kunne skape forutberegnelighet for de parter som berøres av bestemmelsene. I visse tilfeller kan dette tale for å undergi bestemmelsene en bokstavtro tolkning, da alle land som har ratifisert konvensjonen naturligvis har tilgang på ordlyden i de enkelte bestemmelser. Større motforestillinger reiser seg derimot dersom man forsøker å tolke

---

<sup>17</sup> Eckhoff, Helgesen (2001) s. 288

<sup>18</sup> I samme retning, Eckhoff, Helgesen (2001) s. 289

bestemmelsene sterkt innskrenkende eller antitetisk, da dette vil true forutberegneligheten ved bestemmelsene. På grunn av at teksten som er inkorporert til norsk rett er oversatt, vil den originale konvensjonsteksten kunne gi verdifull veiledning til hvordan konvensjonsteksten bør tolkes i det enkelte tilfelle.<sup>19</sup>

I tillegg er det en rekke steder gjennomført kritiske drøftelser av hvordan jeg mener reglene *burde* vært utformet, og eller påpekt det jeg anser som svakheter ved regelverket av i dag. Dette er å betrakte som drøftelser *de lege ferenda*, og sier altså ikke noe om hvordan gjeldende rett *er*, men hvordan gjeldende rett *burde* være. Denne typen synspunkter er ikke en del av å avklare innholdet i *gjeldende* rett, deres funksjon er snarere å bidra til et kritisk blikk på om reguleringen evner å ivareta de hensyn som begrunner en regulering i utgangspunktet, eller om det er rom for forbedring.

## 1.4 De sentrale hensyn og interesser

Oljevirkosomheten utøves av en rekke svært store selskaper som besitter rettighetene i utvinningstillatelsene. For disse er den åpenbare interesse å kunne utvinne, produsere og selge enten raffinerte råoljeprodukter eller råolje som sådan ut i markedet. Bakgrunnen for den betydelige økonomiske interessen som finnes utvinningen av råolje må forstås på bakgrunn av utvinningstillatelsen som gis i medhold av petrl. § 3-3, hvor det fremgår at rettighetshaveren får eiendomsrett til petroleumen. På denne bakgrunnen kan man altså skape enorme inntekter ved salg av petroleumsprodukter.

For eieren av bøyelasterne som frakter råoljen fra feltet til landanleggene eksisterer på langt nær den samme økonomiske interessen. Den økonomiske interessen for skipseieren er begrenset til den betaling han får for å gjennomføre frakten, alternativt dagratene han tar for å leie ut skipet til andre.

For begge parter eksisterer det altså en økonomisk interesse i å utøve virksomheten, riktignok betydelig større for rettighetshaveren enn for skipseieren. I forlengelsen av dette kommer ansvarsplasseringen dersom det skulle oppstå en forurensningsskade, i så fall hefter rettighets-

---

<sup>19</sup> Eckhoff, Helgesen (2001) s. 289

haveren i kraft av sin posisjon som rettighetshaver til tillatelsen, og skipseieren i kraft av sin rolle som eier av skipet. «Ulempen» ved muligheten for inntjening er å bli erstatningsansvarlig dersom risikoen virksomheten skaper skulle materialisere seg i en forurensningsskade.

For skadelidte vil en skade som følge av utslipp av råolje gjerne ramme både hardt og vilkårlig. Det som gjerne kjennetegner forurensningsskader som følge av råoljeutslipp er den store rekkevidden en slik skade kan ha. Avhengig av strømføring, vind og bølger vil råoljen kunne nå svært store avstander. I de aller fleste tilfeller vil ikke skadelidte ha noen form for interesse i virksomheten, vedkommende rammes helt uten muligheten til å påvirke dette på egen hånd. Dette leder oss over til en gjennomgang av de hensyn som tradisjonelt begrunner erstatningsansvar.

De overordnede prinsippene og hensynene som begrunner erstatningsansvar er i all hovedsak basert på gjenoppretting og prevensjon.<sup>20</sup> Med gjenoppretting menes her gjenoppretting i kroner og øre, altså at skadelidte gjennom sitt erstatningskrav skal få gjenopprettet den tilstanden vedkommende befant seg i før skaden inntraff. Ideelt sett skal erstatningsreglene føre til at skadelidte settes i den samme økonomiske situasjon som han befant seg i før skaden inntraff, noe som innebærer at skadelidte skal ha full dekning for sitt økonomiske tap.<sup>21</sup> I hensynet til gjenoppretting ligger det samtidig et betydelig innslag av rettferdighetsbetraktninger, ved at man anser det for å være rettferdig at den som har forvoldt skaden samtidig vil måtte betale for det.<sup>22</sup>

Samtidig eksisterer det i visse situasjoner hensyn som bryter med gjenopprettingstanken – skadelidte skal ikke ha dekket hele sitt tap *uansett*.<sup>23</sup> Eksempelvis gjør dette seg gjeldende i tilfeller hvor skadelidte har medvirket til skaden, eller bidratt til at den har blitt forverret. Alternativt kan det tenkes at ansvaret er så tyngende for skadevolder at det er *rimelig* at noe av

---

<sup>20</sup> Lødrup (2009) s. 107

<sup>21</sup> Rt. 1993 s. 1524 på side 1532

<sup>22</sup> Nygaard (2000) s. 19

<sup>23</sup> Nygaard (2000) s. 22

hans ansvar settes ned.<sup>24</sup> Bakgrunnen for sistnevnte er særlig at skadevolder skal ha en viss beskyttelse mot fullstendig økonomisk ruin.

Vi kan gruppere gjenopprettingshensynet som et hensyn som særlig begrunnes i *skadelidtes* stilling. I så fall er det mer treffende å henvise prevensjonshensynet til *skadevolders* stilling. Tankegangen bak prevensjonshensynet er at det å bli ilagt erstatningsansvar er noe man anser som uønsket, og dette skal motivere til handlinger som i størst mulig grad minsker faren for skadeforvoldelse.<sup>25</sup> Prevensjonsmotivet har særlig en økonomisk side ved seg i det man vet at man må betale dersom man forvolder en skade, men har også i visse tilfeller en moralsk side. Det å forvolde en skade er noe man ikke ønsker å gjøre, og det å bli ilagt erstatningsansvar kan på denne bakgrunn ha en avskrekkende effekt utover det rent økonomiske motivet.<sup>26</sup> I denne sammenhengen er det sentralt å huske at den preventive effekten et erstatningsansvar har vil variere fra livsområde til livsområde; det er vel på det rene at hensynet til økonomisk tap er mindre fremtredende i de rene personskadetilfellene enn i tingskadetilfellene. For denne avhandlingens vedkommende er det særlig tingskadene som er av interesse, da det klart vanligste er at de skader som oppstår som følge av en forurensningsskade, er en tingskade. Etter mitt syn er det grunn til å si at den preventive effekten må finnes i de økonomiske motivene snarere enn de moralske i tingskadetilfellene.

Prevensjons- og gjenopprettingshensynet er viktige på selvstendig grunnlag, men kan suppleres med et ønske om en rimelig fordeling av risiko.<sup>27</sup> En velfungerende erstatningsregulering krever at de som er nærmest å bære risikoen for skadeforvoldelse i utgangspunktet bærer den fullt ut. Her vil også hensynet til eventuell tegnet ansvarsforsikring spille inn, da man lettere vil kunne argumentere for at skadevolder er nærmere til å bære et tap dersom vedkommende har en ansvarsforsikring. I slike tilfeller vil vedkommende kunne pulverisere tapet ved sin forsikring.<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> Lødrup (2009) s. 430

<sup>25</sup> Lødrup (2009) s. 112

<sup>26</sup> Lødrup (2009) s. 113

<sup>27</sup> Andersen (1976) s. 14

<sup>28</sup> Nygaard (2000) s. 21

Sist i denne delen er det grunn til å si noe om begrunnelsen for det objektive ansvaret i alminnelighet. Det objektive ansvaret i alminnelig erstatningsrett fikk særlig gjennomslag gjennom tre prinsipielle dommer på tidlig 1900-tallet.<sup>29</sup> Kjernen i disse avgjørelsene var at en grunneier selv med lovlig virksomhet ikke kunne påføre naboer ekstraordinære og uforholdsmessige ulemper uten å måtte bære ansvaret for dette.<sup>30</sup> I tillegg skapte den tekniske utviklingen et helt annet risikobilde enn det man var vant med, og culperegelen viste seg på denne bakgrunn å være utilstrekkelig.<sup>31</sup>

Et av de mest sentrale hensynene er tanken om at den som skaper en risiko for omgivelsene, ikke kan slippe unna erstatningsansvaret selv om vedkommende eller noen han svarer for, ikke har forvoldt skaden ved uaktsomhet. I slike tilfeller er det urimelig at skadelidte skal måtte bære risikoen for tap som noen andre har skapt.<sup>32</sup> Dette forsterkes ytterligere ved at det eksisterer virksomheter som gir driftsherren en økonomisk gevinst, men som på samme tid medfører en viss risiko for omverdenen. Dersom denne risikoen skulle materialisere seg i et tap, er det den ansvarlige for virksomheten som er klart nærmest til å bære dette tapet.<sup>33</sup>

I sammenheng med det ovennevnte spiller også hensynet til skadelidte og hans muligheter for gjenoppretting en viktig rolle.<sup>34</sup> Skadelidte skal ha sitt tap dekket på tross av at det ikke finnes noen uforsvarlig handling på skadevoldersiden, og skal således ikke måtte bære risikoen for den risikofylte aktiviteten andre tjener penger på.<sup>35</sup>

I noen av de første dommene hvor det ble statuert et objektivt erstatningsansvar ble det anlagt en *ekspropriasjonstankegang* som begrunnelse for et objektivt erstatningsansvar. I Rt. 1874 s. 145 krevde en grunneier erstatning fra blant annet et dampskipsselskap på grunn av at dampskipene skadet eiendommen hans ved strandlinjen. Her ble dampskipsselskapet pålagt et erstatningsansvar som formelt var et skyldansvar, men i realiteten medførte at man var ansvarlig

---

<sup>29</sup> Lødrup (2009) s. 291

<sup>30</sup> Lødrup (2009) s. 291

<sup>31</sup> Nygaard (2000) s. 248

<sup>32</sup> Lødrup (2009) s. 289

<sup>33</sup> Lødrup (2009) s. 290

<sup>34</sup> Nygaard (2000) s. 250

<sup>35</sup> Nygaard (2000) s. 250

uavhengig av skyld.<sup>36</sup> Det ble fra saksøkerens prosessfullmektiges side argumentert med at selv om dampskipsvirksomheten var lovlig og samfunnsnyttig, kunne det ikke være slik at den som ble utsatt for tap som følge av nyskapende virksomhet måtte akseptere dette uten erstatning.<sup>37</sup> Det er følgelig et argument for å akseptere et objektivt ansvar i de tilfeller en samfunnsnyttig virksomhet forvolder enkeltpersoner skade, at man ser hen til ekspropriasjonstankegangen forankret i Grunnloven § 105 – den som avstår noe til nytte for allmenheten skal ikke måtte gjøre dette uten å kunne kreve erstatning.<sup>38</sup>

Videre har muligheten man måtte ha for å pulverisere tapet spilt en større og større rolle, og da særlig i samspill med utviklingen av forsikringsordninger.<sup>39</sup> Tanken er at eieren av den skadevoldende virksomhet har mulighet til å forsikre sitt ansvar, slik at tapet i stedet bæres av assurandøren. På denne måten pulveriseres ansvaret for virksomhetseieren, og tapet spres i stedet utover på alle de som betaler sine forsikringspremier.<sup>40</sup> Dette hensynet forsterkes ytterligere dersom man tenker at skadevolder vil kunne fradragføre utgifter vedkommende har både til erstatningsutbetalinger, men også forsikringspremie.<sup>41</sup>

## 1.5 Den videre fremstilling

I kapittel 2 vil virkeområdet og skjæringspunktet for de to lovene gjennomgås. Dette er et spørsmål om hvilken lov som får anvendelse på hvilken type skade. Deretter vil reglene om ansvar og ansvarssubjekt gjennomgås, før spørsmålet om dette primæransvaret i noen utstrekning kan begrenses vurderes. Videre vil reglene om ansvarskanaliseringen og de begrensningene dette medfører for enkelte aktører, samt unntak fra disse reglene gjennomgås. Sist vil det knyttes noen kommentarer til forsikringsreguleringen i både for rettighetshavers og skipseierens ansvar.

---

<sup>36</sup> Se Nygaard (2000) s. 249

<sup>37</sup> Se dommens side. 16

<sup>38</sup> Kongeriget Norges Grundlov, given i Rigsforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814

<sup>39</sup> Nygaard (2000) s. 250

<sup>40</sup> Nygaard (2000) s. 250

<sup>41</sup> Zimmer (2009) s. 203, og for øvrig kapittel 4 i denne avhandlingen.

## 2 Virkeområde og skjæringspunkt

### 2.1 Tema og problemstilling

Virksomheten relatert til oljeutvinning og produksjon innebærer som nevnt bruk av en rekke forskjellige innretninger og fartøy. Råolje som produseres offshore er lite verdt langt til havs, og det oppstår derfor både transport- og raffineringsbehov. Man kan tenke seg at råoljen transporteres fra feltet og til land enten gjennom rørledninger eller ved bøyelastere, som er tankskip som frakter olje fra felt til land.<sup>42</sup> I det oljen er fraktet til land kan flere videre fremgangsmåter tenkes. Det kan være slik at oljen raffineres på stedet den er fraktet til, eller det kan være slik at den lagres på land for senere frakt i større tankskip.

Uavhengig av hvordan oljen transporteres til raffineriene er det en vedvarende risiko for oljeutslipp og dermed forurensningsskader. Dagens regulering medfører at utslippet går fra å være regulert av petroleumslovens bestemmelser i situasjonene hvor utslippet stammer fra en innretning jf. petrol. § 7-3, mens det vil reguleres av sjølovens bestemmelser i de tilfeller hvor utslippet skjer fra en bøyelaster jf. sjøl. § 191. Temaet for dette kapittelet er å analysere de ulike lovenes virkeområde, og dermed også de skjæringspunkter som oppstår. En del av hensynene bak erstatningsregler er i alminnelighet å vurdere hvem som er nærmest å bære risikoen for skaden.<sup>43</sup> I denne anledning er problemstillingen hvorvidt virkeområdet og skjæringspunktene bidrar til oppfyllelse av en slik hensiktsmessig risikoplassering, samtidig som reglene er egnet til å ivareta hensynet til prevensjon. I forlengelsen av dette er det relevant å vurdere hvorvidt reguleringen bidrar til at den økonomiske interessen står i et rimelig forhold til det erstatningsansvar den enkelte part risikerer å bære. Dette medfører at spørsmålet om rettighetshavere til rørledninger og tankanlegg bør bære den samme risikoen som rettighetshaveren til en utvinningstillatelse reiser seg, og samtidig om bøyelastereierens ansvar i stedet burde vært plassert på rettighetshaveren til utvinningstillatelsen.

---

<sup>42</sup> Her er vel det naturlige at man laster fra en FSO / FPSO eller en lastebøye.

<sup>43</sup> Lødrup (2009) s. 110



## 2.2 Når får petroleumsloven anvendelse?

### 2.2.1 Innledning

For at petroleumslovens regler om erstatningsansvar for forurensningsskade skal få anvendelse følger det av petrl. § 7-2 (1) jf. § 1-4 (4) at det må ha oppstått en *forurensningsskade* fra en innretning «*i riket eller innenfor kontinentalsokkelens yttergrenser eller rammer norsk fartøy, norsk fangstredskap eller norsk innretning i tilgrensede havområder.*» Loven oppstiller altså to vilkår for at lovens skal få anvendelse. For det første må det foreligge en forurensningsskade i lovens forstand, og videre må denne skaden ha oppstått innenfor nærmere avgrensede områder. Dette gjør det nødvendig å analysere innholdet i begrepet forurensningsskade.

### 2.2.2 Krav om forurensningsskade

Begrepet forurensningsskade er definert i petrl. § 7-1 som «*skade eller tap som skyldes forurensning som følge av utstrømming eller utslipp av petroleum fra en innretning, herunder brønn, og utgifter til rimelige tiltak for å avverge eller begrense slik skade eller slikt tap samt skade eller tap som slike tiltak medfører. Som forurensningsskade regnes også skade eller tap som en fisker har lidt på grunn av reduserte fiskemuligheter.*».

Bestemmelsen oppstiller et alminnelig krav om at det foreligger et økonomisk tap, og det følger av forarbeidene at både skade på ting og personer omfattes.<sup>44</sup> Videre er det kun utstrømming eller utslipp av *petroleum* fra en *innretning* som faller innunder. Med petroleum forstås etter § 1-6 bokstav a alle «*flytende og gassformige hydrokarboner som finnes i naturlig tilstand i undergrunner, samt andre stoffer som utvinnes i forbindelse med slike hydrokarboner.*». Det er åpenbart at råolje er petroleum i lovens forstand, og det samme gjelder gass. Problemstillingen som reiser seg er hvilken grad av prosessering som skal til før man ikke lengre kan si at man har med petroleum å gjøre; i så fall faller eventuell forurensning utenfor petroleumslovens regelverk.

Grensedragningen må forstås på bakgrunn av kravet til at hydrokarbonene må finnes *i naturlig tilstand i undergrunnen*. Det at man separerer eksempelvis olje fra vann og sand, tørker

---

<sup>44</sup> NOU 1981:33 s. 34 flg.

delar eller foretar avsvovling, fører ikke til at man faller utenfor lovens virkeområde.<sup>45</sup> Ordlyden tilsier at det er i de tilfeller hvor petroleumsproduktene raffineres til å bli andre produkter, eksempelvis bensin og diesel at man faller utenfor bestemmelsene. I dag er det mest aktuelt at denne raffineringprosessen skjer på landsiden, men det er for så vidt ingenting i veien for at man senere vil kunne raffinere produktene offshore, og deretter fraktes direkte ut til markedet. I så fall vil en slik skade ikke kunne reguleres av petroleumslovens bestemmelser, men i stedet falle innunder de generelle forurensningsbestemmelsene vi har i forurensningsloven.

Det kan problematiseres på bakgrunn av ovennevnte hvorvidt såkalt LNG vil omfattes av petroleumslovens bestemmelser.<sup>46</sup> Gassen er her nedfrosset, og finnes ikke lengre i sin naturlige tilstand i undergrunnen. En eventuell skade som følge av utslipp av LNG vil på denne bakgrunn ikke være omfattet av petroleumslovens bestemmelser om forurensningsansvar.<sup>47</sup>

Det er ikke tilstrekkelig at utslippet eller utstrømmingen skjer, det er i tillegg et vilkår om at dette stammer fra en innretning. Med innretning forstås etter petrl. § 1-6 bokstav d «*installasjon, anlegg eller annet utstyr for petroleumsvirksomhet, likevel ikke forsynings- og hjelpefartøy eller skip som transporterer petroleum i bulk. Innretning omfatter også rørledning og kabel når ikke annet er bestemt*». Begrepet petroleumsvirksomhet omfatter i denne anledning hele prosessen fra oppstart med undersøkelser til avslutning av virksomheten, slik at alle installasjoner som benyttes på noe sted i prosessen, faller innunder innretningsbegrepet.<sup>48</sup> Forståelsen av innretningsbegrepet må suppleres med § 7-1 (2) for forurensningsskadene vedkommende. Det fremgår av bestemmelsen at både boreskip og borerigger omfattes i de situasjoner hvor de brukes stasjonært. Med stasjonært forstås her at skipet eller riggen er plassert på det stedet hvor boringen skal skje, og videre at man har opprettet en forbindelse med borehullet gjennom rørene borestrengen skal føres ned igjennom.<sup>49</sup> Risikoen for råoljeutslipp er særlig tilstedeværende i det skipet eller riggen faktisk borer; denne risikoen eksisterer ikke i de tilfeller hvor man flytter skipet eller riggen. Konsekvensen av at brønnen er å anse som en

---

<sup>45</sup> Petroleumsloven (2009) s. 529

<sup>46</sup> LNG (Liquified natural gas) er gass som er fryst slik at den inntar en flytende form. Bakgrunnen for dette er å lette transportering, da nedfrysningen reduserer gassens omfang betydelig.

<sup>47</sup> Petroleumsloven (2009) s. 529

<sup>48</sup> Petroleumsloven (2009) s. 529

<sup>49</sup> NOU 1981:33 s. 35 – 36

innretning etter § 7-1 (1), er at utslipp som måtte skje i forbindelse med tilkobling eller frikobling til brønnen også vil omfattes.

I tillegg til at boreskip omfattes, vil også skip som benyttes til lagring av petroleum i forbindelse med produksjonsanlegg også anses som en del av innretningen, jf. § 7-1. Skipet kan i slike tilfeller likestilles med en lagringstank på havbunnen.<sup>50</sup> Dette medfører for det første at eventuelt oljesøl fra skipet reguleres av petroleumslovens regler om forurensningsansvar, og samtidig oppfyller ikke skipet kravet til transportfunksjon som følger av sjølovens § 191, som da blokkerer for eventuell anvendelse av sjølovens regler. Reglene må kunne forankres i risikoplasseringshensyn, hvor man anser den risikoen som skipet medfører ved å ligge permanent på feltet langt nærmere selve petroleumsutvinningen og produksjonen, snarere enn den risikoen som følger med transport av petroleum. Et skip som ligger på feltet og utøver en funksjon som en ren lagringstank vil medføre de samme risikofaktorene som øvrige innretninger gjør, og neppe noen av de risikoer som følger med transport av petroleum. Det er ingen prinsipiell forskjell i de tilfeller hvor skipet fungerer som lagringstank og de tilfeller hvor råoljen lagres inne i lagringsceller, eksempelvis i et plattformbein. Først på det tidspunktet skipet transporterer olje fra A til B har man en særegen risiko som kan tilsi en særegen regulering slik sjølovens bestemmelser medfører.

Sist er tankskipene som laster olje også ansett som en del av innretningen i den tiden lastingen faktisk pågår jf. § 7-1 (2): «*Skip som brukes til lagring av petroleum i forbindelse med produksjonsanlegg, anses som en del av innretningen. Det samme gjelder skip for transport av petroleum i den tid lastingen fra innretningen pågår*». Det ble i lovutvalget lagt stor vekt på at skipene som laster olje i nærheten av innretningene vil være utsatt for en særlig forurensningsrisiko i tiden den befinner seg ved installasjonen, og på grunn av den nære tilknytningen skipet i disse situasjonene har til virksomheten ble det slått fast at eventuelt oljesøl fra tankskipet skal reguleres av petroleumslovens regler.<sup>51</sup> På tidspunktet hvor lastingen er ferdig og skipet har frigjort seg fra slanger og rør fra innretningen, vil ikke skipet lenger være å anse som en del av innretningen. I disse tilfeller gjelder i stedet sjølovens bestemmelser om forurensning fra tankskip, jf. sjøl. § 191.

---

<sup>50</sup> NOU 1981:33 s. 36

<sup>51</sup> NOU 1981:33 s. 36

Innretningsbegrepet omfatter også etter § 1-6 bokstav d siste punktum også rørledninger, «*Innretning omfatter også rørledning og kabel når ikke annet er bestemt*».<sup>52</sup> Det samme vil eventuelle innretninger på land gjøre, for eksempel råoljeterminalen på Mongstad, da dette utvilsomt er et anlegg for petroleumsvirksomhet. Konsekvensen av at innretningsbegrepet er såpass vidt som dette er at eventuelle råoljeutslipp fra både rørledninger og tankanlegg på land som benyttes i petroleumsvirksomhet, i prinsippet vil kunne være omfattet av erstatningsreglene i petroleumsvirksomheten. Etter mitt syn er dette problematisk dersom man tar utgangspunkt i tankegangen om rimelig risikoplassering. Den klart største risikoen for forurensningsskade må kunne antas å eksistere i de tilfeller hvor man bedriver utvinning og produksjon av råolje. I slike tilfeller utføres risikofylte operasjoner med elementer under trykk, og risikoen for en forurensningsskade er så absolutt tilstedeværende. «Fordelen» med å være ansvarlig for en slik risiko er naturligvis den betydelige økonomiske gevinsten man blir sittende igjen med. Disse to elementene taler sammen for at erstatningsansvaret for selve utvinningstillatelsen bør være strengt regulert og samtidig befinne seg i en særstilling.

I motsatt retning finner vi rørledningene og tankanleggene på landsiden. Rettighetshaverne til disse vil for det første på langt nær ha den samme økonomiske interessen i selve virksomheten sammenlignet med rettighetshaverne til utvinningstillatelsen, og videre er selve forurensningsrisikoen avgrenset enten til ren lagring eller transport av olje.<sup>53</sup> For rettighetshaveren til rørledningene eller til tankanlegget, som da typisk vil være en tillatelse etter petrl. § 4-3, vil på langt nær besitte den samme økonomiske interessen som rettighetshaveren til utvinningstillatelsen gjør. Sistnevnte blir eier av petroleumen med hjemmel i § 3-3 (3), mens rettighetshaveren for rørledningen eller tankanleggene har begrenset sin økonomiske interesse til betalingen vedkommende får for transport eller lagring. Allerede dette tilsier en forskjell i reguleringen, det ansvaret en blir pålagt for å bedrive en risikofylt virksomhet bør i alminnelighet samsvare med det økonomiske utbyttet man kan få ved å bedrive virksomheten. Om ikke vil man vegre seg meget for å bedrive risikofylt virksomhet uten forhåpninger om særlig økonomisk gevinst.

---

<sup>52</sup> Se også Petroleumsloven (2009) s. 529

<sup>53</sup> Det forutsettes da at dette er andre rettighetshavere enn de som innehar utvinningstillatelsen.

Den forurensningsrisikoen som følger med rørledninger og tankanlegg er en helt annen enn den vi finner for selve utvinningen av petroleum, og det bør være grunn til å spørre om ikke innretningsbegrepet burde ha differensiert i større grad. På denne bakgrunn fremstår innretningsdefinisjonen i § 1-6 bokstav d sammenholdt med § 7-1 lite egnet til å differensiere ut fra det nyanserte risikobildet man faktisk befinner seg innen. I stedet legger reguleringen opp til at alle innretninger relatert til petroleumsvirksomhet innebærer den samme form for forurensningsrisiko, og på denne bakgrunn også bør undergis en lik regulering.

Det kan problematiseres hvorvidt man ikke i stedet burde ha avgrenset innretningsbegrepet i kapittel 7 til å gjelde kun de innretninger som benyttes i forbindelse med selve utvinningstillatelsen i § 3-3, altså de innretninger som er nødvendige for å finne og produsere petroleum. Det er etter mitt skjønn grunn til å hevde at det er særlig denne risikoen som erstatningsansvar for forurensningsskade i petroleumsløven bør omfatte.

Etter mitt syn fremstår det som at den risikoen man ønsker regulert er den konstante risikoen som eksisterer ved selve *utvinningen, produksjon og prosessering* av olje. På denne bakgrunn er det etter mitt skjønn grunn til å spørre seg om ikke innretningsbegrepet er vel omfattende, slik at også deler av virksomheten hvis risiko viser seg på en helt annen måte samtidig omfattes. Det hele fremstår ikke særlig velbegrunnet, og kan heller ikke anses å være treffende med hensyn til rimelig risikoplassering hvor den økonomiske risikoen man tar gjerne bør samsvare med den økonomiske interessen vedkommende har i virksomheten.<sup>54</sup>

### **2.2.3 Hvor må forurensningsskaden oppstå?**

For at petroleumsløvens regler om forurensningsansvar skal få anvendelse, kreves det i tillegg til at det foreligger en forurensningsskade, også at denne skaden har oppstått på et nærmere angitt sted. Det legges her altså avgjørende vekt på hvor skaden inntreer, og ikke hvor den i utgangspunktet måtte stamme fra. Skaden må «*inntre i riket eller innenfor kontinentalsokkelens yttergrenser eller ramme norsk fartøy, norsk fangstredskap eller norsk innretning i tilgrensede havområder*», jf. § 7-2 (1). Det er altså uten betydning hvor innretningen som måtte forårsake skaden befinner seg, det avgjørende er hvor tapet rent faktisk oppstår.<sup>55</sup> Dersom en

---

<sup>54</sup> Fleischer (1983) s. 460 som viser til NOU 1973:8 s. 25

<sup>55</sup> Petroleumsløven (2009) s. 538

borerigg skaper en utblåsning av råolje på russisk kontinentalsokkel, og stimen av råolje påfører forurensningsskader i Finnmark, vil dette være et tilfelle som reguleres av den norske petroleumsloven.<sup>56</sup> Reguleringsformen kan nok skape en del prosessuelle utfordringer, uten at oppgavens omfang tillater det å begi seg ut på en redegjørelse for dette.

I visse situasjoner kan bestemmelsene i kapittel 7 også få anvendelse utenfor kontinentalsokkelen. Dette kan tenkes i de situasjoner hvor skaden inntreffer *på land eller sjøterritorium* tilhørende stat som har tiltrådt Miljøvernkonvensjonen, jf. § 7-2 (2).<sup>57</sup> Konvensjonen omhandler miljøskadelig virksomhet, og utslipp av petroleum fra innretning vil etter konvensjonens artikkel 1 omfattes.<sup>58</sup> Formålet med konvensjonen er å skape et visst minimumsvern for den enkelte som rammes av skade som følge av miljøskadelig virksomhet. Det følger av artikkel 3 (2) in fine at «Bestemmelsene i første ledd får tilsvarende anvendelse når det gjelder søksmål om erstatning på grunn av miljøskadelig virksomhet. Spørsmålet om erstatning må ikke bedømmes etter regler som er mer ufordelaktige for den skadelidende enn virksomhetslandets erstatningsregler». Dette innebærer at dersom en rammes av en skade i en konvensjonsstat skal ikke erstatningsspørsmålet kunne bedømmes etter mer ufordelaktige regler enn de regler som følger av landet hvor virksomheten bedrives. En forurensningsskade i Danmark fra norsk sokkel vil derfor nyte kunne godt av de norske erstatningsregler.<sup>59</sup> Bestemmelsen inntatt i § 7-2 (2) gjennomfører dette kravet til likebehandling for reglene i kapittel 7 sitt vedkommende.

Men dette prinsippet er kun delvis gjennomført ved ordlyden i § 7-2 (2), som ved en konsekvens av formuleringen «*land eller sjøterritorium*» fører til at skader på kontinentalsokkelen ikke omfattes. I forkant av ratifikasjon ble det påpekt som en forutsetning fra Justisdepartementets side at «*den ikke skulle få anvendelse på skader som måtte oppstå utenfor andre staters sjøterritorium*».<sup>60</sup> Dette medfører at skader som oppstår på skip, eller innretninger på dansk kontinentalsokkel, ikke kan gjøre gjeldende de regler som følger av petrl. Kapittel 7. Reservasjonen kan etter mitt skjønn kritiseres ved at den fører til kun en delvis gjennomføring

---

<sup>56</sup> Petroleumsloven (2009) s. 538

<sup>57</sup> Norsk gjennomføring ved inkorporering gjennom «Lov om gjennomføring i norsk rett av Miljøvernkonvensjonen mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige, undertegnet 19. februar 1974.

<sup>58</sup> Petroleumsloven (2009) s. 542

<sup>59</sup> Petroleumsloven (2009) s. 542

<sup>60</sup> Ot.prp.nr. 72 (1982-83) s. 71

av konvensjonene, og bidrar tilsvarende dårlig med den rettsenhet som konvensjonen i utgangspunktet kunne vært med på å skape.<sup>61</sup>

## 2.3 Når får sjøloven anvendelse?

### 2.3.1 Innledning

Vilkårene for at sjølovens bestemmelser om råoljesøl fra tankskip skal få anvendelse, ligner mye på det utgangspunktet som følger av petroleumsloven. Det må foreligge etter loven en *forurensningsskade*, og denne må ramme i et nærmere angitt område.

### 2.3.2 Forurensningsskadebegrepet

Begrepet forurensningsskade er for sjølovens vedkommende definert i § 191 (2) bokstavene a og b. Etter bokstav a foreligger forurensningsskade i de tilfeller hvor det oppstår *«skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt»*.

Med skip forstås her etter § 191 (3) *«ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning som er tilpasset eller konstruert for transport av olje som last i bulk»*. For at et skip skal falle innunder definisjonen er det for det første en forutsetning at skipet *kan* frakte olje som last i bulk, og videre at skipet faktisk *frakter* slik olje som last i bulk.<sup>62</sup>

For at man skal kunne snakke om en forurensningsskade, må tapet skyldes at olje er unnsloppet eller tømt fra skipet. Dette omfatter både den forsettlige og ulykksalige forurensning av olje.<sup>63</sup> I kravet om at oljen faktisk må ha unnsloppet eller være tømt fra skipet, ligger det en avgrensning i at verken skader som oppstår på selve skipet er omfattet av definisjonen, og

---

<sup>61</sup> Dette er også et viktig prinsipp nedfelt i konvensjonens artikkel 3, hvor det fremgår at man skal kunne reise sak i samme utstrekning og på samme vilkår i sin hjemhørende stat som i den staten hvor virksomheten drives. På denne bakgrunnen fremstår hensynet til ensartethet å være sentral i konvensjonens gjennomføring.

<sup>62</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 186

<sup>63</sup> Abecassis, Jarashow (1985) s. 198

heller ikke et skadetilfelle hvor oljen eksempelvis lastes om bord til raffineriet i rør som sprekker.<sup>64</sup>

Etter bokstav b omfattes også «*utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar eller betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade*» av forurensningsskadebegrepet. Det må altså foreligge en *hendelse* som enten *forårsaker* eller *fører med seg umiddelbar og betydelig fare* for slik skade som nevnt over i bokstav a. Videre må utgiftene eller tapet ha som formål å *avverge* eller *begrense* slik skade.

Bestemmelsen oppstiller etter mitt syn en form for plassering av risiko, hvor man tar det utgangspunkt at den ansvarlige for skade som nevnt i bokstav a, også er nærmest til å bære utgifter, skade eller tap som nevnt i bokstav b. Men dette forutsetter at enten skaden er inntrådt, eller at det er skjedd en hendelse som medfører umiddelbar og betydelig fare for slik skade. Først da kan det etter mitt syn være på sin plass å plassere risikoen for de utgifter vedkommende påløper på den ansvarlige i bokstav a. Avgrensningen må skje på bakgrunn av kravet til *rimelige* tiltak, og vurderingen av tiltaket må skje på tidspunktet tiltaket iverksettes.<sup>65</sup> Det er heller ikke krav om at tiltakene rent faktisk må fungere, noe som innebærer at man kan ha krav på dekning av utgiftene på tross av at tiltaket medfører en forverring av skaden.<sup>66</sup> Utgangspunktet for kravet om rimelighet synes å være en form for sikkerhetsventil, slik at man ikke skal måtte bære helt urimelige kostnader iverksatt i en situasjon hvor en regjering føler sterkt press for å foreta seg noe.<sup>67</sup> Videre bør kravet til rimelighet avhenge av en konkret vurdering av skadepotensialet og de kostnadene man vil måtte påregne ved iverksettelse av tiltak. Herunder vil også skadestedet være viktig, eksempelvis er det lettere å anse et tiltak som rimelig dersom risikoen for skade er i et naturreservat med et stort fugleliv enn andre steder.

Det hele kan dog problematiseres dersom man tenker seg at en berger av skipet culpøst forverrer skaden, uten at skaden faller innunder bokstav b. Dersom man tenker seg situasjonen

---

<sup>64</sup> Abecassis, Jarashow (1985) s. 198

<sup>65</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 187

<sup>66</sup> MarIus nr. 168, s. 10, Dueck, Gunilla

<sup>67</sup> Abecassis, Jarashow (1985) s. 210



hvor en som forsøker å berge skipet fra et havari, hvor det allerede har oppstått en forurensningsskade, som nevnt i bokstav a, og bergerens uaktsomhet fører til en vesentlig forverring av skaden, reiser spørsmålet seg om bergeren blir erstatningsansvarlig på selvstendig grunnlag, eller om det oppstår et solidaransvar. I slike situasjoner er det etter mitt skjønn naturlig å anse dette som samvirkende skadeårsaker, da to eller flere hendelser har virket sammen mot skaderesultatet.<sup>68</sup> Teorien legger opp til at det i slike tilfeller etableres et solidaransvar med hjemmel i skl. § 5-3.<sup>69</sup> Dette kompliseres ytterligere da bergeren som utgangspunkt er vernet av kanaliseringsbestemmelsen i § 193. I slike tilfeller vil kanaliseringsreglene avskjære muligheten til å gå på bergeren, og i stedet skal kravet rettes mot skipseieren etter § 193 (1). I de tilfeller hvor den som forverrer skaden er vernet av kanaliseringsbestemmelsene, er det følgelig ikke grunnlag for å etablere et solidaransvar.<sup>70</sup>

Men for de tilfellene den som står bak den samvirkende skadeårsak **ikke** er omfattet av kanaliseringsreglene, virker det lite overbevisende å fravike utgangspunktet om solidaransvar. I de tilfeller hvor begge årsaker er nødvendige betingelser for skadens inntreden, og videre det er utvist culpøs atferd hos den som forsøker å begrense skaden, vil vedkommende og skipets eier hefte solidarisk for hele skaden etter den alminnelige regel i § 5-3. Det faktum at skaden forvoldes eller forverres på tross av gode hensikter, kan selvfølgelig ikke rokke ved at man blir erstatningsansvarlig i utgangspunktet.

### 2.3.3 Skadested

Har man avklart at vilkåret om forurensningsskade er oppfylt, er det neste spørsmålet hvorvidt skaden har oppstått innenfor bestemmelsenes geografiske virkeområde. For at bestemmelsene i sjøloven kapittel 10 skal få anvendelse, er det etter § 206 en forutsetning at skaden har

- a) Oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone,
- b) Oppstått i en annen stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen eller i en slik stats økonomiske sone, eller er
- c) Utgifter til tiltak for å avverge eller begrense slik skade, uansett hvor tiltaket er truffet.

---

<sup>68</sup> Lødrup (2009) s. 331

<sup>69</sup> Lødrup (2009) s. 331

<sup>70</sup> Unntak kan selvfølgelig tenkes dersom vedkommende berger har forvoldt skaden med tilstrekkelig skyld, slik at det er adgang til å skjære igjennom kanaliseringsbestemmelsen.

Petroleumsloven har et noe videre anvendelsesområde all den tid skader på norske fartøy, norsk fangstredskap eller norsk innretning som oppstår i «*tilgrensede havområder*» omfattes, noe som ikke er tilfellet i sjøloven.

For at utgifter til begrensende eller avvergende tiltak skal omfattes av bokstav c, er det en forutsetning at skaden oppstår innenfor det angitte området i bokstav a eller b. Tiltaket kan altså treffes hvor som helst i verden, så fremt man søker å avverge en skade som vil omfattes av en ratifiserende stat sitt rike eller økonomiske sone.

## **2.4 Når oppstår skjæringspunktene?**

### **2.4.1 Problemstillingen**

Temaet for dette underkapittelet er å analysere nærmere *når* skjæringspunktene mellom petroleumsloven og sjøloven oppstår. Dette kan gjerne formuleres som et spørsmål om *når* ansvaret går fra å være et rettighetshaveransvar til å være et transportøransvar. I forlengelsen av dette kan det klart nok problematiseres hvorvidt hensynet til rimelig risikofordeling er ivare tatt mellom dagens regulering, eller om man i stedet burde ha latt rettighetshaveransvaret vært omfattet en større del av prosessen. Fremstår risikoplasseringen som rimelig og fornuftig?

Analysen vil ta utgangspunkt i en kronologi fra leteboring etter olje til oljen er plassert på bestemmelsesstedet, dette kan være en lagringstank på land for videre frakt enten innenlands eller til andre steder med nye tankskip, alternativt til et raffineri hvor oljen skal raffineres til andre produkter.

### **2.4.2 Fra leteboring til transport**

En forutsetning for at en forurensningsskade skal falle innunder petroleumslovens virkeområde er at den har oppstått fra en innretning. Innretningsbegrepet omfatter alle de innretninger som benyttes i petroleumsvirksomhet, helt fra undersøkelse ved seismikk og avskipningsanleggene for petroleum.<sup>71</sup> Dersom det skulle oppstå en forurensningsskade på tidspunktet fra

---

<sup>71</sup> Petroleumsloven (2009) s. 529

leting og til avskipping av olje er det på det rene at petroleumslovens bestemmelser vil regulere skaden etter petrl. § 7-3, og rettighetshavergruppen vil være ansvarlig.

Tar man utgangspunkt i hensynet til rimelig risikofordeling fremstår dette som hensiktsmessig.<sup>72</sup> All virksomhet som foregår i forbindelse med leting, produksjon og utvinning av petroleum er rettighetshavergruppen klart nærmere enn en eventuell transportør å bære. På dette stadiet fremstår det som klart at dette bør være et rettighetshaveransvar.

Ovennevnte underbygges også med henvisning til prevensjonshensynet. Eventuell forurensningsskade vil føre til erstatningsansvar for rettighetshavergruppen, og kanskje like viktig rent preventivt er det at man sannsynligvis vil få et produksjonsavbrudd ved en forurensningsskade. Begge deler er noe rettighetshavergruppen vil ønske å unngå, og både hensynet til rimelig risikofordeling og prevensjon tilsier at det på dette stadiet er rettighetshaveransvaret som er aktuelt.

### 2.4.3 Rørledningstransport

Transporten av olje fra feltet til land kan enten utføres ved hjelp av rørledninger eller bøyelastere. I denne delen skal transporten ved rørledningen gjennomgås.

Petrl. § 1-6 bokstav d in fine lyder som følger «*Innretning omfatter også rørledning og kabel når ikke annet er bestemt*». Dette innebærer at utslipp fra en slik rørledning vil falle innunder petrl. § 7-2, og petroleumslovens bestemmelser regulerer altså erstatningsspørsmålet ved eventuelt utslipp fra rørledningen. I de tilfeller hvor oljen transporteres gjennom rørledninger fra feltet og inn til land, vil man ikke ha noen overgang fra petroleumslovens til sjølovens bestemmelser. Men *den ansvarlige* vil i disse tilfeller ikke være rettighetshaveren til utvinningstillatelsen i petrl. § 3-3, men i stedet rettighetshaveren til rørledningen som typisk vil være en petrl. § 4-3 tillatelse.<sup>73</sup> Det er selvfølgelig ingenting i veien for at dette er samme juridiske subjekt, men det kan gjerne tenkes at dette er to forskjellige aktører. Problemstillingen som kan reises er hvorvidt det er hensiktsmessig med hensyn til rimelig risikofordeling at

---

<sup>72</sup> Det er rettighetshavergruppens virksomhet som skaper risikoen, og det naturlige er da at rettighetshavergruppen samtidig bærer erstatningsansvaret dersom denne risikoen skulle materialisere seg.

<sup>73</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-1983) s. 70 og Petroleumsloven (2009) s. 546

rettighetshaveren til § 4-3 tillatelsen er ubegrenset objektivt ansvarlig for de forurensningsskader som måtte oppstå som følge av utslipp fra rørledningen.

Her er det sentralt å ha for øyet at rettighetshaveren til rørledningen har en begrenset økonomisk interesse sammenlignet med rettighetshaveren til utvinningstillatelsen, som påpekt over under punkt 2.2.2. Vedkommende krever naturligvis en form for betaling for at oljen skal fraktes gjennom rørledningene, og har samtidig vedlikeholdsansvaret og ansvaret for at oljen faktisk når sitt bestemmelsessted. På denne måten ligner rørledningsrettighetshaveren mye på skipseieren som har sin økonomiske interesse begrenset til vederlaget han får for transporten. Ingen av disse to har i nærheten av den samme økonomiske interessen som det rettighetshaveren til selve utvinningstillatelsen har. I tillegg kan det påpekes at bakgrunnen for at man i det hele tatt har behov for rørledninger fra feltene og inn til land er nettopp for at rettighetshaveren til utvinningstillatelsen skal kunne få fraktet oljen ut i markedene. I så måte kan det argumenteres for at vedkommende også på dette punkt har den klart største interessen i oljen og den risiko frakten fører med seg, og at det på denne bakgrunn kunne være grunner som taler for at rettighetshaveren til § 3-3 tillatelsen også bærer risikoen for denne delen av transporten.

Over er det problematisert hvorvidt man ikke har anlagt et for vidt innretningsbegrep, slik at dette ikke evner å ivareta hensynet til at det eksisterer til dels betydelige forskjeller mellom de ulike innretningene. Lovverket er på dette punkt svært firkantet og skjematisk anlagt, ved at enhver innretning som er tilknyttet petroleumsvirksomheten vil falle innunder erstatningsreglene i kapittel 7. Det kan argumenteres med at hensynet til prevensjon tilsier at rettighetshaveren til rørledningen skal bære ansvaret her, da vedkommende vil miste et viktig incentiv til å sørge for betryggende vedlikehold dersom vedkommende samtidig ikke bærer risikoen for eventuell forurensningsskade. I slike tilfeller vil ikke rettighetshavergruppen til utvinningstillatelsen ha mye de skulle ha sagt, og dette er et argument som taler for ansvaret plasseres hos den som har rørledningslisensen.

Gjeldende rett slår klart nok fast at rettighetshaveren til rørledningen er erstatningsansvarlig for eventuelle utslipp som måtte oppstå fra rørledningen. Dette fremstår som lite velbegrunnet etter mitt syn, og det at rettighetshaveren til rørledningen og utvinningstillatelsen er undergitt nøyaktig samme erstatningsregler fremstår ikke spesielt gjennomtenkt. Til det er forskjeller i

både virksomhetsutøvelse og den økonomiske interessen en har i å bedrive virksomheten for store.

#### 2.4.4 Bøyelastertransport

Den andre muligheten for transport av råolje offshore og inn til land er ved bøyelaster. I slike tilfeller vil man få en overgang fra rettighetshaveransvaret i petroleumsloven og til transportøransvaret som følger av sjøloven. Bakgrunnen for dette finnes i petrol. § 7-1 (2) in fine, hvor det fremgår at skip for transport av petroleum er å anse som en del av innretningen, og dermed også som en del av rettighetshaveransvaret, «*i den tid lasting fra innretningen pågår*». Problemstillingen er derfor *når* man skal si at skipet ikke lengre laster.

En naturlig språklig forståelse tilsier at på det tidspunktet lastingen rent faktisk er gjennomført, er skipet ikke lengre en del av innretningen. Bakgrunnen for dette er ordlyden «*pågår*». Men forarbeidene gir anvisning på en annen forståelse.<sup>74</sup> I stedet skal petroleumsloven få anvendelse helt til skipet har frigjort seg fra de rør og ledninger som kobler skipet til innretningen, og forbindelsen er brutt.<sup>75</sup>

Det kan problematiseres hva som ligger i kravet til frigjøring. Både teori og forarbeider forutsetter at grensedragningen skjer etter at skipet er koblet fra innretningen, men det er uklart hvordan denne frigjøringsprosessen faktisk foregår.<sup>76</sup> Frigjøring har naturligvis skjedd på det tidspunktet man kobler seg fra innretningen på en godværsdag, men gjelder dette også for situasjonen hvor uvær fører til at skipet sliter seg fra innretningen? Spørsmålet er avgjørende for om man skal vurdere erstatningsspørsmålet etter petroleumsloven eller sjøloven. De beste grunner taler etter mitt skjønn for å la dette omfattes av rettighetshaveransvaret. For det første utøver skipet ingen transportfunksjon, og det særegne risikoområdet for selve tankskipsvirksomheten befinner man seg enda ikke innenfor. Videre er uvær ute på feltet og i forbindelse med lasting av olje noe som må antas å være nært beslektet med den risiko som oljelasting

---

<sup>74</sup> NOU 1981:33 s. 18

<sup>75</sup> NOU 1981:33 s. 18

<sup>76</sup> Petroleumsloven (2009) s. 531

offshore i alminnelighet må sies å innebære.<sup>77</sup> Dersom skader ved vanlig oljelasting skal omfattes av bestemmelsen, bør man ikke gjøre forskjell på det faktum at skipet sliter seg i forbindelse med uvær og påfører oljesølskader. Her er rettighetshaveren til utvinningstillatelsen som har skipet liggende for å frakte olje ute på feltet nærmere til å bære denne risikoen enn det skipseieren er. Etter mitt skjønn taler de beste grunner for å la begrepet «*frigjør seg*» kun få anvendelse på de tilfeller hvor skipet frivillig og med hensikt frigjør seg fra innretningen for å gjenoppta selve transportfunksjonen som tankskip.

Bakgrunnen for at skipet i det hele tatt anses for å være en del av innretningen må forstås på bakgrunn av ønsket om risikoplassering.<sup>78</sup> I den tiden skipet er koblet til innretningen er den en integrert del av selve feltet offshore, og mye kan derfor tale for at rettighetshavergruppen er nærmest for å bære risikoen for denne delen av prosessen. Videre kan særegenheter ved selve innretningene offshore føre til at man har en økt risiko for eksempelvis kollisjoner eller andre uønskede hendelser som kan medføre forurensningsskade, noe som også taler for at dette er et rettighetshaveransvar.

Samtidig er det rom for å spørre seg om hensynet til prevensjon ivaretas ved denne typen regulering. Rettighetshavergruppen kan sørge for tilsyn med sine innretninger og sin virksomhet, men har ingen mulighet til å påse at skipet er godt nok utrustet for å ta i mot olje i det kvantum som er aktuelt, ei heller at skipet tåler det været man må regne med i det aktuelle området. Skipseierens risikofære er begrenset til selve transportoppdraget, og reglene fjerner følgelig skipseierens incentiv til å sørge for at selve lasteanordningene er i best mulig stand – vedkommende skipseier vil uansett ikke bære erstatningsansvaret på dette tidspunkt. Her har følgelig rettighetshaveren ingen mulighet til å sørge for at skipet er i den stand han ønsker, og erstatningsreglene gir skipseieren ingen oppfordring til å sørge for at disse er i så god stand som mulig. Dette kan anses som et uheldig utslag av grensedragningen.

Bevismessige hensyn tilsier dog at man gjennomfører grensedragningen slik den i dag fremstår. Det vil være svært vanskelig å avgjøre om utslippet stammer fra skipet eller innretningen

---

<sup>77</sup> Se også NOU 1981:33 s. 18 som begrunner at skipet i det hele tatt er en del av innretningen med den særegne risikoen som fører med lasting offshore.

<sup>78</sup> NOU 1981:33 s. 36

i de tilfeller hvor det lastes olje offshore.<sup>79</sup> På denne bakgrunn representerer grensedragningen av i dag en bevismessig forenkling for de tilfeller hvor det slippes ut olje i forbindelse med lasting offshore. I perioden skipet er frikoblet fra innretningen og på ferden til sitt lossested, gjelder sjølovens bestemmelser – her utøver tankskipet sin virkelige transportfunksjon, og det er langt mer naturlig at man her anser dette som et transportøransvar.<sup>80</sup>

#### 2.4.5 Ilandføring av oljen

Etter at transporten enten er skjedd med bøyelaster eller gjennom rørledninger er det naturlige at man har oljen i et raffineri eller i en lagringstank for råolje. Problemstillingen som da reiser seg er hvem som bærer forurensningsrisikoen fra disse innretningene.

Innledningsvis er det grunn til å oppstille spørsmålet om raffineri og tankanlegg omfattes av innretningsbegrepet i § 7-1 jf. § 1-6 bokstav d. Utgangspunktet er klart nok, definisjonen skiller ikke mellom innretninger på land eller offshore.<sup>81</sup> Men innretningen må benyttes for å drive *petroleumsvirksomhet* jf. § 1-6 bokstav d.<sup>82</sup> Begrepet *petroleumsvirksomhet* er videre legaldefinert i § 1-6 bokstav c som «*all virksomhet knyttet til undersjøiske petroleumsforekomster, herunder undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning samt planlegging av slike aktiviteter, likevel ikke transport av petroleum i bulk med skip*». Av forarbeidene fremgår det at både den sentrale og tilsluttede del av virksomheten omfattes.<sup>83</sup>

Både lagringstanken og raffineriene må klart nok anses for å være en tilsluttende del av *petroleumsvirksomheten*, og er begge integrerte deler av virksomheten som sådan. På bakgrunn av dette vil et utslipp fra eksempelvis Statoils anlegg på Mongstad være omfattet av *petroleumslovens* regler om forurensning.<sup>84 85</sup>

Rettighetshaveren til § 4-3 tillatelsen vil følgelig være erstatningsansvarlig for eventuelle utslipp fra oljetank eller raffineriet på landsiden. Eventuell forurensning fra landanlegget er føl-

---

<sup>79</sup> NOU 1981:33 s. 18

<sup>80</sup> Ser dog punkt 2.4.6 for videretransport med tankskip.

<sup>81</sup> *Petroleumsloven* (2009) s. 529

<sup>82</sup> *Petroleumsloven* (2009) s. 91

<sup>83</sup> Ot.prp.nr 43 (1995-1996) s. 29

<sup>84</sup> *Petroleumsloven* (2009) s. 529 i samme retning.

<sup>85</sup> Se også Ot.prp.nr 46 (2002-2003) s. 11

gelig et rettighetshaveransvar ene og alene, men ikke nødvendigvis den samme rettighetshaver som har rettighetene til utvinningstillatelsen etter § 3-3. Det kan problematiseres om ikke den risiko som pålegges rettighetshaveren til tankanlegget eller raffineriet er uforholdsmessig sammenlignet med vedkommende sin økonomiske interesse i virksomheten.

Sammenligner man den potensielle økonomiske gevinsten ved virksomheten rettighetshavergruppen til utvinningstillatelsen har sammenlignet med rettighetshaverne til en § 4-3 tillatelse ser man en betydelig forskjell. Sistnevntes økonomiske interesse vil være begrenset til vederlaget vedkommende får for å gjennomføre eventuell raffinering eller lagring av olje, men heller ikke mer. Da kan det virke noe urimelig at vedkommende skal måtte bære de potensielt ekstremt høye tapene som kan oppstå ved utslipp fra anleggene. Man kan argumentere med at en slik regulering vil kunne gjøre det for risikofylt for mindre aktører å delta i virksomheten, da den økonomiske risikoen ved forurensningsskade ikke samsvarer med den økonomiske vinningen man har ved å delta. Dette underbygges ytterligere dersom man tenker seg rekkevidden av hvor råoljen kan komme fra. Det er ingenting i veien for at et lagringsanlegg på norskekysten tar i mot råolje fra en rekke forskjellige felt offshore, og kan gjerne samtidig benyttes som et lagringssted for videre transport av råolje. At man har en miks av råolje fra britisk, norsk og russisk sokkel er derfor ikke utenkelig. Et eventuelt utslipp fra en lagringstank eller raffineri vil i en slik situasjon kunne bli uhyre omfattende med tanke på omfanget av råolje som eksisterer. Sammenholder man raffineriet eller lagringstanken med bøyelasteren kan man argumentere med at både raffineri og lagringsfunksjonen også utfører oppdrag for rettighetshavergruppen til utvinningstillatelsen, og at man på denne måte burde vært vernet av kanaliseringsreglene. At boreentreprenøren som utfører uhyre risikofylt aktivitet skal være vernet av kanaliseringsbestemmelsene, samtidig som rettighetshaveren til en lagringstank skal måtte bære en betydelig risiko for eventuelt forurensningsansvar fremstår som et uheldig utslag av et firkantet regelverk hvor særlig innretningsbegrepet i relasjon til forurensningsskade er for omfattende. Dette fører til at reglene er lite egnet til å ta hensyn til de forskjeller som finnes mellom de forskjellige innretninger.

#### **2.4.6 Eventuell videretransport fra tank eller raffineri**

Det er slettet ikke utenkelig at råoljen er blitt fraktet til land fra feltet og lagret i tanker, før den senere skal fraktes videre i store mengder i større tankskip. Her innebærer lagringen på land ingen raffinering, men i stedet fungerer dette kun som en mellomstasjon på vei mot vide-



re transport. Utgangspunktet ved forurensningsskade fra tankene er at rettighetshaveren er erstatningsansvarlig. Ved videreføring ved tanktransport kan man på ny få en overgang fra rettighetshaveransvar til transportøransvar.

Dersom et tankskip laster om bord råoljen og skal frakte denne over Atlanterhavet for videre raffinering, vil et eventuelt utslipp være regulert av sjølovens bestemmelser om oljesølskader fra tankskip jf. sjøl. § 191. Her har man igjen et transportøransvar. Dette har etter mitt skjønn gode grunner for seg, særlig med henvisning til både rimelig risikofordeling og hensynet til prevensjon. Dog er det etter mitt syn grunn til å problematisere hvorvidt det ikke må anses for å være en prinsipiell forskjell mellom bøyelastere og alminnelige tankskip som frakter råolje fra A til B. Bøyelasterne er vesentlig mer integrert i selve petroleumsvirksomheten offshore enn det tankskipet som frakter oljen videre ut i markedet er. Rettighetshaverne til utvinnings-tillatelsene er helt avhengige av å få fraktet oljen til land, og i de situasjonene hvor det ikke er muligheter for rørledningstransport, er man henvist til å benytte seg av bøyelastere. Den oljen som de større tankskipene senere frakter videre kan gjerne stamme fra flere forskjellige felt, og dermed også forskjellige rettighetshavergrupper. På dette stadiet har man en helt annen tilknytning til den enkelte rettighetshavergruppe enn det man har ved bøyelastertransport. Bøyelastertransporten kan etter mitt skjønn karakteriseres som en integrert del av petroleumsvirksomheten, mens de reiser tankskipene foretar fra A til B har et betydelig mer selvstendig preg. Dette forsterkes ytterligere av at bøyelasteren naturligvis har et kontraktsforhold med selve rettighetshavergruppen til utvinningstillatelsen, noe som ikke er noen nødvendighet i de tilfeller hvor man har frakt over lengre avstander.<sup>86</sup>

Spørsmålet som derfor kan reises er hvorvidt man burde latt bøyelastertransporten være omfattet av rettighetshaveransvaret i stedet for transportøransvaret. Begrunnelsen for en slik løsning må i så fall finnes i at man ser det hele som en *virksomhetsrisiko*, og at bøyelastertransporten som en integrert del av virksomheten bør falle innunder rettighetshaveransvaret. Den enkelte rettighetshavergruppe eier all den potensielt forurensende oljen som fraktes av bøyelasteren, og er en viktig aktør for å i det hele tatt skape risikoen. Risikofordelingshensynet kan derfor tale for at rettighetshavergruppen bærer en del av ansvaret. Særlig tydelig blir dette

---

<sup>86</sup> Det er dog riktignok naturlig å anta at oljeselskapene fortsatt eier oljen, slik at de er de som betaler for å få fraktet oljen fra A til B. Likevel er tilknytningen av en annen karakter i disse tilfellene.

dersom rettighetshavergruppen også *eier* bøyelasteren, og kan i slike tilfeller gjøre gjeldende ansvarsbegrensninger som ansvarssubjekt etter sjølovens bestemmelser. I slike tilfeller kan både hensynet til prevensjon og risikofordeling tale for at rettighetshavergruppen bærer ansvaret fullt ut i kraft av sin stilling som rettighetshavergruppe og eier av oljen.

For de tilfeller hvor skipet ikke er eid av rettighetshavergruppen treffer ikke denne begrunnelsen i samme grad. Samtidig kan en nærliggende sammenligning være å se hen til andre leverandører av tjenester til rettighetshavergruppen, eksempelvis boreentreprenører eller leverandører av utstyr. Disse er også en helt integrert del av virksomheten, men risikerer som følge av kanaliseringsreglene ikke noe erstatningsansvar så fremt skaden ikke forvoldes med grov uaktsomhet.<sup>87</sup> Det kan spørres om det er grunn til å særbehandle skipseieren i slike tilfeller, noe det etter mitt skjønn ikke kan sies å være. Bøyelasteren leverer en transporttjeneste til rettighetshavergruppen på samme måte som eksempelvis boreentreprenøren utfører borearbeider på feltet. Man opererer riktignok i to noe forskjellige risikobilder, men samtidig er de begge svært tett knyttet til selve petroleumsvirksomheten. Bøyelasteren tar oljen i sin *besittelse*, og opererer i et noe mer avgrenset risikobilde, all den tid hans risiko er ene og alene knyttet til perioden han har oljen i sin besittelse. Samtidig er denne bøyelastervirksomheten svært tett på selve oljevirksomheten, den kan gjerne karakteriseres som en avgjørende del. Det er etter mitt skjønn nærliggende å spørre om det ikke hadde vært en mer hensiktsmessig løsning dersom transportøransvaret hadde inntrådt først i de klassiske tankskipstilfellene hvor man frakter olje fra A til B, og ikke ved bøyelasterne som laster dette som er en integrert del av virksomheten.

For eventuell videreføring ved rørtransport vil det avhenge av hvilke stoffer som går ut av rørene hvem som er ansvarlig. Dersom det er råolje er vedkommende som er rettighetshaver til rørledningene etter § 4-3 tillatelsen ansvarlig. Dersom det er raffinerte produkter gjelder ikke petroleumsloven jf. § 7-1, jf. § 1-6 bokstav a, og kravet om at petroleumen må finnes i sin naturlige tilstand. I en situasjon hvor råolje fraktes videre i rørledninger, er det ingen rettslig forskjell fra situasjonen hvor man frakter råoljen i rørledninger inn til land. Dette gjelder ikke i de tilfeller hvor man frakter petroleum ut til sluttbrukerne, noe som er uaktuelt med

---

<sup>87</sup> Se kapittel 5 for en nærmere gjennomgang av kanaliseringsreglene.

råolje.<sup>88</sup> Bakgrunnen for at transporten ut til sluttbrukere ikke omfattes, er at det ikke er noen sammenheng med selve utvinningsvirksomheten. Man har derfor ikke funnet noe behov for å gi petroleumsloven anvendelse.<sup>89</sup> For kommentarer relatert til rørledningstilfellene vises det til **punkt 2.4.3.**

## **2.5 De faktiske forskjeller mellom tankskip og innretninger**

Det kan være hensiktsmessig å undersøke de faktiske forskjellene mellom de fartøy hvis forurensning vil falle innunder petroleumsloven og sjøloven.

Sjøloven regulerer utslipp fra tankskip. Som tidligere nevnt, er det et krav om at skipet er i stand til, og faktisk frakter olje som last i bulk for at sjølovens bestemmelser om oljesølansvar skal få anvendelse. I disse tilfellene er forurensningsrisikoen avgrenset til å gjelde den oljen som faktisk befinner seg i skipets tanker. Dette i kontrast til et boreskip eller en borerigg som ved havari kan medføre at selve borebrønnen er åpen, med påfølgende ukontrollert forurensning. Det særegne her er at boreskipet eller riggen har direkte kontakt med oljefeltet gjennom brønnen, noe tankskipet selvfølgelig ikke har.

Men den klare forskjellen med selve tilknytningen til brønnåpningen gjelder ikke for alle installasjoner og fartøyer som benyttes offshore og som faller innunder petroleumslovens virkeområde. En FSO er et lagringsskip som ikke er tilknyttet selve brønnen, men vil på samme måte som boreskipet falle innunder petroleumslovens bestemmelser. Dette til tross for at også FSOen på samme måte som tankskipet kun har en avgrenset mengde olje om bord. Tankskipet utøver dog en annen rolle ved at man samtidig har et transportelement inne i bildet.

Det er nok derfor lettere å skille ut tankskipet som den enheten som faktisk distanserer seg markant fra de øvrige innretningene. Dette skjer etter mitt skjønn utelukkende ved tankskipets transportfunksjon, da selve lagringen av råolje også foregår offshore. Ser man hen til grensdragningene som er gjennomført i lovgivningen synes også dette å være grunnlaget. Skillet skjer ikke i det oljen er ferdig lastet om bord i tankskipet, den skjer i stedet på det tidspunktet skipet faktisk frigjør seg fra lasteprosessen, og nettopp gjør seg klar til å transportere oljen til

---

<sup>88</sup> Ot.prp.nr. 46 (2002-2003) s. 12

<sup>89</sup> Ot.prp.nr. 46 (2002-2003) s. 12

bestemmelsesstedet. Det er på dette tidspunktet skipet faktisk opptrer med de særegenheter et tankskip har – evnen til å transportere meget store mengder råolje over lengre avstander. Sjølovens bestemmelser vil med hensyn til dette regulere den forurensningsrisiko som er særegen for transport med tankskip til havs. Dette gjelder særlig uvær, kollisjoner med andre skip og innretninger samt potensiell grunnstøting.

Mye kan tale for at skipets eier er nærmere til å bære denne typen risiko enn det rettighetshavergruppen til utvinningstillatelsen er. Skipets eier har større muligheter til å sørge for at skipet er i forsvarlig stand, sørge for krav til bemanningen og oppstille krav om forsvarlig navigasjon. Og i samme retning har tankskipseieren oljen i sin *besittelse*, og dette kan i den anledning minne mye om transportøransvaret vi kjenner i sjøloven § 262.<sup>90</sup> Utgangspunktet for transportøransvaret er at transportøren skal behandle godset med tilbørlig omhu, og samtidig ivareta eierens interesser.<sup>91</sup> Transportøren er etter § 275 ansvarlig for de tap som måtte oppstå i den perioden godset er i hans varetekt. Dette er faktorer som rettighetshavergruppen vanskelig kan påvirke, noe som taler for at det er hensiktsmessig å plassere risikoen for forurensningsskade på skipets eier i tiden skipet transporterer olje som last i bulk.

## 2.6 Oppsummering

Problemstillingen for dette kapittelet var å analysere virkeområdet og dermed også skjæringspunktet mellom petroleumsloven og sjøloven. I forlengelsen av dette oppstår spørsmålet om når ansvaret bør gå over fra å være et rettighetshaveransvar til å bli et transportøransvar. Etter mitt skjønn taler særlig prevensjonshensynet for at man lar skipseieren bære erstatningsrisikoen i den tiden frakten av oljen skjer, da rettighetshavergruppen i denne situasjonen ikke har noen kontroll med de disposisjoner som gjennomføres. Som det vil gjennomgås senere har skipseieren rett til å begrense sitt ansvar med hjemmel i sjøloven § 194, og hans ansvar vil følgelig stå i større grad i sammenheng med den økonomiske interessen han risikerer ved å frakte olje.

I så måte er det større rom for kritikk mot reglene som slår fast at rettighetshavergruppene som eier tillatelser til å anlegge rørledninger og tankanlegg på landsiden, bærer det samme

---

<sup>90</sup> Se Bull, Falkanger (2010) s. 244 for en gjennomgang av transportøransvaret.

<sup>91</sup> Sjøl. § 262

ansvaret som rettighetshavergruppen til utvinningstillatelsen. Etter mitt skjønn er det grunn til å hevde at sistnevnte bærer en betydelig større risiko, men samtidig har en vesentlig høyere økonomisk interesse i at virksomheten bedrives. Dette er viktige forskjeller, og disse fremstår lite hensyntatt i lovgivningen. Grensedragningen fremstår her som både firkantet og skjematisk, og tar ikke hensyn til de sentrale forskjeller i virksomheten og forurensningsrisikoen som eksisterer.

## 3 Ansvarssubjekt og ansvarsgrunnlag

### 3.1 Tema og problemstilling

Tema for dette kapittelet er hovedreglene om *hvem* som er ansvarlig for skaden og *kravet til ansvarsgrunnlag*. Jeg vil først gjennomgå reglene om hvem som bærer ansvaret, før jeg deretter gjennomgår kravet til ansvarsgrunnlag. Denne delen av reguleringen avviker på flere punkter fra de utgangspunkter man måtte finne i den alminnelige erstatningsrett. En problemstilling vil derfor være hvorvidt det er særegenheter ved det lovgivningen regulerer som tilsier at man bør ha en slik avvikende regulering. Herunder er det et spørsmål om forskjellene mellom transportøren og rettighetshaveren tilsier forskjeller i kravet til ansvarsgrunnlag.

### 3.2 Hvem er ansvarlig for forurensningsskade?

#### 3.2.1 Utgangspunkt

Både petroleumsloven og sjøloven oppstiller et objektivt ansvar for skadevolder. Det er dermed ikke nødvendig å måtte bevise subjektiv skyld på skadevolders hånd. Utgangspunktet er klart nok; rettighetshaver og skipseieren er ansvarlig etter hhv. petroleumsloven og sjøloven. Samtidig reiser dette flere problemstillinger. Normalsituasjonen på norsk sokkel er at man har flere rettighetshavere til en tillatelse hvorav en operatør forestår den daglige ledelsen. En problemstilling som reiser seg er derfor hvordan fordelingen av ansvar skal skje mellom de ulike rettighetshaverne. Videre kan det spørres om det faktum at operatøren forestår den daglige ledelsen, fører til at vedkommende kan bli ansvarlig *i kraft av å være operatør*.

For skipseierens vedkommende er det den registrerte eieren som er ansvarssubjekt etter sjøl. § 191 (1) jf. (5). Et spørsmål som reiser seg i den anledning, er de tilfeller hvor skipet er pro forma registrert. Er det da grunnlag for å holde andre enn den registrerte eier ansvarlig?

## 3.2.2 Ansvarlig etter petroleumsloven

### 3.2.2.1 Utgangspunktet etter petrl. § 7-3 (1)

Det følger av petrl. § 7-3 (1) 1. pkt at «rettighetshaver er erstatningsansvarlig for forurensningsskade uten hensyn til skyld».<sup>92</sup> Forutsetningen for å være ansvarlig for forurensningsskaden fra den aktuelle innretning er at man er rettighetshaver etter petrl. § 1-6 bokstav j.

### 3.2.2.2 Rettighetshaverbegrepet

Rettighetshaverbegrepet er nærmere definert i § 1-6 bokstav j som en som innehar «tillatelse til undersøkelse, utvinning, transport eller utnyttelse» etter loven. For forurensningsskadenes vedkommende er det særlig utvinningstillatelsen etter § 3-3 som utpeker seg som den mest aktuelle. Det er i denne situasjonen risikoen for en forurensningsskade er mest tilstedeværende, da det er med hjemmel i denne tillatelsen man starter boring og produksjon.<sup>93</sup> Men rettighetshaverbegrepet ikke er avgrenset til å gjelde kun utvinningstillatelsen, også tillatelser etter §§ 4-2 og 4-3 omfattes av begrepet. Dette medfører at rettighetshavere til rørledninger og tankanlegg vil iht. § 7-3 være ansvarlig for de forurensningsskader som måtte oppstå fra de innretninger en har tillatelse til.<sup>94</sup> Det er dermed ingenting i veien for at en rettighetshaver til en rørledning eller et raffineri blir erstatningsansvarlige for forurensningsskade forvoldt av råolje som unnslipper fra den innretningen man har tillatelse til.<sup>95</sup> Det avgjørende for å avklare hvem rettighetshaver i den enkelte situasjon er, vil være å avgjøre hvilken innretning den aktuelle forurensningsskaden stammer fra jf. §§ 7-3 jf. 7-1.

Som gjennomgått også ovenfor i kapittel 2 er det grunn til å spørre om det er hensiktsmessig at man ikke skiller mellom ulike tillatelser når det gjelder erstatningsansvar. For det første må

---

<sup>92</sup> Annet punktum i § 7-3 (1) omhandler tilfellene hvor man har en operatør som ikke er rettighetshaver. I så fall skal operatøren være ansvarlig for skaden dersom departementet ved godkjennelse av operatørstatus har bestemt dette. En operatør er etter § 1-6 bokstav k «den som på rettighetshavers vegne forestår den daglige ledelse av petroleumsvirksomheten». Bestemmelsen forutsetter et system hvor oljeselskapene skulle drive som entreprenør for staten, og ikke som selvstendige rettighetshavere (se. Ot.prp.nr 72 (1982-93) s. 72 for mer). Systemet har aldri vært benyttet på norsk sokkel, og vil derfor ikke behandles videre.

<sup>93</sup> Petroleumsloven (2009) s. 547

<sup>94</sup> Petroleumsloven (2009) s. 547

<sup>95</sup> Se også over i punkt 2.2.

det være klart at den største forurensningsrisikoen eksisterer i forbindelse med den virksomhet som skjer i utvinningstillatelsen. Samtidig er det selvfølgelig ikke umulig at det vil oppstå råoljeforurensning fra en rørledning eller et raffineri, men sannsynligheten for dette må i allminnelighet anses for å være mindre. I utvinningstillatelsen har man i langt større grad direkte kontakt med trykk i undergrunnen og i selve produksjonsfasen har man enda ikke fått petroleumproduktene i sin besittelse. Det har man både for rørledningstilfellene og raffineriet eller tankanlegget, og det er på denne bakgrunn mer håndterbart. Skaderisikoen må antas å være større fra en virksomhet som drives etter en utvinningstillatelse.

I tillegg er det grunn til å påpeke den økonomiske interessen i virksomheten. Som påpekt innledningsvis er en del av begrunnelsen for det objektive ansvaret at den som skaper en risiko for omgivelsene, skal selv måtte bære denne i de tilfeller hvor risikoen materialiserer seg i et tap. Som en forlengelse av det ovennevnte er det grunn til å hevde at dette treffer langt bedre på virksomheten som bedrives i utvinningstillatelsen enn i tilfeller hvor man har tillatelse til eks. rørledninger.

På denne bakgrunn fremstår det ikke spesielt velbegrunnet å la ansvarsregimet ligge så tett opp mot rettighetshaverbegrepet, da man ikke skiller mellom de ulike tillatelser den enkelte kan inneha. Begrunnelsen for det objektive ansvaret treffer klart best i de situasjoner hvor det er snakk om en utvinningstillatelse, og det kan problematiseres hvorvidt det ikke hadde vært en løsning og latt innretningsbegrepet vært avgrenset til utvinningstillatelsene i forurensningsskadetilfellene.

Man kan tenke seg en situasjon hvor forurensningsskaden stammer fra flere innretninger, for eksempel flere rørledninger. Alternativt kan man tenke seg en situasjon hvor en rekke oljefelt går sammen om å legge en rørledning inn til land. I så fall vil samtlige rettighetshavere være solidarisk ansvarlige for eventuell forurensningsskade som måtte oppstå fra rørledningen etter § 7-3. Det naturlige i en slik situasjon vil vel være at rettighetshaverne hefter innbyrdes i henhold til sin andel i tillatelsen. Bevismessige hensyn taler i samme retning, det vil være svært komplisert dersom man skal avgjøre *fra hvilket felt* den skadevoldende olje stammer fra, og da er det nok mer fornuftig å knytte ansvaret til selve innretningen.



Dog kan dette problematiseres med hensyn til risikofordeling. Det er slettes ikke utenkelig at det enkelte oljefelt produserer betydelig mer olje enn et annet, og på denne måten sørger for større belastning og trykk på infrastrukturet som i dette tilfellet er rørledninger. Er det da rimelig at den som står for kun 10 % av transporten skal måtte bære den samme risiko som den som står for 90 % av transporten?<sup>96</sup> Etter mitt skjønn bør partene ta hensyn til dette i sin interne samarbeidsavtale for driften av rørledningen, slik at den som har behov for transport av de største mengdene olje også står for de største utgiftene til vedlikehold og eventuelle reparasjoner. Men gjelder dette også for det tilfellet hvor rørledningen slår sprekk, og det forvoldes en forurensningsskade?

Hensynet til skadelidte og gjenoppbygging tilsier at rettighetshaverne til rørledningen er fullt ut ansvarlige utad, med eventuell egenregulering av omfanget av regressrett innad. Dette ivaretar for det første hensynet til skadelidte som har flere å forholde seg til, og kan dermed unngå risikoen for eventuelle konkurstilfeller hos rettighetshaverne. Sistnevnte risiko er rettighetshavergruppen langt nærmere å bære i tillegg, slik at både hensyn til gjenoppbygging og rimelig risikofordeling tilsier at rettighetshaverne er solidarisk ansvarlige for forurensningsskade fra rørledningen.

### 3.2.2.3 Interessentskapet som juridisk subjekt.

Som gjennomgått er rettighetshaver ansvarlig for forurensningsskade etter petrl. § 7-3. Dette er ukomplisert i de tilfeller hvor det kun er én rettighetshaver til den aktuelle tillatelse. Men hva med situasjonene hvor man har flere rettighetshavere til den enkelte tillatelse?

Normalsituasjonen på norsk sokkel er nettopp at man har flere rettighetshavere til den enkelte utvinningstillatelse.<sup>97</sup> En gjennomgang viser at av 77 operative felt i produksjon er det kun ett felt som har én rettighetshaver, og som da også bekler rollen som operatør.<sup>98</sup> I tillegg har man ett felt hvor Total er eneste rettighetshaver, men hvor den britiske delen av selskapet forestår

---

<sup>96</sup> Forutsatt at de har samme eierandel i tillatelsen til rørledningen, naturligvis.

<sup>97</sup> Se Fakta (2013) s. 68 flg.

<sup>98</sup> Balderfeltet i Nordsjøen, hvor Exxon Mobile er eneste rettighetshaver og samtidig operatør. Se Fakta (2013) s.

operatørarbeidet.<sup>99</sup> I de 75 resterende feltene er det flere selskaper som eier andeler i utvinningstillatelsene, og deler dermed både utgifter og overskudd som naturlig følger med virksomheten som bedrives. Det vanlige er at disse rettighetshaverne utpeker en operatør som står for den daglige driften av feltet, jf. petrl. § 3-7 (1).<sup>100</sup> Dette fellesskapet kalles gjerne «interessentskapet» eller «rettighetshavergruppen», og operatøren blir på denne måten interessentskapets «ansikt utad».<sup>101</sup> Spørsmålet i det videre er hvilken rettslig status dette interessentskapet kan sies å ha, og videre dets relevans for erstatningsoppgjøret i de tilfeller hvor det er flere rettighetshavere. Er det slik at interessentskapet som sådan hefter prinsipielt, eller skal den enkelte rettighetshaver hefte direkte? Dette leder oss over i en drøftelse av interessentskapets status som juridisk subjekt.

Det følger av selskapsloven § 1-1 (4) at loven ikke gjelder for blant annet «*tillatelse gitt i medhold av lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet § 4-3 og samarbeidsavtaler med hjemmel i lovens § 3-3 fjerde ledd...*». Interessentskapet er dermed klart nok ikke et selskap som reguleres av selskapsloven. Dette følger også klart av selve samarbeidsavtalen.<sup>102</sup> Men samtidig må det være klart at interessentskapet like fullt er å anse som et *selskap*.<sup>103</sup> Et selskap foreligger dersom en «*økonomisk virksomhet utøves for to eller flere deltakers felles regning og risiko, og minst en av deltakerne har et ubegrenset ansvar for virksomhetens samlede forpliktelser*» jf. sel. § 1-1. At interessentskapet bedriver økonomisk virksomhet er åpenbart, og det er videre klart at denne drives for felles regning og risiko.<sup>104</sup> Videre er det ingen begrensning utad for de forpliktelser interessentskapet kan pådra seg, og det er derfor på det rene at deltagerne har et ubegrenset, personlig ansvar og at dette ansvaret sammen dekker alle fellesforpliktelser.<sup>105</sup> På denne bakgrunn fremstår det klart at interessentskapet må anses som et ansvarlig selskap, men selskapet reguleres ikke av selskapsloven.

---

<sup>99</sup> Islayfeltet, hvor den britiske delen av feltet utgjør 94,49 %. Se Fakta (2013) s. 81

<sup>100</sup> Det slås fast i § 3-7 at det ved tildeling av utvinningstillatelse skal enten departementet utpeke eller godkjenne en operatør.

<sup>101</sup> Jf. samarbeidsavtalen punkt 3.2 1. pkt.

<sup>102</sup> Se vedlegg til utvinningstillatelse s. 5, siste ledd i definisjonskapittelet.

<sup>103</sup> Kaasen (2010) s. 154

<sup>104</sup> Kaasen (2010) s. 154

<sup>105</sup> Kaasen (2010) s. 154

Ovennevnte vil ha relevans for blant annet eventuell anvendelse av bakgrunnsrett i de tilfeller hvor samarbeidsavtalen ikke regulerer spørsmålet. Spørsmålet som her kan reises er om selskapsloven kan utfylle samarbeidsavtalen.<sup>106</sup> Her kan det være viktig å minne om at samarbeidsavtalen regulerer en helt særegen virksomhet, med et meget sterkt innslag av felleskap i alle avgjørelser som fattes. Ved eventuell anvendelse av selskapsloven som bakgrunnsrett må man i det minste huske at samarbeidsavtalen har sine særegenheter, og la selskapsloven fungere utfyllende i de tilfeller hvor den må anses for å gi uttrykk for alminnelig selskapsrettslige regler.<sup>107</sup> Det er følgelig viktig ved eventuell analogi å ha det faktum at samarbeidsformen har eksistert over lengre tid, og at det på denne bakgrunn kan ha dannet seg særoppfatninger blant aktørene som avviker fra alminnelig selskapsrett. I slike tilfeller bør analogibetraktningene utføres med varsomhet.<sup>108</sup>

Dette reiser videre spørsmålet om hvordan eventuelt ansvar for forurensningsskade skal forholde seg i de tilfeller hvor man selger sin andel av rettighetene i en utvinningstillatelse. Utgangspunktet etter petrl. § 10-12 er at overdragelse av tillatelse forutsetter samtykke fra departementet. Dette innebærer at departementet sikrer en statlig kontroll med hvem som er rettighetshaver og deres andel i den enkelte tillatelse.<sup>109</sup> For den som ønsker å kjøpe en andel i tillatelsen, er det et krav om at vedkommende må oppfylle kravene som stilles til å være rettighetshaver etter § 3-5.<sup>110</sup> Konsekvensen av ikke å ha en slik regel ville lett kunne ført til uthuling av regelverket som oppstiller krav til rettighetshaverne. Bestemmelsen i § 10-12 omhandler kun statens forhold til overdragelsen, og griper ikke inn i ansvaret mellom partene for forpliktelser som oppstår før og etter overdragelsen. Spørsmålet i det videre er om selger er fri sitt ansvar ved salg av andelen i rettigheten.<sup>111</sup>

Av samarbeidsavtalen mellom partene følger det av artikkel 23.1 (1) at *«en part kan overdra sin deltakerandel eller del av denne. Overdragelsesavtalen skal inneholde bestemmelser om at erververen er bundet av denne avtale og vilkårene i utvinningstillatelsen med senere end-*

---

<sup>106</sup> Se Kaasen (2010) s. 165 flg. som drøfter spørsmålet.

<sup>107</sup> Kaasen (2010) s. 166

<sup>108</sup> Kaasen (2010) s. 166

<sup>109</sup> Petroleumsloven (2009) s. 804

<sup>110</sup> Petroleumsloven (2009) s. 806

<sup>111</sup> MarIus nr. 340 s. 94 flg. Pedersen, Rune.

*ringer og tillegg*». Eventuell erverver av utvinningstillatelse eller del av denne forplikter seg følgelig til å tre inn i samarbeidsavtalen med de øvrige rettighetshaverne.

For ansvaret utad kan det være hensiktsmessig å se hen til alminnelige selskapsrettslige prinsipper forankret i sel. §§ 2-30 og 2-35.<sup>112</sup> Bestemmelsene slår fast at en overdrager og erverver hefter solidarisk for de forpliktelser som påhvilde selskapet på overdragelsestidspunktet, og at en deltaker som trer ut uansett ikke blir fri sitt ansvar som påhvilde selskapet på tidspunktet for hans uttreden. Dette må også gjelde for de tilfeller hvor man overdrar andeler i tillatelser som det kan oppstå ansvar fra.

Selve overdragelsesavtalen mellom partene følger den alminnelige avtalefrihet utover innholdet i 23.1 (1).<sup>113</sup> På dette området synes det å ha utviklet seg en viss kontraktspraksis.<sup>114</sup> Det sentrale i kontrakten som benyttes ved overdragelse er at selger begrenser sitt mangelsansvar betydelig, slik at kjøper kun kan fremme erstatningskrav dersom noen av garantiene som er listet i overdragelsesavtalen er brutt.<sup>115</sup> Det er heller ikke uvanlig at selgers ansvar uansett er begrenset til kontraktssummen.

Kontrakten løser spørsmålet om risikoovergang på følgende måte. Utgangspunktet er at risikoen går over fra selger til kjøper på det som kalles «*economic date*» eller «*effective date*».<sup>116</sup> På dette tidspunktet overtar kjøperen rettighetene til alle inntekter som følger med tillatelsen, og blir samtidig ansvarlig for alle de utgifter som måtte følge med tillatelsen, herunder eventuelt erstatningsansvar ved forurensningsskade.<sup>117</sup> Dette er i seg selv ikke spesielt problematisk.

Som vist over er interessentskapet klart nok et ansvarlig selskap, dog ikke regulert av selskapsloven. Spørsmålet i det videre er hvordan erstatningsansvaret skal fordeles i de tilfeller hvor det er flere rettighetshaver i det enkelte interessentskap.

Utgangspunktet er etter § 7-3 (2) at «*dersom det er flere rettighetshavere til tillatelsen og en av dem er operatør, eller departementet har truffet bestemmelse etter første ledd, skal erstat-*

---

<sup>112</sup> Petroleumsloven (2009) s. 554

<sup>113</sup> Petroleumsloven (2009) s. 815

<sup>114</sup> Petroleumsloven (2009) s. 815

<sup>115</sup> MarIus nr. 340 Pedersen s. 99

<sup>116</sup> MarIus nr. 340 Pedersen s. 97

<sup>117</sup> MarIus nr. 340 Pedersen s. 97

*ningskrav først rettes mot operatøren. I tilfelle noen del av erstatningen ikke blir dekket av operatøren ved forfall, skal den dekkes av rettighetshaverne i forhold til deres andel i tillatelsen. Hvis noen ikke dekker sin andel, fordeles denne forholdsmessig på de andre».*

Dersom noen del av kravet ikke dekkes av operatør eller noen av rettighetshaverne ikke dekker sin andel, skjer det en pro rata fordeling av det resterende blant de andre rettighetshaverne. En annen løsning ville ha medført at skadelidte hadde båret risikoen for at en av rettighetshaverne hadde vært insolvent eller av andre grunner ute av stand til å betale.<sup>118</sup> Systemet har betydelige likhetstrekk med det man finner i selskapsloven § 2-4 (1) og (2), hvor man først er henvist til å rette kravet mot selskapet, og deretter kan kreve dekning fra den enkelte kreditor dersom selskapet ikke betaler.<sup>119</sup>

Operatøren kan her anses for å bekle rollen som «selskapet» dersom man sammenholder reguleringen i selskapsloven med den interessentskapet aksepterer i samarbeidsavtalen. Kravet skal altså først meldes til operatøren, som igjen henvender seg den enkelte rettighetshaver og krever inn andelen den enkelte skal betale. Deretter utbetaler operatøren kravet til skadelidte.

Bestemmelsen kan ikke forstås dithen at operatøren er mer ansvarlig enn de øvrige rettighetshaverne. Som nevnt, er ikke operatøren i kraft av det å være operatør *mer* ansvarlig enn de øvrige, hans ansvar er begrenset til hans andel i tillatelsen.<sup>120</sup> Vedkommende operatør er vanligvis også rettighetshaver, og er ansvarlig i kraft av sin rolle som rettighetshaver i henhold til sin andel i tillatelsen.<sup>121</sup> Dette gjenspeiles også av reguleringen av erstatningsansvaret partene har internt i den såkalte samarbeidsavtalen.<sup>122</sup> I vedlegget til utvinningstillatelsen fremgår følgende av punkt 3.5:

---

<sup>118</sup> Fleischer (1983) s. 439

<sup>119</sup> Lov om ansvarlige selskaper og kommandittselskaper (selskapsloven) av 21. juni 1985 nr. 83, heretter «sel».

<sup>120</sup> NOU 1981:33 s. 39

<sup>121</sup> NOU 1981:33 s. 38

<sup>122</sup> Denne avtalen vedtas av alle som tildeles utvinningstillatelse på norsk sokkel, se punkt i standard utvinningstillatelse for petroleumsvirksomhet. Hjemmel for å pålegge rettighetshaverne å inngå en slik avtale følger av petrl. § 3-3 (4). Dokumentene finnes tilgjengelige på <http://www.regjeringen.no/upload/OED/pdf%20filer/OG/utvinningstillatelse.pdf>

*«Operatøren er heller ikke ansvarlig for tap Partene har lidt i forbindelse med skader påført tredjemann utenfor sikkerhetssonen, forårsaket av utslipp av Petroleum, utover det operatøren påføres som part.»*

og punkt 7.1:

*«Partene hefter i forhold til hverandre prinsipalt proratisk og subsidiært solidarisk for de forpliktelser som oppstår på grunn av interessentselskapets virksomhet, når ikke annet er bestemt i Avtalen. Dette gjelder uten hensyn til ansvarsforholdet overfor tredjemenn».*

Samarbeidsavtalen som vist her, gjelder riktignok kun innbyrdes mellom partene, og en utenforstående tredjemann vil ikke være bundet av partens innbyrdes regulering. Dog illustrerer den hvordan systemet er bygd opp, ved at man hefter kun for sin andel i tillatelsen.

Bestemmelsen i § 7-3 (2) som slår fast at kravet skal rettes mot operatøren fremstår utformet særlig med hensyn til forenkling og av oppgjørstekniske hensyn. Operatøren forestår uansett den daglige driften av utvinningstillatelsen, og er på den måten rettighetshavergruppens ansikt utad.

#### 3.2.2.4 Er det grunnlag for å holde operatøren ansvarlig på selvstendig grunnlag?

Det kan problematiseres hvorvidt operatøren kan holdes ansvarlig på selvstendig grunnlag i særskilte tilfeller. Operatøren forestår virksomheten på sine og de øvrige rettighetshavers vegne, og har på denne bakgrunn særlige muligheter til å påvirke utviklingen i driften og sørge for at de nødvendige forholdsregler tas.<sup>123</sup> Det kan tenkes at operatøren eller noen han svarer for forvolder skaden culpøst. Problemstillingen som da kan reises er om det er grunnlag for å holde *operatøren* ansvarlig i kraft av hans *funksjon som operatør*? Spørsmålet kan reises både av hensyn til eventuell regressrett internt mellom partene, men også som et spørsmål om skadelidte kan fremme *hele* sitt krav mot operatøren.

I samarbeidsavtalens punkt 3.5 fremgår følgende:

---

<sup>123</sup> NOU 1981:33 s. 21

*«Påføres interessentskapet eller noen av partene tap som følge av Operatørens utførelse av sitt verv som operatør, er Operatøren bare ansvarlig dersom tapet skyldes forsett eller grov uaktsomhet utvist av ledelsen eller overordnet personell eller noen av Operatørens tilknyttede selskaper.*

*Operatøren er i intet tilfelle ansvarlig for avbrudd og annet produksjonstap. Operatøren er heller ikke ansvarlig for tap Partene har lidt i forbindelse med skader påført tredjemenn utenfor sikkerhetssonen, forårsaket av utslipp av Petroleum, utover det Operatøren påføres som part. Tilsvarende ansvarsbegrensning gjelder for Part som utfører arbeidet i Operatørens sted».*

Samarbeidsavtalen regulerer ansvaret *internt* mellom partene. Internt er det følgelig ingen tvil om at operatøren ikke kan holdes ansvarlig på selvstendig grunnlag for hans rolle som operatør. Spørsmålet er dog hvorvidt dette forholder seg annerledes fra skadelidtes ståsted - sistnevnte er jo ikke bundet av partenes egen regulering. Dette er i realiteten et spørsmål om bakgrunnsretten (og i dette tilfellet culpaansvaret) *flyter opp*, og eksisterer *i tillegg* til det ansvaret som allerede følger av petrl. § 7-3.

Utgangspunktet nevnt over er at *rettighetshaver* er ansvarlig for forurensningsskade fra innretning, og videre er det på det rene at det ansvaret som kan rettes mot rettighetshaver er uttømmende regulert i petroleumsloven etter § 7-4 (1). Men her nevnes ikke operatøren. Dersom operatøren forvolder skaden ved uaktsomhet, eller gjerne også med grovere former for skyld, vil det måtte spørres om operatørens posisjon som ansvarlig for den daglige driften tilsier at vedkommende bærer ansvaret selv.

Reguleringen i lov taler etter mitt skjønn *mot* at man anerkjenner en rett til å holde operatøren ansvarlig på selvstendig grunnlag. Man har kanalisert ansvaret til rettighetshavergruppen på den bakgrunn av det er deres virksomhet som medfører den største risiko, og samtidig at deltagelse i denne virksomheten medfører et betydelig inntjeningspotensial. Også for tilfellene hvor operatøren *ikke* er rettighetshaver, følger det av § 7-3 (1) at operatøren er ansvarlig som rettighetshaver i kun de tilfeller hvor departementet ved godkjenning har bestemt det. Dette kan tolkes dit hen at man ikke har ønsket og knytte et ansvar til selve *operatørfunksjonen*,

men at alt ansvar i stedet skal kanaliseres inn til rettighetshavergruppen.<sup>124</sup> I motsatt fall ville det vært lite aktuelt og kreve godkjenning av at operatøren skulle være ansvarlig.

Hensynet til prevensjon kan tale for at operatøren bærer ansvaret i disse tilfeller, og dette gjør seg gjeldende i større grad jo grovere former for skyld skaden er forvoldt ved.<sup>125</sup> Operatøren sitter i en posisjon hvor vedkommende kan styre utvikling, instruksjoner og ta forholdsregler. Dersom disse feiler totalt og skaden kan anses forvoldt ved grov uaktsomhet, kan det fremstå som noe urimelig dersom rettighetshaverne vil måtte være med på å dekke deler av dette tapet. I slike tilfeller har operatøren eller noen han svarer for sine handlinger utelukkende pådratt interessentskapet en forpliktelse. Samtidig kan det argumenteres med at dette er noe deltagerne i interessentskapet bør være godt kjent med i det man trer inn i en posisjon som rettighetshaver. Reglene i petroleumsloven fremstår som klare, og det samme er reguleringen av det innbyrdes ansvaret i samarbeidsavtalen. Det kan derfor kanskje hevdes at den enkelte rettighetshaver har akseptert en risiko for at operatøren pådrar interessentskapet ansvar i det man aksepterer konsesjonen man får tildelt.

Gjenopprettingshensynet taler imot at man anerkjenner en rett til å holde operatøren ansvarlig på selvstendig grunnlag. Bakgrunnen for dette er at man i dette tilfellet kun kan holde seg til *en*, i stedet for et subsidiært pro rata solidarisk ansvar som oppstår etter petrl. § 7-3. Hensynet til at skadelidte skal ha de beste muligheter for dekning trekker følgelig i den retning at man *ikke* aksepterer at operatøren er ansvarlig på selvstendig grunnlag.<sup>126</sup> Og dette bør også være det helt sentrale i vurderingen av om man bør anerkjenne en videre adgang til å holde operatøren ansvarlig.

Etter mitt skjønn taler de beste grunner for *ikke* å anerkjenne en rett til å holde operatøren ansvarlig på selvstendig grunnlag. Hensynet til skadelidte taler klart i mot at man aksepterer dette, og den omfattende kanaliseringen man legger opp til i petroleumsloven vitner om at man ikke har tilsiktet en mulighet til å holde operatøren ansvarlig *i kraft av å være operatør*.

---

<sup>124</sup> Se også NOU 1981:33 s. 21

<sup>125</sup> NOU 1981:33 s. 21

<sup>126</sup> Dette skal også vektlegges i de tilfeller hvor departementet eventuelt skal vurdere om en operatør skal kunne være ansvarlig på tross av at vedkommende ikke er rettighetshaver. Se NOU 1981:33 s. 21 – det sentrale her er nettopp hensynet til skadelidte.



### 3.2.3 Ansvarlig etter sjølovens bestemmelser

#### 3.2.3.1 Sjøloven § 191

Etter sjøl. § 191 er *skipets eier* objektivt ansvarlig for forurensningsskade for forurensnings-skade som stammer fra tankskipet.<sup>127</sup> Etter § 191 (5) er skipets eier nærmere definert som «den som er oppført i skipsregisteret som eier, eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet». For norske skip er utgangspunktet etter sjøl. § 11 at alle skip over 15 meter skal innføres i skipsregisteret – altså en ren registreringsplikt for denne type skip. Det er naturlig å anta at alle tankskip som frakter råolje som last i bulk, vil være av en slik størrelse at de faller innunder registreringsplikten i sjøl. § 11. Skipseieren er derfor for disse typene skips vedkommende ensbetydende med den som er registrert som eier i skipsregisteret.

#### 3.2.3.2 Er det hensiktsmessig at eier er ansvarlig?

Det alminnelige utgangspunktet i norsk rett for feil som begås i skipstjenesten er det såkalte «rederansvaret».<sup>128</sup> Rederansvaret innebærer at rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som har utført arbeid i skipets tjeneste jf. sjøl. § 151. Rederen defineres gjerne i litteraturen som skipsfartsnæringens driftsherre.<sup>129</sup> Rederen setter skipet i drift og sørger for bemanning og utrustning om bord på skipet. I en rekke tilfeller er eier og reder av skipet sammenfallende – eieren er også rederen. Men dette gjelder ikke i alle situasjoner. Det som kjennetegner rederen kan gjerne overføres til andre juridiske personer uten at man nødvendigvis også må overføre eierposisjonen. Det enkle eksemplet er hvor eieren leier ut skipet på et bare boat certeparti.<sup>130</sup> I disse tilfellene er skipet utleid uten utrustning og bemanning, og det er i stedet den som leier skipet som må bemanne og utruste skipet. I slike tilfeller er leier å anse som reder, men vedkommende er ikke eier. Et annet eksempel kan tenkes dersom en stat rekvirerer skipet til bruk i det offentlige hensikt, eksempelvis i en krigssituasjon.<sup>131</sup> Dersom skipet i en slik situasjon forvolder en forurensningsskade, er det ikke reder, men eier som skal bære ansvaret for skade-

---

<sup>127</sup> Se kapittel 2 for definisjonen av forurensningsskade.

<sup>128</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 124

<sup>129</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 124

<sup>130</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 125

<sup>131</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 125

tilfellet.<sup>132</sup> Problemstillingen er hvorvidt dette er en heldig regulering, særlig med henvisning til spørsmålet om rimelig risikoplassering. I samme retning reiser spørsmålet om de preventive hensynene ved et erstatningsansvar fjernes ved å la eieren være ansvarlig i stedet for reder.

Hensynet til risikoplassering tilsier at den som er nærmest til å bære risikoen for eventuelle forurensningsskader bærer erstatningsansvaret som måtte oppstå. Hensynet til prevensjon tilsier at den som har muligheten til å sørge for en trygg reise, god utrustning og trygg bemanning samtidig bærer risikoen dersom noe skulle gå galt.

I den anledning kan også sjøpantreglene nevnes.<sup>133</sup> Etter sjøl. § 51 gis det pant i skipet for fordringer som oppstår som følge av «*erstatning for tap av liv eller skade på person*», og «*erstatning for tap eller skade på eiendom*», dersom disse skadene er oppstått i «*direkte forbindelse med driften av skipet*». I disse tilfeller oppnår skadelidte sikkerhet for sin fordring i skipet, og gjelder i utgangspunktet mot skipets *reder* etter § 51 (1). Forurensning forvoldt fra skipet er klart nok omfattet av sjøpantreglene, dette må anses for å være direkte i forbindelse med driften av skipet, men kun dersom skaden er på person eller eiendom.<sup>134</sup> For forurensningsansvarets vedkommende oppstår kravet mot skipets *eier*, og med hjemmel i tredje ledd oppstår sjøpanterett også i fordringer mot skipseieren. Sjøpanteretten fungerer her som en ekstra sikkerhet for skadelidte, da sjøpantet har rettsvern uten registrering.<sup>135</sup> Funksjonen er nettopp at panteretten angriper *eiendomsretten* som tilkommer eieren. I tillegg følger det av § 52 (1) at sjøpanterett har fortrinnsrett foran alle andre heftelser i skipet. Sjøpantssystemet fungerer her som en viktig ivaretagelse av skadelidtes interesser, som ikke behøver å bekymre seg for at skipet eksempelvis er overbeheftet.

Bakgrunnen for at man plasserte ansvaret hos eieren i utgangspunktet, synes i all hovedsak å være begrunnet i retts tekniske hensyn.<sup>136</sup> Det ble drøftet hvorvidt ansvaret skulle bæres av eier, reder eller også lasteier, og debatten synes å være omfattende.<sup>137</sup> Resultatet ble at man

---

<sup>132</sup> Det forutsettes for drøftelsens del at eier og reder ikke er samme subjekt.

<sup>133</sup> Se Falkanger, Bull (2010) s. 102 flg. for en nærmere gjennomgang av sjøpantreglene.

<sup>134</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 106

<sup>135</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 107

<sup>136</sup> NOU 1973:46 s. 55

<sup>137</sup> NOU 1973:46 s. 54

plasserte ansvaret på *skipets eier*, mye av hensyn til at det kunne være vanskelig å avklare hvem som var reder.<sup>138</sup> Begrunnelsen for at eier er objektivt ansvarlig er i all hovedsak forankret i retts tekniske hensyn, og det faktum at det kunne være problematisk å avdekke hvem reder var. I stedet ble det ansett som uproblematisk å avklare hvem den registrerte eier av skipet var, og hensynet til at skadelidte skulle ha noen å fremme sitt krav mot, ble derfor avgjørende.<sup>139</sup> Det ble i tillegg fremhevet at rederens ansvar ville bli svært omfattende dersom vedkommende skulle være ansvarssubjekt.<sup>140</sup> I forlengelsen av dette kan det fremheves som et poeng at eierbegrepet er lettere å gjennomføre på tvers av landegrensene. Innholdet i rederbegrepet kan risikere å variere mer fra land til land, og følgelig er det trygt med hensyn til ensartet og konsekvent gjennomføring av konvensjonen at ansvaret plasseres på eier. Samtidig kan det spørres om det er hensiktsmessig at eier bærer ansvaret sett hen til de alminnelige hensyn som begrunner et erstatningsansvar.

Hensynet til skadelidte og vedkommende sitt behov for gjenoppretting kan tale for at ansvaret plasseres hos eier. Eieren er i alminnelighet lett å avdekke gjennom skipsregistrering, og skadelidte bør derfor ikke ha problemer med å avdekke hvem han skal fremme krav mot. Samtidig vil forsikringsplikten som påhviler eieren av skipet etter sjøl. § 197 sørge for at det i de fleste tilfeller er midler tilgjengelig for å dekke tapet.<sup>141</sup> Dette kunne dog enkelt ha vært avhjulpet dersom reder hadde vært ansvarssubjekt ved å pålegge rederen forsikringsplikten. Det er altså særlig hensynet til at skadelidte enkelt skal kunne avdekke hvem som er ansvarssubjekt som taler for at eieren av skipet er ansvarlig.

En annen viktig del i vurderingen er hvem som i alminnelighet har de beste muligheter til å føre kontroll med skipet. I dette ligger en vurdering av blant annet hvorvidt skipet er i en stand slik at det er forsvarlig å gjennomføre den aktuelle seilas. I mange tilfeller er det etter mitt skjønn grunn til å hevde at *rederen* har bedre muligheter til å vurdere dette enn det skipets eier har. Det kan være slik at rederen utruker skipet, mens eieren kun har leid ut dette. Og uavhengig av ovennevnte vil rederen ha skipet i sin *besittelse*. Det bør fremstå som åpen-

---

<sup>138</sup> NOU 1973:46 s. 55

<sup>139</sup> Rafgård (2011) s. 67

<sup>140</sup> NOU 1973:46 s. 54

<sup>141</sup> I visse tilfeller vil assurandøren dog kunne være fri ansvaret, se nærmere om dette i kapittel 7.

bart for rederen i forbindelse med overtagelse av skipet eller i forbindelse med hans utrustning av skipet dersom dette er i dårlig stand. I så fall taler hensynet til rimelig risikoplassering for at reder bærer ansvaret i stedet for eier – rederen er i disse tilfeller klart nærmere til å bære risikoen enn det skipseieren må anses for å være.

I forlengelsen av ovennevnte kan hensynet til prevensjon fremheves. Skipseieren vil selvfølgelig ha en interesse av å holde skipet i god nok stand. Et gjennomrustet skip vil neppe være interessant for de som ønsker å leie skipet. Videre vil godt vedlikehold kunne forlenge skipets levetid. For rederen som leier skipet, vil hensynet til prevensjon neppe kunne forankres i oljesølsreglene. Bakgrunnen for dette er at skipseieren er ansvarlig etter § 191, og rederen er samtidig beskyttet av kanaliseringsbestemmelsene i § 193. Dog kan rederen bli ansvarlig på selvstendig grunnlag etter sjøl. § 151 dersom skipet påfører andre typer skader enn de som omfattes av oljesølsreglene. Men vedkommende reder er selvfølgelig interessert i at oljen fraktes trygt fram til bestemmelsesstedet, og dette kan nok ha en viss preventiv effekt. Felles for begge disse situasjonene er at prevensjonstankegangen relatert til selve frykten for et erstatningskrav ikke er spesielt fremtredende. Det er mer sannsynlig at partene ønsker å unngå forurensningsskader som følge av de økonomiske konsekvensene dette vil ha både for skipseieren og rederen, eksempelvis som følge av avtagende interesse i markedet i skipet, eller ved at lasten tapes. Men det er neppe frykten for selve *erstatningskravet* som fremstår som mest fremtredende her. Etter mitt skjønn kan man derfor vanskelig legge vekt på at eier bør være ansvarlig med henvisning til prevensjonshensynet. I stedet fremstår reder i en bedre posisjon til å ivareta utrustning, bemanning og valg av seilingsrute. Dersom prevensjonshensynet skal vektlegges i det hele tatt, bør dette i stedet tale for at reder i de tilfeller vedkommende ikke er eier, er erstatningsansvarlig.

Hensynet til skadelidte ved at det er enkelt å avdekke hvem som er den registrerte eieren taler for at eieren er ansvarlig. Men både hensynet til berettiget risikofordeling og prevensjon taler nok snarere for at rederen av skipet bør bære ansvaret. Til dette kommer forsikringsplikten som lett vil kunne pålegges reder i stedet for eier, og som vil kunne ivareta skadelidtes interesser på en fullgod måte. Det må kunne spørres om det er velbegrunnet at hensynet til at skadelidte skal kunne avklare hvem han eventuelt skal fremme sitt krav mot skal kunne gå foran sentrale hensyn som risikoplassering og prevensjon som dagens regulering legger opp til.

### 3.2.3.3 Kan eierkonstellasjoner reise problemer med å avdekke hvem eier er?

Ovennevnte utgangspunkt fremstår som greit nok. Den som er registrert som skipseier er ansvarssubjekt etter sjølovens bestemmelser. Men skipseieren kan være en rekke forskjellige fysiske og juridiske personer. For eksempel kan skipet eies av enkeltpersoner eller av ulike former for selskaper. Som ledd i registreringen i skipsregisteret skal opplysninger om eierforhold og eierens nasjonalitet oppgis, jf. sjøl. § 13. Det følger videre av bestemmelsen at registreringen skal inneholde opplysninger om hvem som er bestyrende reder, for det tilfellet hvor skipet eies av et partsrederi eller et selskap hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, jf. § 13 (1).<sup>142</sup>

Sjølovens system gjør det ikke spesielt problematisk å avdekke hvem et erstatningskrav eventuelt skal rettes mot, altså hvem som er registrert eier etter § 191 – uavhengig av om vedkommende er en fysisk person eller en form for selskap. Det vil uansett være en fysisk eller juridisk person registrert i skipsregisteret, og denne skal anses for å være eier etter § 191. Spørsmålet er dog hvorvidt det kan være situasjoner hvor dette likevel ikke er helt dekkende. Hva med situasjonen hvor man oppretter et selskap som oppføres som eier av skattemessige grunner, og at dette selskapet er fullt ut eid av det «reelle» eierselskapet. Er det i slike tilfeller grunnlag for å holde begge ansvarlig, eller skal man her holde seg strengt til eierforståelsen i § 191 (5)? Kravene til registrering som følger av sjøl. § 11 kan etter mitt skjønn umulig forhindre all form for proformaregistrering, og det foreligger derfor en mulighet for at dette kan gjennomføres. Spørsmålet er da hvorvidt det er grunnlag for å holde den reelle eier ansvarlig, enten i tillegg til registrert eier, eller i stedet for.

Utgangspunktet må være klart nok. Registrert eier er erstatningsansvarlig. Dersom man skal kunne holde noen andre enn registrert eier ansvarlig må det foreligge et *særskilt grunnlag* for dette. Som vist over er begrunnelsen for at man valgte å la eier være ansvarssubjekt i stor grad bygget rundt retts tekniske hensyn – det skal for skadelidte være enkelt å avdekke hvem som er ansvarlig. Dette må tale mot at man anerkjenner en videre rett til å holde andre enn registrert eier ansvarlig. Man kan i utgangspunktet innvende at dette vil være å plassere risikoen for det tilfellet eieren ikke er ansvarlig på skadelidte, men dette avhjelpes med forsikringsplik-

---

<sup>142</sup> For definisjoner, se sjøl. § 1 (2).

ten som følger det enkelte skip.<sup>143</sup> Det er på denne bakgrunn ikke særlig betenkelig å la ansvaret ene og alene bæres av den registrerte eier, også i proformatifellene.

En annen problemstilling som kan reise seg i denne forbindelse er ved hvor skipet er leid ut på et bare boat certeparti for en viss periode, og den som leier skipet samtidig har en rett til å kjøpe ut skipet et tidspunkt han selv ønsker.<sup>144</sup> I slike tilfeller vil leier av skipet klart nok være reder hele perioden, men vil også dersom vedkommende bestemmer seg for å benytte seg av utkjøpsklausulen være *eier* av skipet. Etter mitt skjønn må det naturlige her være å følge sjølovens utgangspunkt om at skipseieren er ansvarlig, og det må derfor foretas en konkret vurdering av *hvem* som er eier på det gitte tidspunkt. Her er det videre sentralt å ha for øyet at sjøloven opererer med et *formelt* eierbegrep – det er den som er registrert eier som er eier av skipet. Dette kan dog kompliseres dersom den som utøver kjøpsopsjonen avventer med å registrere skipet, slik at den tidligere eier fortsatt står som skipseier. Det må klart nok være grunnlag for å holde den registrerte eier ansvarlig etter sjøloven § 191, men problemstillingen er hvorvidt det i dette tilfellet kan sies å være noen grunner som tilsier at den som har kjøpt skipet skal beskyttes – altså den som på dette tidspunktet er *reell eier*.

Den reelle eier vil naturligvis i disse tilfeller være den nærmeste til å bære risikoen for skader som måtte oppstå, og både prevensjonshensynet og hensynet til rimelig risikoplassering taler for at man etablerer et solidaransvar. Skadelidte er uansett godt ivaretatt med gjeldende regulering med forsikringsplikten, slik at gjenoppretingshensynet vanskelig kan tillegges særlig vekt. Samtidig følger det eksplisitt av sjøl. § 193 at ansvar for oljesøl kun kan fremmes mot skipets eier, og da skipets registrerte eier etter reglene i kapittelet. Det er følgelig ikke grunnlag for å gjøre ansvar gjeldende på øvrige grunnlag.<sup>145</sup> Alternativet måtte i så fall være en gjennomskjæringstankegang, hvor man sier at det å avvente med å registrere skipet slik at

---

<sup>143</sup> Det er eksempelvis ikke utenkelig at proformaselskapet kun eier skipet, og dette kan være betydelig beheftet, alternativt havarert slik at verdien er minimal.

<sup>144</sup> Dette var situasjonen i Gulating Lagmannsretts dom med referanse LG-2012-77280, som gjaldt flere spørsmål blant annet foreldelse av krav hvor skipet åpenbart var proformaregistrert for å oppnå skattemessige fordeler. Kontrakten mellom skipet eier og den som leide skipet hadde her en klausul om at den som leide skipet kunne overta dette umiddelbart dersom vedkommende forskuddsbetalte den resterende leien. Det var altså her et bare boat certeparti med en kjøpsopsjon.

<sup>145</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 188

man skal slippe ansvaret, ikke har krav på rettsordenens beskyttelse, og på denne måten etablerer et solidaransvar for både selger og kjøper av skipet.<sup>146</sup> Etter mitt skjønn er spørsmålet uavklart og fremstår som tvilsomt. Men basert på hensynene bak det å plassere ansvaret på skipets eier fremstår det som lite sannsynlig at man vil akseptere en slik gjennomskjæring i slike tilfeller. Hovedregelen må også her følges – registrert eier på tidspunktet skaden oppstår, er erstatningsansvarlig for den inntrådte skade.

### 3.3 Ansvarsgrunnlaget

#### 3.3.1 Fremstår det velbegrunnet med et objektivt ansvar i oljevirkksomheten?

Som gjennomgått er både rettighetshavergruppen og skipets eier objektivt ansvarlig for forurensningsskade. For petroleumsloven følger dette av petrl. § 7-3 (1), og for sjøloven av sjøl. § 191. Problemstillingen for dette underkapittelet er hvorvidt begrunnelsen for det objektive ansvar etter alminnelig erstatningsrett lar seg overføre og fungere som treffende også for et objektivt ansvar i oljevirkksomheten. Det minnes i den anledning om gjennomgangen av utgangspunktene for det objektive ansvaret i punkt 1.4. Til en viss grad vil det være sammenfallende hensyn både for petroleumsloven og sjøloven, men dette gjelder ikke fullt ut.

Den mest treffende begrunnelsen for å ha et objektivt ansvar for forurensningsskade innen oljevirkksomheten er etter mitt skjønn risikohensynet. Oljeselskapene skaper ved sin virksomhet en betydelig forurensningsrisiko, og virksomheten har samtidig potensiale til å generere svært høye inntekter. Det er derfor *rimelig* at vedkommende rettighetshavergruppe som skaper risikoen i utgangspunktet, og som har inntektene ved virksomheten, samtidig bærer risikoen dersom skaden først skulle inntreffe.<sup>147</sup> Samtidig er det slik at dette nok treffer bedre innen visse deler av virksomheten enn andre.

Det er etter mitt syn en forenkling av problematikken i det man forutsetter at risikohensynet treffer hele virksomheten, og alle innretninger som sådan. Etter mitt skjønn treffer denne særlig ved leteboring og produksjon offshore. Det er her den største risikoen for den ukontrollerte

---

<sup>146</sup> Se også LG-2012-77280 hvor lignende argumentasjon gjøres gjeldende fra Lagmannsretten på dommens side 13.

<sup>147</sup> NOU 1981:33 s. 25

utblåsningen foregår, og det er videre rettighetshavergruppen til utvinningstillatelsen som blir sittende igjen med eierskapet til petroleumen. For disse er det lite betenkelig å ilegge et objektivi-ansvar. Men hva med rettighetshavergruppen som eier tillatelsen til å bygge tankanlegg på land, alternativt rørledninger? I slike tilfeller er det etter mitt syn langt mindre treffende å argumentere med en betydelig risiko og voldsomt inntjeningspotensial. For det første må risikoen anses å være mindre ved at man i disse tilfeller ikke har noen kobling ned i selve oljereservoaret, og risikerer dermed ingen ukontrollert utblåsning. Og for det andre vil man her gjerne ha en begrenset økonomisk interesse, gjerne avgrenset til betaling for lagring og videre transport. Dette er etter mitt skjønn ikke særlig sammenlignbart med den økonomiske interessen som de som med en utvinningstillatelse etter petrl. § 3-3 bedriver petroleumsvirksomhet, og som dermed også blir eier av petroleumen jf. § 3-3 (3) in fine. Risikohensynet treffer altså klart best i de tilfeller det er snakk om leteboring, utvinning og produksjon av petroleum, og ikke transport og lagring i rør og tanker. Det er etter mitt syn grunn til å spørre seg om man ikke burde differensiert ut fra de ulike stadier i virksomheten i større grad enn man gjør i dag.

Også for sjølovens vedkommende er risikohensynet sentralt. Transport av råolje i tankskip danner en særegen risiko i det tilfellet man transporterer oljen. Det er i disse situasjonene man kan komme ut for dårlig vær, kollisjoner med andre skip og grunnstøting. I slike tilfeller det på det rene at forurensningsrisikoen er fremtredende, og kan føre til omfattende tap for de skadelidte. Ved at man har potensielle risikoaspekter utenfor skipets kontroll, som for eksempel andre skips navigering, vil man kunne forsvare den betydelige risikoen som grunnlag for et objektivi-ansvar ved oljetransport som last i bulk. Dette forsterkes ytterligere ved at mange av ulykkene vil skje i nærheten av land, da det er her man har eventuelle grunner og en omfattende andel skipstrafikk. Jo nærmere land man er i det forurensningsskaden inntreffer, desto større risikoen vil risikoen for en betydelig skade i alminnelighet være.

Det preventive elementet ved å ha et objektivi-ansvar både for rettighetshavergruppen og skipseierens vedkommende bør ikke overdrives. Bakgrunnen for dette er at en forurensningsskade fra en innretning vil uansett være katastrofalt rent økonomisk for vedkommende rettighetshaver. Skader på en plattform, avbrudd i produksjonen og gjerne også noe tapt anseelse vil være meget problematisk. En rettighetshaver som rammes av forurensningsskader på felt, vil risikere at dette vil forfølge vedkommende senere, slik at man kan stille dårligere i tilde-



lingsprosesser av nye rettigheter.<sup>148</sup> Dersom Statoil som rettighetshaver på et felt i Nordsjøen opplever en utblåsning vil det få betydelige økonomiske konsekvenser uavhengig av det objektive ansvaret som påhviler selskapet som rettighetshaver. Synspunktet fremheves også i forarbeidene til bestemmelsen, og dette er etter mitt skjønn langt mer treffende enn at det objektive ansvaret i seg selv representerer en preventiv effekt. Det samme må antas å gjelde for tankskipseieren, som for det første ikke evner å levere oljen til rett tid og ei heller i samme mengde. Videre trues vedkommende av betydelige skader og bøter som følge av eksempelvis en grunnstøting. Det er videre naturlig at skipseieren må beregne at skipet ikke er i farbar stand en tid fremover, og vedkommende vil følgelig lide store tap også på dette grunnlag.

Felles for begge lover er trolig at det såkalte *bevishensynet* er treffende.<sup>149</sup> Bevishensynet i dette tilfellet viser til de muligheter skadelidte har til å bevise at skaden faktisk er forvoldt med tilstrekkelig skyld hos rettighetshavergruppen, eller om bord på et tankskip, dersom man forutsetter at culpa er et vilkår for erstatningsansvar. For skadelidtes del kan det by på betydelige utfordringer dersom han plasseres i en situasjon hvor han må godtgjøre at det er begått grove nok feil fra ansvarssubjektets side for å ha krav på erstatning. Dette kompliseres ytterligere av at petroleumsvirksomhet innebærer en rekke vanskelig tilgjengelige prosesser, og skadelidte vet kanskje ikke mer enn at han har fått ødelagt stranden sin av råolje som er sluppet ut fra den nærmeste oljeplattformen eller tankskipet som grunnstøtte. For skadelidtes del vil det å måtte godtgjøre at den ansvarlige eller noen de svarer for har forvoldt skaden være svært vanskelig. Det kan nok problematiseres hvorvidt man ikke kunne ha løst denne problemstillingen ved å innføre såkalt omvendt bevisbyrde, altså at rettighetshaver / tankskipseier må bevise at de ikke har forvoldt skaden ved tilstrekkelig skyld. Men også dette vil være problematisk, da skadelidte neppe befinner seg i en situasjon hvor han føler seg komfortabel med å imøtegå de påstander som da fremsettes. Det som foregår om bord på oljeinstallasjoner og tankskip også for den del, er gjerne av en såpass komplisert karakter at det er problematisk for den enkelte skadelidte å vurdere motpartens påstander på en måte som gjør det mulig å imøtegå de.

---

<sup>148</sup> Se eksempelvis petrl. § 10-1 som forutsetter at all petroleumsvirksomhet skal utøves på en forsvarlig måte. Videre oppstilles det et krav om at hensynet til sikkerhet for personell, miljø og de økonomiske verdier innretninger og fartøyer representerer skal ivaretas ved utøvelsen av virksomheten.

<sup>149</sup> Fleischer (1983) s. 420

Et annet hensyn som tilsier at man har et objektivt ansvar både for petroleumsloven og sjølovens vedkommende er rene retstekniske hensyn. Ved å ha et objektivt ansvar vil man kunne unngå en langtekkelig prosess for å få avklart hvorvidt det foreligger tilstrekkelig skyld, og videre avklare hvem som er ansvarlig. I stedet kanaliseres ansvaret til rettighetshaver og skipseier som er objektivt ansvarlige. Dette gjør det lettere for skadelidte å avklare hvem han skal forholde seg til.

For sjølovens vedkommende er det dog grunn til å problematisere hvorvidt hensynet til at man enkelt skal kunne om ansvar foreligger ivaretas. Bakgrunnen for dette er fritaksreglene i § 192 som innebærer at skipseieren er fri for ansvar i tilfeller av krigshandlinger, sabotasje eller uaktsomhet fra offentlig myndighet i forbindelse med fyr eller hjelpemidler for navigeringer. Bestemmelsen innebærer på denne bakgrunn visse skjønsmessige vurderinger som i visse situasjoner kunne konsumere den fordel man bør kunne oppnå med et objektivt ansvar i utgangspunktet. I så fall vil tvister i en viss utstrekning uansett oppstå, men i stedet for og tvistes om grunnlaget for om ansvar i utgangspunktet foreligger, vil man i stedet tvistes om grunnlag for *fritak* fra ansvar foreligger. For skadelidte vil dette innebære en usikkerhet.

### **3.4 Oppsummering**

Tema for dette kapitlet har vært spørsmål relatert til ansvarssubjekt og ansvarsomfang. Etter mitt syn er det grunn til å problematisere hvorvidt det er grunnlag for å opprettholde et objektivt ansvar for *hele* petroleumsvirksomheten, da begrunnelsen passer vesentlig bedre på visse deler enn andre. Samtidig ser man at utgangspunktet for det objektive ansvaret, altså den særegne risiko som skapes ved virksomheten, også synes å være begrunnelsen for både petroleumsloven og sjølovens vedkommende. Det preventive aspektet ved et slikt ansvar bør etter mitt syn ikke overvurderes. Bevismessige hensyn, samt det at skadelidte skal vite hvem han skal rette sitt krav mot taler for at dagens regulering opprettholdes i dagens form.

## 4 Begrensning av primæransvaret

### 4.1 Tema og problemstilling

Dersom det først oppstår en forurensningsskade, er det slettes ikke uvanlig at tapene er svært store. Dette kan eksemplifiseres ved å vise til forurensningskatastrofen i Mexicogolfen i 2011, hvor British Petroleum som rettighetshaver har måtte utbetale over 250 milliarder kroner i både bøter og erstatningsutbetalinger.<sup>150</sup> I tillegg er skadene ofte av en slik karakter at man har en svært stor gruppe skadelidte, med mange forskjellige skader. En rekke av disse behøver ikke være gjenstand for erstatning, eksempelvis ble det fra eierne av en rismølle etter Mexicoulykken fremmet krav om erstatning på 21 MUSD, på tross av at man aldri hadde tjent mer penger det aktuelle året, og den samtidig var lokalisert ca. 65 kilometer fra kysten.<sup>151</sup>

Utgangspunktet etter norsk rett er klart nok at skadelidte skal ha full dekning for sitt økonomiske tap. Men som vist over kan det være flere tilfeller hvor dette vil føre til uholdbare resultater, og man har derfor regler som kan medføre en begrensning i primæransvaret. Problemtillingen i dette kapittelet er *hvilke* begrensningsregler som kan være aktuelle ved oljeforurensning fra både innretninger og tankskip, og videre hva vilkårene for å gjøre slike begrensningsregler gjeldende er i det enkelte tilfelle.

Det bør bemerkes at en begrensning i primæransvaret medfører en delvis omplassering av den økonomiske risiko ved et tap fra skadevolder til skadelidte, og at det strider mot hensynet til gjenoppretting. Basert på dette utgangspunkt bør man ha for øyet at det er gode grunner til å kreve en *særskilt begrunnelse* dersom begrensning i ansvaret skal aksepteres.<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> <http://www.forbes.com/sites/afontevvecchia/2013/02/05/bp-fighting-a-two-front-war-as-macondo-continues-to-bite-and-production-drops/> [Sisert 28.05.14]

<sup>151</sup> <http://news.yahoo.com/u-appeals-court-affirms-bp-settlement-2010-gulf-033211034--finance.html/> [Sisert 28.05.14]

<sup>152</sup> Fleischer (1983) s. 479

## 4.2 Retten til ansvarsbegrensninger

### 4.2.1 Spørsmålet

Spørsmålet for dette underkapittelet er hvorvidt petroleumsloven eller sjøloven gir ansvarssubjektet en *rett* til å begrense sitt ansvar på nærmere angitte kriterier til et nærmere bestemt beløp.

### 4.2.2 Petroleumsloven

Utgangspunktet etter petroleumsloven § 7-3 er at rettighetshavergruppen er objektivt og ubegrenset ansvarlig for forurensningsskade. Det ble diskutert i forarbeidene til petroleumsloven av 1985 hvorvidt man burde innføre et maksimumsbeløp som kunne danne et tak for det ansvaret man kunne pådra seg.<sup>153</sup> Utvalget dissenterte fem mot to, og flertallet kom frem til at den beste løsningen var at rettighetshavergruppen heftet ubegrenset.<sup>154</sup> For flertallet ble det avgjørende at virksomheten kan føre til meget store skader på utenforstående, samtidig som den kan generere betydelige inntekter for rettighetshavergruppen.<sup>155</sup> På denne bakgrunn kunne man ikke se at motargumentene som særlig ble fastholdt av mindretallet var av en slik art at de kunne rettferdiggjøre et avvik fra det alminnelige utgangspunkt om ubegrenset ansvar som vi har i norsk rett. For petroleumsloven foreligger det følgelig ingen lovfestet rett til å begrense sitt ansvar til et nærmere angitt beløp.

### 4.2.3 Sjøloven

#### 4.2.3.1 Begrensningssummene

I motsetning til petroleumsloven opereres det med et begrenset erstatningsansvar i sjøloven. I det videre er spørsmålet om *når* og i *hvilken utstrekning* skipseieren som ansvarssubjekt kan gjøre ansvarsbegrensninger gjeldende.

---

<sup>153</sup> NOU 1981:33 s. 27 flg.

<sup>154</sup> NOU 1981:33 s. 28 flg.

<sup>155</sup> NOU 1981:33 s. 28

For å forstå hvorfor ansvaret er begrenset kan det være hensiktsmessig med en kort gjennomgang av historien bak utviklingen av ansvarsbegrensingsregler.<sup>156</sup> Tradisjonelt har rederen som ansvarssubjekt hatt mulighet til å begrense sitt erstatningsansvar med den begrunnelse at ansvaret ellers kunne bli av en uhåndterbar størrelse, da virksomheten gjerne er særlig risikofyllt.<sup>157</sup> Retten til ansvarsbegrensninger har vært sentrale for å skåne den ansvarlige for *katastrofeansvaret*.<sup>158</sup> Videre har omfanget av forsikring det er mulig å tegne gjerne vært korresponderende med ansvarsbegrensningen. Ansvarstaket må reflektere forsikringsmarkedet, slik at det er mulig å få etablert en forsikringsdekning for sitt ansvar.<sup>159</sup> Reglene om begrensnig av ansvaret ble først inntatt i 1969-ansvarskonvensjonen, som var den første oljesølskonvensjonen, og senere også i 1992-ansvarskonvensjonen som sjølovens bestemmelser er inkorporert fra. Det var derfor helt naturlig at man ved gjennomføringen i norsk rett innførte reglene om ansvarsbegrensning.

Utgangspunktet for begrensningsretten finnes i sjøl. § 194 som slår fast at «*eierens ansvar etter § 191 er begrenset til 4.510.000 SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 5000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 5000 tonn økes ansvarsgrensen med 631 SDR pr. tonn. Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 89.770.000 SDR.*»<sup>160</sup>

SDR står for «special drawing rights» jf. Sjøl. § 505, består av et veiet gjennomsnitt av 16 utvalgte valutaer, og er definert i reglene for Det internasjonale pengefond (IMF).<sup>161</sup> Bakgrunnen for at man velger en slik omregningsenhet for erstatningsbeløpene er at ansvarsbeløpene ikke skal variere for mye fra land til land ved kursendringer.<sup>162</sup> Pr. 2. januar 2014 var kursen 1 SDR = 9,457870 NOK jf. note til sjøl. § 505.

---

<sup>156</sup> Se Klæstad (1920) s. 1 for en nærmere gjennomgang av den historiske utviklingen og bakgrunnen for de ulike ansvarsbegrensningssystemene.

<sup>157</sup> Brækhus (1947)

<sup>158</sup> Brækhus (1947)

<sup>159</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 165 og Brækhus (1947)

<sup>160</sup> Beregningen av begrensningssummen er i all hovedsak inspirert av det engelske systemet for ansvarsbegrensning, utformet på 1800-tallet ved *Merchant Shipping Act av 1854*. Klæstad (1920) s. 29

<sup>161</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 153

<sup>162</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 153

Ansvarsbegrensningen skipets eier kan gjøre gjeldende avhenger altså at hvor mye olje som skipet frakter, og bygger på det naturlige utgangspunkt om at jo mer olje som fraktes, jo mer olje kan påføre skade. Et annet poeng her er sannsynligvis at betalingen er høyere desto større mengder olje som fraktes. Den maksimale erstatningssummen vedkommende kan pålegges å betale er 89 770 000 SDR, som omregnet til NOK tilsvarer ca 850 MNOK.<sup>163</sup> I tillegg kommer både begrensningssum og det internasjonale erstatningsfondet, samt tilleggsfondet av 2003.<sup>164</sup>

Begrensningssummen gjelder etter § 194 (2) «*alt forurensningsansvar i anledning samme hendelse, eller serie av hendelser med samme opphav*». Videre følger det av samme bestemmelse at man hefter for renter og saksomkostninger uavhengig av begrensningssummen. Et viktig spørsmål er på denne bakgrunn hvordan man skal forstå «*samme hendelse*» og «*en serie hendelser med samme opphav*». Dette er viktig all den tid én begrensningssum kan gjøres gjeldende for en og samme hendelse, eller en serie hendelser med samme opphav. Dersom en skade blir spesielt høy, vil skadevolderen ha en klar interesse i å hevde at dette kun er én skade, da skadevolderen i dette tilfellet naturligvis vil ønske å unngå å måtte betale to begrensningssummer. Problematikken har betydelige likhetstrekk med problemstillingen om ett eller flere forsikringstilfeller i forsikringsretten.<sup>165</sup>

I ansvarsforsikring for øvrig synes spørsmålet å være løst på følgende måte: dersom skadeårsaken gir seg utslag i flere uavhengige skader, ser det ut til at man legger avgjørende vekt på om det er snakk om én utløsende årsak i tid og rom, og i så fall anse dette som den enkelte skade som da utløser forsikringen, og ikke den enkelte, isolerte skadehendelsen.<sup>166</sup> Det avgjørende her virker å være at man kan relatere skaden til det aktuelle faretilfellet.<sup>167</sup> Dette må

---

<sup>163</sup>  $89\,770\,000 * 9,457870 = 849\,035\,989,-$

<sup>164</sup> For en gjennomgang av reglene om de ulike fondene vises det til Falkanger, Bull (2010) s. 189 – 191. Jeg nøyer meg her med å si at det maksimale beløpet skadelidte kan søke dekning for sine krav for er på ca 13 – 14 MRD nok, da inkludert både skadevolders ansvar, hans opprettelse av begrensningssum og i tillegg utbetalinger fra det internasjonale erstatningsfondet av 1992 og tilleggsfondet av 2003.

<sup>165</sup> Bull (2008) s. 230 flg.

<sup>166</sup> Bull (2008) s. 233

<sup>167</sup> Bull (2008) s. 234

åpenbart være et tolkningsmoment også i vurderingen som skal gjøres for sjølovens vedkommende.

I forarbeidene til den gamle sjølovens bestemmelser drøftes problematikken særskilt.<sup>168</sup> Her fremheves det at det hele må avgjøres på bakgrunn av en konkret vurdering ut fra adekvans- og kausalitetsbetraktninger. Et moment vil naturligvis være tidsaspektet, men dette alene kan neppe være avgjørende.<sup>169</sup> Uttalelser i forarbeidene synes å gi inntrykk av at dersom oljeutslippet fra et skip ikke kan anses som en kausal følge av en tidligere begivenhet, må man anse utslippet som en ny begivenhet, og dermed to forskjellige hendelser.<sup>170</sup>

Dersom ytre faktorer påvirker hendelsesforløpet i en eller annen retning, taler dette for at man står overfor en ny hendelse. Dersom ingen ytre faktorer spiller inn, men det likevel skjer en utvikling, kan dette tale for at man står overfor en ny hendelse, men dog med samme opphav.<sup>171</sup> I så fall vil man være innenfor den samme begrensningssummen. Det må i alle tilfeller foretas en konkret vurdering av om den nye begivenheten kan sies å stå i årsakssammenheng med skaden i utgangspunktet.

#### 4.2.3.2 Unntak fra begrensningsretten

Begrensningsretten som tilfaller skipseieren etter sjøl. § 194 gjelder ikke absolutt. Det følger av § 194 (3) at dersom «*det godtgjøres at eieren selv har voldt forurensningsskaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå*», gjelder ikke retten til å begrense sitt ansvar. Det fremstår som langt mindre betenkelig å la skipseieren bære ansvaret også for det såkalte *katastrofeansvar* dersom vedkommende er sterkt å bebreide. Spørsmålet i det videre er *hvem* som faller innunder begrepet «*eieren selv*», og videre hvordan ansvarsterskelen skal fastlegges.

Spørsmålet om hvem som må anses for å være eieren selv vil måtte nyanseres ut fra hvilken eierstruktur skipseieren har lagt opp til. Det må være klart at eierbegrepet ikke vil ha samme

---

<sup>168</sup> NOU 1973:46 s. 20 flg.

<sup>169</sup> NOU 1973:46 s. 20

<sup>170</sup> NOU 1973:46 s. 20

<sup>171</sup> Se også Rt. 1974 s. 410

innhold i de tilfeller hvor det er en privatperson som eier skipet, og i de tilfeller hvor et aksjeselskap er den registrerte eier av skipet. I de tilfeller hvor det finnes en fysisk person som er den registrerte eieren av skipet er det naturligvis kun hans egne handlinger som kan betraktes som eieren selv, og det samme må gjelde i de tilfeller hvor det eksisterer et enkeltmannsforetak.<sup>172</sup>

For de situasjoner hvor aksjeselskapet eier skipet kan man naturligvis ikke si at feil begått av den enkelte aksjonær kan anses begått av eieren selv. Bakgrunnen for dette er at aksjonæren og selskapet er to forskjellige juridiske subjekter, og at det kun unntaksvis kan være grunnlag for å holde aksjonærene ansvarlige for selskapets forpliktelser.<sup>173</sup> I stedet må løsningen være at man anser selskapets ledende organer, som generalforsamling og styre, for også å være «eieren selv».<sup>174</sup> Både styret og særlig generalforsamlingen har, på ulike nivå, adgangen til å avgjøre hvilke disposisjoner som skal foretas av selskapet, og bør derfor anses for å være *eieren selv* i denne sammenhengen.

Et annet spørsmål er om eieren skal hefte for andre utover sine egne selskapsorganer ved delegasjon av myndighet. Hensynet til prevensjon tilsier klart nok at dersom ansvaret delegeres til øvrige, vil man måtte identifisere eventuelle feil den som har fått ansvaret delegert til seg gjør, med eieren. Alternativet er ansvaret lett vil uthules dersom man kan delegere bort ansvar og dermed bli fri for erstatningsansvar. De beste grunner taler derfor for å la begrepet «eieren selv» også omfatte de som ikke har et ansvarsfelt av en slik grad at de har mulighet til å påvirke risikoen for eventuelle skader.<sup>175</sup> For det tilfellet hvor skipets eier har delegert avgjørende myndighet for skipets anliggende til andre enn seg selv og selskapets organer, taler de beste grunner for å identifisere eventuell skyld hos den som har fått delegert myndighet med skipets eier.<sup>176</sup> Prevensjonshensynet kan i disse tilfeller føre til at man fører til gjennomtenkte delegasjoner. At eieren hefter til en viss grad for delegasjon støttes videre av hensynet til rimelig

---

<sup>172</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 171

<sup>173</sup> Dette må i så fall skje på bakgrunn av gjennomskjæringslæren i aksjeselskapsretten. Se Andenæs (2007) s. 56.

<sup>174</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 171

<sup>175</sup> I samme retning, Falkanger, Bull (2010) s. 171, samt NOU 1980:55 s. 20

<sup>176</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 171



risikofordeling, hvor det er åpenbart at skipseieren er nærmere til å bære risikoen for de handlinger som er foretatt av den som han har delegert ansvaret til.

Ansvarsreguleringen etablerer et system hvor både den rent objektive skadeforvoldelse, og skade voldt ved uaktsomhet er gjenstand for et begrenset ansvar. Men som påpekt bortfaller mye av begrunnelsen for å la skipseieren begrense sitt ansvar dersom vedkommende, eller noen han svarer, for har forvoldt skaden med grovere former for skyld. På denne bakgrunn må man forstå § 194 (3), hvor begrensningsretten faller bort dersom forurensningsskaden er forvoldt forsettlig eller grovt uaktsomt, og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. Bestemmelsen inneholder to vilkår som begge må foreligge for at begrensningsretten skal tapes.<sup>177</sup>

Skadeforvoldelsen må altså skje ved grov uaktsomhet eller forsett. Skadeforvoldelsen kan skje både ved aktiv handling og unnlattelse fra skipets eier eller noen han må identifiseres med.<sup>178</sup> Forsett foreligger i de tilfeller hvor vedkommende har handlet med hensikt om å forvolde skaden.<sup>179</sup> Men noe krav om at man må ha hatt hensikt om å forvolde skaden er det ikke, det er tilstrekkelig for å statuere forsett at man på gjerningstidspunktet anser det som overveiende sannsynlig at skaden faktisk ville inntre.<sup>180</sup> Derimot forutsettes det i forarbeidene at forsettsformen *dolus eventualis* ikke skal anses som forsett i denne forbindelse.<sup>181</sup> Dette må forstås på bakgrunn av tilleggskravet i bestemmelsen om at vedkommende har forvoldt skaden «*med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå*». Formuleringen må innebære et krav om at vedkommende forvolder skaden *med forsett med hensyn til skadefølgen*. I en situasjon hvor skadevolder opptrer forsettlig med hensyn til å volde selve skaden, men ikke anser det for sannsynlig at skaden vil føre til en *forurensningsskade*, vil begrensningsretten følgelig være i behold.

---

<sup>177</sup> Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 14 jf NOU 1980:55 s. 21

<sup>178</sup> NOU 1980:55 s. 20

<sup>179</sup> NOU 1980:55 s. 20

<sup>180</sup> NOU 1980:55 s. 20

<sup>181</sup> NOU 1980:55 s. 20

En handling eller unnlattelse vil karakteriseres som grovt uaktsomt dersom den representerer et markert avvik fra den forsvarlige opptreden.<sup>182</sup> Det kan tenkes grovt uaktsomt dersom skipseieren lar skipet seile på tross av at han har fått klare beskjeder fra et klassifikasjonsselskap om at deler av skipet er såpass angrepet av rust at det er utilrådelig å seile.

Tilleggskravet om at skaden må ha vært forvoldt med forståelse av at slik skade sannsynligvis vil inntre fører til at ansvarsterskelen forhøyes.<sup>183</sup> Etter mitt skjønn er det grunn til å spørre hvorvidt det i det hele tatt er grunnlag for å operere med et krav til grov uaktsomhet slik tilleggskravet er utformet. Det er på det rene at bestemmelsen kun omfatter den bevisste grove uaktsomhet.<sup>184</sup> Dersom vedkommende har opptrådt med et markert avvik fra den forsvarlige handlemåte og med forståelse av at slik skade sannsynligvis vil inntre, vil man bevege seg tett opp til grensen til forsettet. Samtidig kan det tenkes situasjoner hvor den grove uaktsomhet foreligger, men hvor det ikke foreligger forsett med hensyn til *skadefølgen*. Man må skille mellom skyld utvist med hensyn til selve skadeforvoldelsen, og skyld utvist med hensyn til skadefølgen. Førstnevnte innebærer et krav om grov uaktsomhet eller forsett, mens sistnevnte oppstiller et krav om at vedkommende må ha holdt det for sannsynlig at skaden ville inntre.<sup>185</sup> Alternativet om grov uaktsomhet har følgelig selvstendig relevans.

Videre er det etter mitt skjønn grunn til å problematisere hvorvidt ansvarsvurderingen bør nyanseres ut fra hvem som har forvoldt skaden. Hensynet til prevensjon taler i aller høyeste grad for at man lar subjektive forhold få relevans for aktsomhetsterskelen, men kun i den retning at den kan skjerpes dersom det er grunnlag for dette. I samsvar med alminnelige erstatningsrettslige betraktninger bør det være rom for å skjerpe kravene til aktsomhet til de med god kjennskap til bransjen, men samtidig er det ingen unnskyldning dersom man ikke vet hva

---

<sup>182</sup> Rt. 1989 s. 1318 på s. 1322

<sup>183</sup> I NOU 1980:55 s. 21 fremgår det at det ikke kan kreves at vedkommende har holdt det overveiende sannsynlig at skaden vil inntreffe.

<sup>184</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 172

<sup>185</sup> Se eks. ND 1993.57, dog i relasjon til globalbegrensningsreglene i § 174, men som anvender samme formulering. Her forelå grov uaktsomhet ved at skipet åpenbart ikke var sjødyktig som følge av mangelfulle lasteluker, men transportøren hadde ikke her ansett det for sannsynlig at skade ville inntre, og begrensningsretten var følgelig i behold.

man driver med.<sup>186</sup> Ved å skjerpe ansvarsterskelen på denne måten bør det kunne opprettholdes et så høyt sikkerhetsnivå som mulig.

Bevisbyrden for at det foreligger tilstrekkelig grov skyld etter § 194 (3) påhviler den som ønsker å anføre at skipets eier ikke kan begrense sitt ansvar. Dette følger av ordlyden «*dersom det godtgjøres*».<sup>187</sup> Skipseieren må derfor ikke føre bevis for å kunne gjøre ansvarsbegrensninger gjeldende. I stedet er utgangspunktet motsatt, skipseierens ansvar kan begrenses så lenge ikke annet godtgjøres.

#### 4.2.3.3 Sjøloven § 192 (2)

I tillegg til at eieren kan gjøre ansvarsbegrensninger gjeldende, slås det fast i § 192 (2) at «*Godtgjør eieren at skadelidte forsettlig eller uaktsomt har medvirket til skaden, kan ansvaret lempes etter alminnelige erstatningsregler*». Det kreves etter bestemmelsen at skadelidte som et minimum har utvist uaktsomhet, og det vises her til en alminnelig culpavurdering.<sup>188</sup> Det er samtidig naturlig at det er større adgang til lemping desto større grad av skyld som er forvoldt. Det er lite grunn til å verne en skadelidte som har medvirket til skaden forsettlig ved å tilkjenne vedkommende erstatning for den skade han selv påføres. Både aktiv medvirkning og unnlattelse omfattes av bestemmelsen.

Det kan spørres om bestemmelsen må anses som en lempningsbestemmelse, eller som en medvirkningsbestemmelse som skl. § 5-1. Etter mitt skjønn taler de beste grunner for å anse bestemmelsen for en medvirkningsbestemmelse. Bakgrunnen for dette er at lempning kun kan skje på bakgrunn av skadelidtes medvirkning. Videre vises det ved fotnote i loven til medvirkningsbestemmelsen i skl. § 5-1. Dette må etter mitt syn medføre at man først må vurdere hvorvidt det er grunnlag for å vurdere reduksjon i erstatningen som følge av medvirkning etter sjøl. § 192 (2), før man *deretter* eventuelt må vurdere hvorvidt det er grunnlag for lemping av ansvaret, og da etter den alminnelige lempningsbestemmelsen i skl. § 5-2.<sup>189</sup>

---

<sup>186</sup> Eks Lødrup (2009) s. 155 flg.

<sup>187</sup> NOU 1980:55 s. 21

<sup>188</sup> Eks. Lødrup (2009) s. 136 flg.

<sup>189</sup> Se over for begrunnelsen for rekkefølgen.

#### 4.2.4 Er det hensiktsmessig å ha ulikt omfang i ansvaret i petroleumsloven og sjøloven?

Det etableres altså en betydelig forskjell mellom de to lovene i det man lovfester en rett til ansvarsbegrensning for skipseieren, mens rettighetshavergruppen hefter ubegrenset. I utgangspunktet bør forskjeller i lovgivningen gjerne gjenspeile forskjeller i det faktum lovgivningen søker å regulere – i utgangspunktet kan det argumenteres for at like situasjoner bør reguleres likt. Problemstillingen i det videre er hvorvidt det er slike forskjeller mellom det petroleumsloven regulerer og sjøloven regulerer, slik at det dannes et grunnlag for å opprettholde en såpass betydelig forskjell.

Rettighetshaveren har for det første en helt annen interesse i selve oljen enn det skipets eier har. Dette gjelder selvfølgelig ikke ubetinget, skipseieren kan i visse tilfeller bruke sitt eget skip til å frakte egen olje. Men det vanligste er at skipseieren mottar betaling fra oljeselskaperne for å frakte olje fra ett sted til et annet. I så fall er skipseierens økonomiske interesse gjerne begrenset utelukkende til vederlaget vedkommende får for å frakte oljen. Hans økonomiske interesse må i alminnelighet anses for å være betydelig mindre enn det rettighetshaveren har i sin virksomhet som jo medfører at vedkommende blir eier av petroleumen, jf. petrol. § 3-3 (3). I tillegg vil tankskipet kun frakte en avgrenset andel olje, og har dermed en mer tydelig *tidsmessig* begrensning i motsetning til interessentskapet som gjerne kan utvinne olje til brønnen er tom. Dette er naturligvis betydelig lengre enn alminnelig sjøtransport av olje. I forlengelsen av drøftelsen av begrunnelsen for et objektivt ansvar kan man lettere akseptere et mer omfattende erstatningsansvar dersom vedkommende samtidig besitter et stort potensial for økonomisk gevinst gjennom virksomheten. Forskjeller i den økonomiske interessen man har i virksomheten, som i dette tilfellet er betydelige, taler etter mitt skjønn *for* at man har en forskjellig regulering av ansvaret etter petroleumsloven og sjøloven.<sup>190</sup>

En alternativ vinkling enn det ovennevnte kan være at ansvarsbegrensningene under sjølovens bestemmelser *funksjonelt* korresponderer med kanaliseringsreglene i petroleumsloven § 7-4. Etter kanaliseringsreglene er både entreprenører og leverandører som utfører tjenester for rettighetshavergruppen vernet fra erstatningsansvar dersom de forvolder en forurensningsska-

---

<sup>190</sup> Se også Fleischer (1983) s. 491.

de.<sup>191</sup> Begrunnelsen for å ha kanaliseringsregler er i all hovedsak å la mindre økonomisk solide aktører delta i petroleumsvirksomheten uten å risikere et ruinerende erstatningsansvar. Dog er bøyelastertransport ikke vernet, og skipseieren er i stedet erstatningsansvarlig etter sjølovens § 191. Det kan muligens argumenteres for at ansvarsbegrensningene har en effekt som gjør det *mindre* risikabelt for skipseieren å delta i petroleumsvirksomheten, ved at ansvaret hans uansett er undergitt en maksimalbegrensning med korresponderende forsikringsplikt. Samtidig vil denne argumentasjonen ha en noe begrenset rekkevidde, all den tid sjølovens regelverk ikke er avgrenset til å gjelde bøyelastertransport som har den tetteste tilknytningen til petroleumsvirksomheten.<sup>192</sup> Ansvarsbegrensningene gjelder all transport hvor olje transporteres som last i bulk, samtidig som kanaliseringsreglene i petroleumsløven er knyttet til selve petroleumsvirksomheten.

Det kan muligens argumenteres for at forskjeller mellom sjøloven og petroleumsløven, og da særlig for bøyelastertransporten, medfører et inkonsistent regelverk angående forurensnings-skader ved oljevirkosomhet. Dette argumentet vil svekkes betydelig dersom man tar utgangspunkt i det som er drøftet over, nemlig det at partene har ulik økonomisk interesse i virksomheten, og at det på denne bakgrunn ikke er spesielt unaturlig at man søker å differensiere omfanget av ansvaret i de to lovene.

I samme retning kan spørsmålet om den økonomiske evnen de ulike partene har vil ha betydning drøftes. I alminnelighet må det kunne antas at rettighetshavergruppen er i en mer økonomisk robust posisjon enn det skipseieren er, selv om dette naturligvis ikke gjelder ubetinget. Dette kan også brukes som et argument for at man lar ansvaret begrenses for sjølovens vedkommende, men ikke petroleumsløven. Dette må også forstås på bakgrunn av forsikringsmarkedets og dets potensial. Ansvarsbegrensningene er ment å korrespondere med det forsikringspotensial som eksisterer i markedet, og det må antas å være umulig å få forsikret et ubegrenset ansvar for skipseieren. Risikoen for å bedrive oljetransport i disse tilfellene ville dermed ha blitt betydelig større, og man kan argumentere med at den risikoen man ville påtatt seg ved befraktning av råolje ikke ville samsvart med den økonomiske interesse man har ved å delta i virksomheten. Dette minner svært mye om de hensyn som begrunner kanalisering av

---

<sup>191</sup> Se nærmere i kapittel 5 hvor kanaliseringsreglene gis en nærmere gjennomgang.

<sup>192</sup> Se for øvrig argumentasjon i samme retning punkt i **2.4.6**.

ansvaret i petroleumsvirksomheten.<sup>193</sup> En situasjon hvor risikoen er av en slik art at det anses uforsvarlig for en skipseier å delta i virksomheten, er uheldig også rent samfunnsøkonomisk. I motsatt retning kan man argumentere med at skipseierens økonomiske risiko uansett er begrenset til betalingen av forsikringspremie og eventuell egenandel, da skipseieren er pliktig til å forsikre sitt ansvar etter sjøl. § 197.<sup>194</sup> Skipseierens økonomiske risiko er på denne bakgrunn ikke så potensielt ruinerende som man skulle anta i utgangspunktet. I stedet plasseres risikoen for tap på forsikringsselskapene, men disse har igjen mulighet til å pulverisere sitt ansvar gjennom premieinnbetalinger fra alle som tegner forsikring.

Spørsmålet om hvem som er nærmest til å få tegnet en forsikring som man kan velte de største delene av tapet over på, er også et relevant moment. Som påpekt over er rettighetshavergruppen normalt svært solide økonomiske selskaper, som vil ha få problemer med å få tegnet betydelige forsikringssummer. For tankskipseieren er det nok en litt større utfordring å få tegnet de største forsikringene, da vedkommende kan tenkes å ha en noe mindre robust økonomi. Samtidig er det ansett som en fordel for både skadevolder og skadelidte at ansvaret faktisk er forsikret, og det vil være mer betenkelig dersom tankskipseieren ikke får forsikret hele sitt ansvar enn dersom rettighetshavergruppen ikke får det. Man kan her i alminnelighet gå ut fra at sistnevnte vil ha midler tilgjengelig til å dekke det som eventuelt måtte overstige forsikringssummen, samtidig som dette i det minste ikke er like sikkert for tankskipseierens vedkommende. Dette taler følgelig for at man lar ansvaret være begrenset, slik at det lettere lar seg forsikre for tankskipseieren. For rettighetshavergruppen som har et ubegrenset ansvar, vil det være umulig å få forsikret hele dette. I stedet vil man måtte forsikre deler, og bære det eventuelt overskytende på egenhånd.<sup>195</sup>

Det er etter mitt skjønn *grunn* til å differensiere ansvaret man kan ilegges etter hhv. petroleumsloven og sjøloven. Begrunnelsen for dette må særlig søkes i den ulike økonomiske interessen partene må antas å ha i virksomheten, og videre de økonomiske musklene partene har.

---

<sup>193</sup> Se nærmere i kapittel 5 og det som er sagt over.

<sup>194</sup> Se nærmere i kapittel 7.

<sup>195</sup> Se nærmere i kapittel 7 angående forsikringspliktens omfang.

#### 4.2.5 Bør man akseptere et lovfestet begrenset ansvar i sjøloven?

Problemstillingen i det videre er hvorvidt man *bør* akseptere et lovfestet begrenset ansvar for sjølovens vedkommende, som i realiteten medfører at skadelidte bærer risikoen for tap som overstiger en viss størrelse. Fleischer diskuterer spørsmål relatert til begrensning av ansvaret i både sjøloven og petroleumsloven på sidene 459 – 491 i sin *Petroleumsrett*.<sup>196</sup> Fleischer kritiserer blant annet begrunnelsen for det begrensede rederansvaret.

Utgangspunktet i norsk rett er klart nok at skadelidte skal ha full erstatning for sitt økonomiske tap. Eventuelle ansvarsbegrensninger medfører at risikoen for tap over begrensningsbeløpet plasseres på skadelidte i stedet for skadevolder. Ansvarsbegrensninger vil med dette utgangspunkt kunne stride mot gjenopprettingshensynet. Det er derfor naturlig å se hen til den begrunnelse som gjerne anvendes for et begrenset ansvar.

De hensyn som særlig har vært anvendt for å begrunne et begrenset ansvar, er det at eieren ikke skal måtte bære risikoen for det såkalte katastrofeansvaret. Ansvaret må derfor begrenses slik at ansvaret lar seg forsikre.<sup>197</sup> Rederinæringen har tradisjonelt vært en næring som har vært ønskelig fra et nasjonaløkonomisk ståsted, og følgelig har det vært interesse for å legge til rette i størst mulig grad for at næringen skal kunne være levedyktig.<sup>198</sup> Ved å la rederen begrense sitt ansvar slik at det lar seg forsikre, vil vedkommende være skånet for det potensielt ruinerende erstatningsansvar – og det lar seg lettere drive den risikofylte virksomheten som er ønsket.

Det kan problematiseres hvorvidt et lovfestet begrenset ansvar vil svekke prevensjonshensynet.<sup>199</sup> Dersom man *vet* at ansvaret uansett vil være begrenset til for eksempel 100 millioner kroner, kan det oppstå en tankegang hvor det ikke er like interessant å gjøre sitt ytterste for å unngå skader som ser ut til å bli så store at de vil overstige begrensningssummen, alternativt begrense følgene av allerede inntrådte skader. Prevensjonshensynet kan på denne måten være med å tale *mot* at man aksepterer ansvarsbegrensninger.

---

<sup>196</sup> Se litteraturliste for nærmere henvisning.

<sup>197</sup> Brækhus (1947)

<sup>198</sup> Brækhus (1947)

<sup>199</sup> Se også Fleischer (1983) s. 462

I tillegg kan det påpekes at det selvfølgelig ikke er noe i veien for å ha en forsikringsdekning av et ubegrenset ansvar. Men forsikringen vil naturligvis måtte begrenses, og så bærer skadevolder det overskytende.<sup>200</sup> Det at man må kunne forsikre sitt ansvar er følgelig *alene* ikke et avgjørende argument for å akseptere ansvarsbegrensninger.

Videre er det allerede påpekt at ansvarsbegrensninger medfører en omfordeling av risiko fra skadevolder til skadelidte. For sjølovens virkeområde innebærer dette at de som helt vilkårlig rammes av oljesøl selv vil måtte bære deler av denne risikoen dersom tapet blir tilstrekkelig høyt. Både hensynet til gjenoppretting og rimelig risikofordeling kan tale imot en slik løsning.

Etter mitt skjønn må man forstå hvorfor man har begrensninger av ansvaret i sjøloven på bakgrunn av hvordan reglene er blitt til i norsk rett. Som nevnt tidligere er reglene om skipseiers erstatningsansvar en inkorporasjon av 1992-ansvarskonvensjonen. Ansvarsbegrensninger innført i norsk rett stammer følgelig i stor grad fra utenlandsk rett. Dette medfører at andre hensyn kan gjøre seg gjeldende, eksempelvis ønsket om likhet og forutberegnelighet på tvers av landegrensene. Dette er en viktig begrunnelse for at man har ansvarsbegrensninger i sjølovens kapittel 10. Det å ta et forbehold ved ratifiseringen av 1992-ansvarskonvensjonen som ville innebåret å nekte å innta det begrensede ansvaret, ville omtrent vært ensbetydende med å nekte ratifisering, da systemet i konvensjonen er bygd opp rundt det begrensede ansvaret.<sup>201</sup> Her er det videre et poeng at en konvensjon om oljesøllansvar er avhengig av at en rekke land ratifiserer for å få noen særlig posisjon, all den tid oljen fraktes fra land til land og gjennom ulike lands farvann. Her er det åpenbart uheldig dersom man har en såkalt «lappetepe»-regulering, og hensynet til ensartethet må her veie tungt.

En uheldig følge av ansvarsbegrensningene er dersom man skulle komme i den situasjonen hvor skadevolder gjør sine ansvarsbegrensninger gjeldende, og videre hvor tapene er så store at ingen av fondene er store nok til å dekke tapene. I slike tilfeller vil risikoen for den skade som har materialisert seg, i realiteten overføres fra skadevolder til skadelidte, som ikke får dekning for sine krav. Og dette blir særlig spesielt dersom man tar hensyn til at man i tillegg

---

<sup>200</sup> Krüger (1975) s. 101

<sup>201</sup> Blant annet forsikringsplikten som gjelder det beløpet vedkommende vil kunne bli ilagt ansvar for.



har et oljeselskap som lasteier som i det hele tatt har initiert transporten. Oljeselskapet bærer naturligvis ingen risiko, de er i tillegg vernet av kanaliseringsbestemmelsen i § 193 dersom de skulle forvolde skaden som lasteier. Dette kan anses som et uheldig utslag av ansvarsbegrensingsreglene sammenholdt med kanaliseringsregimet i sjøloven.

Samtidig er det viktig å ha begrunnelsen for ansvarsbegrensningene i utgangspunktet for øyet. Ved å la ansvarssubjektet slippe å bære *katastrofeansvaret* innbyr man til en næring som i utgangspunktet er ønskelig fra nasjonaløkonomisk synspunkt.<sup>202</sup> Dette er hensyn som også i dag må anses for å være gjeldende. Samtidig kan det hevdes at deler av virksomheten har blitt mer risikofull, all den tid man har større krefter i sving samtidig som sjøtrafikken er enda mer omfattende enn tidligere. Dette kan tale for at man aksepterer ansvarsbegrensningene.

Avslutningsvis er det etter mitt syn grunn til å påpeke den uheldige konsekvensen av at ansvarsbegrensninger *kan* føre til at man sitter der med et udekket erstatningskrav. Samtidig har tanken bak ansvarsbegrensninger utvilsomt noe for seg, og gjennom langvarig praksis og historie har reglene fått et solid fotfeste. Det er selvfølgelig også et poeng at man etterstreber likhet i den ansvarsregulering på tvers av landene, da sjøfarten er en industri av utpreget internasjonal art.

### 4.3 Ansvarsfritak for nærmere angitte typer skadeforvoldelse

Spørsmålet er i det videre om det kan tenkes situasjoner hvor nærmere angitte typer skadeforvoldelse medfører et *ansvarsfritak*. Det siktes her til force majeure lignende situasjoner hvor skaden oppstår som følge av situasjoner partene ikke kan tenkes å ha noen form for kontroll over.

Dette er kun aktuelt for skipseierens vedkommende etter sjøl. § 192. For rettighetshavergruppen eksisterer ikke en slik form for ansvarsfritak.<sup>203</sup> Sjøl. § 192 nevner tre force majeure situasjoner som gjør at eieren er fri for ansvar:

---

<sup>202</sup> Brækhus (1947)

<sup>203</sup> Kun en *mulighet* til å få lempet ansvaret skjønsmessig, dersom visse vilkår foreligger, jf. § 7-3 (3). Se nærmere i **punkt 4.6**.

«Eieren er fri for ansvar dersom det godtgjøres at skaden:

- a) Skyldes krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter,
- b) I sin helhet skyldes handling eller unnlattelse av tredjeperson for å volde skade, eller
- c) I sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av en offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.

Bestemmelsen fritar skipseieren for erstatningsansvar i de tilfeller som nevnes i de tre alternativene. Skipseieren har bevisbyrden, og dersom det godtgjøres at skaden skyldes enten krigshandling, sabotasje eller uaktsomhet/rettsstridig handling fra myndighetene, er skipseieren fri for ansvar. Det skal her ikke skje noen skjønnsmessig vurdering av omfanget av ansvaret.

I utgangspunktet fremstår kravene til årsakssammenheng som strengere i bokstav b og c, ved at man anvender formuleringen «i sin helhet» som årsakskrav i motsetning til bokstav a hvor «skyldes» er formuleringen. Av forarbeidene modifiseres dette synspunktet betydelig, hvor det forutsettes at unntaket etter bokstav a kun er anvendelig dersom krigshandlingen, eller liknende handling er *den direkte utløsende skadegrunn*, og nevner torpedotreff eller minesprengning som aktuelle skadeårsaker.<sup>204</sup>

Bokstav b gjelder sabotasje- og eller terrorhandlinger. Ordlyden er klar, dersom skaden kun *delvis* skyldes sabotasjehandling, er det ikke adgang til ansvarsfritak for skipseieren.<sup>205</sup>

Bokstav c gjelder tilfeller hvor offentlig myndighet enten har opptrådt uaktsomt eller rettsstridig i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler. Sjøkart omfattes også av begrepet «andre hjelpemidler».<sup>206</sup>

Det kan problematiseres om ikke bestemmelsen om ansvarsfritak som følge av krigshandlinger er vel streng. Kravet til årsakssammenheng innebærer at dersom staten rettmessig slukker fyr langs kysten for å gjøre det mer komplisert å navigere for fiendtlige fly, og et skip grunn-

---

<sup>204</sup> NOU 1973:46 s. 20

<sup>205</sup> NOU 1973:46 s. 20

<sup>206</sup> NOU 1973:46 s. 21

støter som en direkte følge av dette, vil dette ikke medføre ansvarsfritak, da dette kun er å anse som en *indirekte følge*.<sup>207</sup> Konsekvensen av dette er at det må fremstå som uhyre risikofyllt også når det gjelder erstatningskrav for tankskipeierne å frakte råolje i en krigssituasjon. En så streng regulering vil neppe ha noen preventiv effekt, all den tid skipseieren uavhengig av erstatningsansvar vil utvise den største forsiktighet i slike tilfeller. På denne måten kan man se reguleringen som en betydelig skjerpelse av skipseierens risiko, som kommer i tillegg til en allerede meget risikofyllt situasjon.

Ser man hen til gjenopprettingshensynet, er dette i slike tilfeller ivaretatt gjennom tilleggsfondet av 1992, som slår fast at fondet kommer inn og dekker tilfeller av ansvarsfritak.<sup>208</sup> Skadelidte er følgelig godt ivaretatt, og hensynet til gjenoppretting taler derfor ikke for at skadelidte kan holde seg til skipseieren. På dette punktet fremstår reguleringen som svært streng etter mitt skjønn.

#### **4.4 Begrensningsformer som følger av alminnelige erstatningsregler**

Over er gjennomgått regler som fører enten til ansvarsbegrensning, eller regler som fører til ansvarsfritak for nærmere angitte former for skadeforvoldelse. Problemstillingen i det videre er hvilke begrensingsregler som vi kjenner fra alminnelig erstatningsrett som kan få anvendelse, og videre i hvilken utstrekning. I motsetning til regler om ansvarsbegrensning og ansvarsfritak er ikke dette regler som krever en positiv angitt hjemmel – de antas i stedet å eksistere som et utslag av erstatningsreglene i utgangspunktet. Spørsmålet er derfor hvorvidt de også kan gjøres gjeldende for petroleumslovens og da interessentskapets vedkommende. De reglene som skal omtales, er manglende adekvans, skadelidtes medvirkning og lempningsreglene.

---

<sup>207</sup> NOU 1974:46 s. 20

<sup>208</sup> Se artikkel 4 i det internasjonale erstatningsfond (1992), samt Falkanger, Bull (2010) s. 191

#### 4.4.1 Begrensning ved at skadefølgene er inadekvate

I alminnelighet kan visse tap hos skadelidte avskjæres med henvisning til *manglende adekvans*.<sup>209</sup> Samtidig fremgår det i NOU 1981:33 hvor det på side 27 at uhell i forbindelse med petroleumsvirksomhet lett vil medføre økonomiske skadevirkninger av en helt annen størrelsesorden enn man er vant til ved skadeforvoldelse, og det presiseres at det *neppe* blir tale om noen begrensning som følge av adekvans- eller påregnelighetsregler. Problemstillingen i det videre er derfor hvorvidt det er grunnlag for å begrense primæransvaret med henvisning til inadekvat årsakssammenheng for petroleumslovens vedkommende.

Begrunnelsen for at erstatningsansvaret skal begrenses under henvisning til inadekvat årsakssammenheng, må forstås på bakgrunn av hensynet til skadevolder – også han har behov for et vern mot at *alle* tenkelige skadefølger vil medføre ansvar.<sup>210</sup> I Rt. 1973 s. 1268 uttales det at det må skje en begrensning i hva som skal anses som de erstatningsmessige følger av en skade, om ikke vil «*en måtte regne med at erstatningsplikten ofte kan komme til å gi seg urimelige, urettferdige og for den enkelte skadevolder helt ruinerende utslag*». Hensynet til skadevolder er følgelig det bærende hensynet for at man har en slik begrensningsregel.<sup>211</sup> Skadevolder skal ikke måtte bære alle de potensielt ubestemte og vidtrekkende følger en skadevoldende handling har.<sup>212</sup> Samtidig innebærer dette en omfordeling av risiko fra skadevolder til skadelidte, og grensedragningen bør derfor kunne forsvare at hensynet til gjenoppretting nedprioriteres.

I ovennevnte NOU ble det altså fremhevet at det *neppe* ville bli snakk om begrensning med henvisning til manglende adekvans. Selv om dette ikke kan innebære at man kategorisk skal avvise muligheten for begrensning ved manglende adekvans, fremstår det som utvalget klart nok stiller seg sterkt tvilende til at det blir aktuelt. I motsatt retning finner vi uttalelser som Olje- og Energidepartementet slutter seg til i Ot.prp.nr. 72 (1982-83) på side 28, som bare slår fast at årsakssammenheng og adekvansspørsmålet også vil medføre begrensninger i erstat-

---

<sup>209</sup> Eks. Rt. 2001 s. 337 hvor det slås fast at «... *erstatningsansvar generelt avhengig av at tapet sees som en adekvat eller påregnelig følge av den skadevoldende handlingen*», se også Lødrup (2009) s. 370

<sup>210</sup> Nygaard (2000) s. 344

<sup>211</sup> Nygaard (2000) s. 344

<sup>212</sup> Ehlers (2011) s. 42

ningsomfanget. I henhold til alminnelige vektprinsipper bør uttalelsene i proposisjonen tillegges størst vekt, med henvisning til synet om at vekten er større jo nærmere selve loven uttalelsene stammer fra. Et motargument er at uttalelsene i NOUen er mer konkretiserte og spesifiserte, mens proposisjonens uttalelser er av mer generell karakter. Dette kan tale for at spørsmålet har fått sin løsning i NOUen. Samtidig ville dette innebære et *betydelig* avvik fra alminnelige erstatningsrettslige prinsipper, og vurderingen bør derfor undergis en noe bredere vurdering. Litteraturen tar klart nok utgangspunkt om at adekvansreglene må kunne spille en rolle også ved oljeforurensning.<sup>213</sup>

Et moment som klart må tale for at man lar adekvansbetraktninger spille en rolle, er omfanget og rekkevidden av den type skader som gjerne oppstår i de situasjoner hvor oljeforurensning er et faktum. Man har svært liten kontroll over hva som rammes, og videre *hvordan* noe eventuelt rammes. Dersom man er uheldige med både vind og strøm kan vanskelig nedbrytbar råolje nå svært langt, og risikoen for skade er på denne bakgrunn tilsvarende omfattende. Dette gjør at det i forkant er tilnærmet umulig å vurdere hva som potensielt kan skades, og at det dermed lettere kan oppstå situasjoner hvor spørsmålet om inadekvat årsakssammenheng melder seg. Adekvansbegrensninger har etter mitt skjønn en svært viktig funksjon ved eventuell oljeforurensning, da potensialet for et svært vidt spekter av skader foreligger. I slike tilfeller er adekvansbegrensningene en viktig beskyttelse for skadevolder.

I motsatt retning kan det muligens hevdes at den vanlige tankegangen som preger adekvansreglene, kanskje ikke treffer like godt når det er snakk om en rettighetshavergruppe. Et av de sentrale hensynene er å verne skadevolder mot de ruinerende formene for erstatningsansvar ved at grensen må trekkes ett sted. Dette argumentet treffer muligens bedre for de mindre aktørene i en risikofylt bransje enn den typiske rettighetshaver på norsk sokkel. Dette er i stor utstrekning større oljeselskaper som er i posisjon til å forsikre store deler av sitt ansvar, og som naturlig nok da også benytter seg av denne anledningen.<sup>214</sup> Ansvarssubjektene er på denne bakgrunn i alminnelighet svært økonomisk robuste aktører. Men dette argumentet vil nok uansett måtte ha en begrenset rekkevidde, da en offshore forurensningsskade gjerne er fullstendig uberegnelig, og tapene kan bli derfor helt ekstreme. Noe av særegenhetene ved de

---

<sup>213</sup> Petroleumsloven (2009) s. 560

<sup>214</sup> Til en viss utstrekning er det en plikt til å forsikre sitt ansvar. Se nærmere i kapittel 7.

skader som gjerne oppstår som en følge av oljeforurensning er de mange forskjeller og vidt omfang man finner i type skader. Dette taler da for at man lar begrensning ved inadekvate skadetilfeller gjennomføres for petroleumslovens vedkommende. Adekvansreglene kommer særlig til sin rett i de situasjonene hvor skadene er svært omfattende.<sup>215</sup>

Det er trolig grunn til å hevde at rekkevidden av begrensning vil avhenge av hvilken grad av skyld skaden er forvoldt.<sup>216</sup> Dersom rettighetshaveren har forvoldt skaden ved grovere former for skyld, er det klart at hans krav på begrensning ikke er like aktuelt å verne. Begrunnelsen er at adekvansreglene skal verne skadevolder mot de upåregnelige og fjerne skadefølger som kan skje – ved grovere former for skadeforvoldelse mister denne begrunnelsen mye av sin berettigelse.<sup>217</sup> I de tilfeller av forsettlig skadeforvoldelse er det hevdet i litteraturen at også de upåregnelige skadefølger vil være omfattet av erstatningen.<sup>218</sup>

Etter mitt syn har adekvansreglene klart nok sin rolle også for forurensningsskader fra interessentskapets virksomhet, og uttalelsene fremført i NOUen må anses fraveket. Adekvansreglene har en sentral posisjon i den typen skader som gjerne oppstår ved oljeforurensning, og må derfor anses for å være gjeldende rett.

#### **4.4.2 Ansvarsbegrensning ved skadelidtes medvirkning**

I utgangspunktet er det klart nok at skadelidtes medvirkning kan representere en begrensning i primæransvaret.<sup>219</sup> Spørsmålet i det videre er hvorvidt det er noen særegenheter ved oljeforurensningsskader som medfører at medvirkningsspørsmålet vil måtte vurderes annerledes enn i den generelle erstatningsretten.

Etter mitt skjønn må man her falle tilbake på det alminnelige utgangspunkt i skl. § 5-1.<sup>220</sup> Det følger av bestemmelsen «*Dersom den direkte skadelidte eller erstatningssøkeren har medvir-*

---

<sup>215</sup> Fleischer (1983) s. 457

<sup>216</sup> Lødrup (2009) s. 378

<sup>217</sup> Lødrup (2009) s. 379

<sup>218</sup> Lødrup (2009) s. 379

<sup>219</sup> Lødrup (2009) s. 409

<sup>220</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-83) s. 28

*ket til skaden ved egen skyld, kan erstatningen settes ned eller falle bort for så vidt det er rimelig når en tar hensyn til atferden, og dens betydning for at skaden skjedde, omfanget av skaden og forholdene ellers».*

Det er flere hensyn som begrunner en bestemmelse om reduksjon som følge av medvirkning fra skadelidtes side. Både risikofordelingssynspunkter og prevensjonshensynet har utvilsomt sin plass her.<sup>221</sup> Dersom en person medvirker til forvoldelse av skaden er det ingenting som tilsier at vedkommende ikke selv bør bære den risiko han er med på å skape. I tillegg kan en regel om at skadelidte vil måtte tåle reduksjon i erstatningen dersom han forverrer skaden, kunne virke preventivt.<sup>222</sup> Sist tilsier alminnelige rettferdsbetraktninger at skadelidte bærer en del av ansvaret i slike tilfeller, da det kan fremstå som urimelig dersom en skadevolder skal måtte bære tapet en annen har forverret.

For forurensningsskadene vedkommende er det særlig unnlatt begrensnig av skaden som er aktuell medvirkningsfaktor. Det synes usannsynlig at en tredjeperson som påføres skade i det hele tatt vil kunne medvirke til at skaden oppstår. Her er det mer naturlig å snakke om en eventuell entreprenør som bidrar til forvoldelse av skaden ute på sokkelen, erstatningsansvaret i kontrakten mellom partene som antas å foreligge faller utenfor oppgavens tema.

§ 5-1 åpner for å redusere ansvaret helt ned til null dersom dette finnes rimelig. I rimelighetsvurderingen er partenes rolle i årsaksforløpet av vesentlig betydning.<sup>223</sup> En båteier som har planer om å ta båten i opplag en fredags ettermiddag, og som får varsel om det kommer større mengder råolje inn i sundet, har ikke krav på beskyttelse for sitt erstatningskrav dersom han i håp om å skaffe seg erstatning unnlater å ta opp båten.

Kravene den enkelte har til å begrense skaden forutsettes å variere jf. «etter evne» i bestemmelsens andre ledd. Dette innebærer klart nok at det kan stilles større krav til oppdrettsanlegg langs kysten enn eieren av et hotell som trekker kunder *blant annet* på grunn av en vakker

---

<sup>221</sup> Lødrup (2009) s. 410

<sup>222</sup> Lødrup (2009) s. 411

<sup>223</sup> Lødrup (2009) s. 418

strandlinje. Førstnevnte må antas å ha tilgang på et annet omfang av utstyr og personell, noe som innebærer at kravene man kan stille til vedkommende, er strengere.

#### 4.4.3 Adgangen til å lempe ansvaret i petroleumsloven

Lemping av ansvaret innebærer at erstatningens omfang settes ned etter en skjønnsmessig vurdering da omfanget gjerne har blitt svært omfattende. Hovedregelen er at erstatningen skal tilsvare det økonomiske tapet, men dette kan i visse situasjoner bli så høyt at man finner grunn til å beskytte skadevolder mot økonomisk ruin.<sup>224</sup>

Oljeselskaper har gjerne meget robust økonomi, samtidig som erstatningsbeløpene ved forurensningsskade gjerne kan bli ekstremt høye. Spørsmålet som skal drøftes videre er hvorvidt både rettighetshavergruppen kan få lempet sitt erstatningsansvar, eller om dette må anses uaktuelt på grunn av deres finansielle posisjon.

Petrl. § 7-3 (3) åpner for å lempe ansvaret dersom visse hendelser som har vært så vidt sentrale for skaden i det hele tatt inntreffer, gjør det *rimelig* å redusere ansvaret.

Bestemmelsen lyder som følger: «*Dersom det godtgjøres at en uavhendelig naturhending, krigshandling, offentlig myndighetsakt eller liknende force majeure i betydelig grad har bidratt til skaden eller dennes omfang under forhold som er utenfor den ansvarliges kontroll, kan ansvaret settes ned så langt det er rimelig, særlig under hensyn til omfanget av virksomheten, skadelidtes situasjon og forsikringsmuligheter*».

Det åpnes for å lempe ansvaret så langt det finnes rimelig, men kun dersom de strenge vilkårene som bestemmelsen oppstiller foreligger. Det kreves etter bestemmelsen at skaden skyldes en uavhendelig naturhending, krigshandling, offentlig myndighetsakt eller liknende force majeure i betydelig grad har bidratt til skaden. Videre kreves det at dette er forhold som er utenfor den ansvarliges kontroll. Her må det trekkes et skille mot de tilfellene hvor force majeure begivenheten er den *eneste* grunnen til skade, i så fall vil det etter hovedårsakslæren ikke foreligge noen forurensningsskade etter petrl. § 7-1.<sup>225</sup> I tillegg er det ikke tilstrekkelig at hendel-

---

<sup>224</sup> Lødrup (2009) s. 430

<sup>225</sup> Petroleumsloven (2009) s. 555



sen har vært en medvirkende årsak, det kreves at hendelsen har bidratt i «*betydelig grad*». Bestemmelsen innbyr til en svært skjønnsmessig vurdering, hvor det også er rom for at andre elementer har bidratt til skaden. Begrepet i *betydelig grad* innebærer ikke et krav om at skaden hovedsakelig må stamme fra force majeure tilfellet, men den må være såpass sentral i årsaksbildet at det er naturlig å vie den oppmerksomhet.<sup>226</sup>

Bestemmelsen består av en rekke skjønnsmessige vurderinger, og det kan problematiseres hvorvidt bestemmelsen må forstås slik at dersom vilkårene foreligger, har man da en *rett* til å få lempet sitt ansvar? Etter mitt skjønn er svaret på dette nei. Utgangspunktet følger klart nok av ordlyden, ansvaret *kan* settes ned. Dette samsvarer også best med den alminnelige lempningsregelen i skl. § 5-2, hvor utgangspunktet er at ansvaret *kan* lempes.<sup>227</sup> Det hele innebærer dermed en betydelig skjønnsmessig adgang for domstolene til å skjære gjennom i de tilfeller hvor ansvaret vil tyngre den ansvarlige i en helt urimelig utstrekning. Det kan stilles spørsmål om en såpass åpen skjønnbestemmelse har en verdi, da den lett vil kunne influeres betydelig av det syn den enkelte dommer måtte ha på saken. I så fall vil ikke dommeren lengre anvende jus, men analysere et gitt faktum ene og alene ut fra rimelighetsbetraktninger og vurdere eventuell lemping på denne bakgrunn. Dette kan etter mitt skjønn være et uheldig utslag av at bestemmelsen er såpass skjønnsmessig utformet. Det er for øvrig ingenting i veien for at den alminnelige lempningsbestemmelsen i skl. § 5-2 anvendes *i tillegg* til petrl. § 7-3 (3), men dette synes lite praktisk.<sup>228</sup>

Som vist over er det grunn til å begrense ansvaret med henvisning til inadekvat årsakssammenheng. Spørsmålet kan dog reises om omfanget av petroleumslovens lempningsbestemmelse er så omfattende at den må anses for å konsumere eventuell inadekvans, altså ved at adekvansvurderingen bakes inn i lempningsvurderingen.

Etter mitt skjønn må svaret på dette klart nok være benektende. Selv om hensynene som begrunner lempning og adekvans til en viss grad er sammenfallende, er det for det første andre

---

<sup>226</sup> Se Petroleumsloven (2009) s. 555 for en nærmere gjennomgang av bestemmelsen.

<sup>227</sup> Se Lødrup (2009) s. 429

<sup>228</sup> Det synes lite aktuelt at ansvaret kan lempes etter petrl. § 5-2 dersom man kommer til at ansvaret ikke kan lempes etter petrl. § 7-3. Se også Petroleumsloven (2009) s. 559

vurderingskriterier som skal anvendes ved vurderingen av inadekvat årsakssammenheng. Lempningsregelens funksjon er utelukkende å redusere erstatningsomfanget i de tilfeller hvor det kan bli helt ruinerende for skadevolder.<sup>229</sup> Dette er også et moment i adekvansvurderingen, men denne vurderingen favner bredere enn det lempningsbestemmelsen gjør. I en adekvansvurdering vil et tap som er lite i kroner og øre kunne bortfalle, mens dette er nærmest utenkelig i et spørsmål om lempning. Adekvansreglene skal skåne skadevolder for de tap som ikke står i en rimelig nærhet til skadefølgen, mens lempningsreglene skal verne skadevolder mot de særlig tyngende følger av en skadevoldende handling.

Det kan problematiseres hvordan spørsmålet om lempning forholder seg til spørsmålet om skadelidtes medvirkning og adekvansreglene for øvrig. Spørsmålet som kan formuleres er, hva skal vurderes først? Rettspraksis viser her at spørsmålet om lempning kommer inn på et tidspunkt *etter* at erstatningens størrelse er avklart, og eventuelt redusert som følge av skadelidtes medvirkning og/eller inadekvans.<sup>230</sup> Rt. 1997 s. 883 gjaldt spørsmål om utmåling av erstatning og oppreisning ved personskade, samt eventuell reduksjon ved både skadelidtes medvirkning og reduksjon ved lempning. Førstvoterende uttaler på dommens side 887 at «*Jeg beregner først As tap, for deretter å vurdere om erstatningen skal settes ned*». I tapsberegningen finnes følgelig spørsmålet om både skadelidtes medvirkning og eventuell inadekvans som grunnlag for reduksjon. Lempningsregelen retter seg dog til selve *omfanget av det totale konstaterte tapet*, og kommer dermed *etter*.

Det må på denne bakgrunn være klart at lempningsbestemmelsen i § 7-3 eksisterer i tillegg til eventuell reduksjon i erstatningen som følge av enten skadelidtes medvirkning eller manglende adekvans.

#### **4.5 Kan skattereglene medføre en form for begrensning av ansvaret?**

I denne delen er spørsmålet om skattesystemet kan sies å fungere som en *begrensning* for rettighetshavergruppen. Dersom man tenker seg en situasjon hvor en innretning eid av rettig-

---

<sup>229</sup> Lødrup (2009) s. 430

<sup>230</sup> Lødrup (2009) s. 429

hetshavergruppe A forårsaker en utblåsning av råolje hvor man har en stor andel ulike skadelidte, vil rettighetshaverne være erstatningsansvarlige etter petrl. § 7-3.

Spørsmålet som da kan reises er hvorvidt det skattemessige aspektet ved dette medfører en form for begrensning, da erstatningsutbetalingene vil bli ansett som fradragsberettigede. Ved at man opererer med et nettoinntektsbeløp i norsk skatterett, vil dette eventuelt medføre at erstatningsutgiftene trekkes fra bruttoinntekten, og at skattleggingen vil omfatte et mindre beløp. Dersom rettighetshaver A har inntekter på 500 MNOK fra petroleumsvirksomheten ett år, og en skade på 200 MNOK er fradragsberettiget, vil skatteplikten til rettighetshaver være på 300 millioner i stedet for 500 millioner.

Utgangspunktet etter petrsktl. § 2 (1) er at så fremt ikke annet fremgår av petroleumsskatte- loven eller Stortingets vedtak om skatt til staten, skal skatt svares etter de alminnelige bestemmelserne i skatteloven.<sup>231</sup> Etter sktl. § 6-1 kan det kreves fradrag for «*kostnad som er pådratt for å erverve, vedlikeholde eller sikre skattepliktig inntekt*». Bestemmelsen oppstiller et krav om oppofrelse og et krav om tilknytning.<sup>232</sup> Oppofrelsesvilkåret vil klart nok foreligge dersom man betaler erstatning, det å betale erstatning er utvilsomt å oppgi noe.<sup>233</sup> Tilknytningsspørsmålet er et spørsmål om kostnaden «*pådratt for å erverve, vedlikeholde eller sikre skattepliktig inntekt*». Oppofrelsen av fordelen må ha tilknytning til skattepliktig inntekt.<sup>234</sup> Det kan her vises til § 6-2 (2) som slår fast at «*annet tap i virksomhet*» også er fradragsberettiget. § 6-2 er kun en utfylling av § 6-1.<sup>235</sup>

Spørsmålet om erstatningsforpliktelser er å anse som fradragsberettiget tap har vært oppe i Høyesterett.<sup>236</sup> I Høyesteretts avgjørelse inntatt i Rt. 1987 s. 1184 slår førstvoterende fast på dommens side 1190 at «*Det er etter mitt syn ikke tvilsomt at Skandia Lloyd A/S vil ha krav på fradrag i inntekten hvis og når inkassokundene får utbetalt det beløp de har krav på.*» Saken

---

<sup>231</sup> Lov om skatt og formue og inntekt av 26. mars 1999 nr. 14

<sup>232</sup> Zimmer (2009) s. 174 – 175.

<sup>233</sup> Dette gjelder ikke dersom tapet dekkes av forsikringsselskapet, i så fall vil fradragsretten måtte begrenses til å gjelde egenandelen.

<sup>234</sup> Zimmer (2009) s. 174

<sup>235</sup> Zimmer (2009) s. 203

<sup>236</sup> Zimmer (2009) s. 203 flg.

gjaldt et inkassofirma som ved å underslå noen øre av hvert beløp de krevde inn for sine kunder gjorde penger. Spørsmålet gjaldt inkassofirmaets arbeidsgiveransvar.

For fradragsberettigelse av erstatningsansvar ved culpa slås det fast av førstvoterende i Rt. 1951 s. 918 at *«Jeg finner det ikke tvilsomt at om en avisutgiver enten virksomheten blir drevet med personlig ansvar eller i aksjeselskaps form, forandrer partifarven på en avis, vil dette under vanlige forhold være et tap i næring»*. Avisutgiveren hadde her stilt sin avis til disposisjon for NS under krigen, og ble ilagt en erstatningsforpliktelse for dette etter krigen. I dommen kom Høyesterett til at dette ikke var fradragsberettiget, da erstatningsansvaret kom som en følge av forsettlig overtredelse. I litteraturen er det hevdet at erstatningsansvar som følge av forsettlig eller grov uaktsomhet ikke er fradragsberettiget.<sup>237</sup>

Erstatningsansvar pådratt ved forurensning fra petroleumsinnretning vil følgelig være fradragsberettiget, med mindre skaden er voldt ved grov uaktsomhet eller forsett. Det er ingenting i særregelen i petralsktl. § 3 som rokker ved dette utgangspunktet. Dette medfører at skattesystemet fører til at staten går glipp av betydelige skatteinntekter fra petroleumsvirksomheten dersom det oppstår et erstatningsansvar. Det er etter mitt skjønn grunn til å problematisere hvorvidt nettoinntektsbegrepet medfører en hensiktsmessig situasjon.

Skattesatsen for petroleumsvirksomhet er på 78 %, hvorav 27 % utgjør alminnelig selskapskatt og 51 % særskatt etter petralsktl.<sup>238</sup> På grunn av den høye skattesatsen vil staten gå glipp av betydelig større skatteinntekter i de tilfeller hvor rettighetshavergruppen kan kreve fradrag i beskatningen, eksempelvis vil statens «tap» være på 78 millioner dersom erstatningsforpliktelsen er på 100 MNOK. Dersom en dynamittfabrikk eksploderer med påfølgende erstatningsansvar vil staten gå glipp av kun 27 skattemillioner i det samme eksempel. Det er etter mitt syn grunn til å problematisere hvorvidt denne fradragsretten svekker prevensjonshensynet, ved at man vil kunne fradra de millionene man betaler i erstatning ved den kommende ligning. Med dagens regulering fører dette altså til at tapet flyttes fra rettighetshaver til staten. Etter mitt syn kan det klart nok problematiseres hvorvidt dette er et heldig utslag av nettoinntektsprinsippet.

---

<sup>237</sup> Zimmer (2009) s. 204

<sup>238</sup> Se petralsktl. § 5 med videre henvisninger.

## 4.6 Oppsummering

Problemstillingen i dette kapittelet var hvilke begrensingsregler som kan gjøres gjeldende av rettighetshavergruppen og skipseieren. Som gjennomgangen har vist er det flere aktuelle regler som kan medføre en begrensning i primæransvaret, både for rettighetshaver og skipseier. Samtidig er det nok grunn til å si at skipseieren er i en særstilling, all den tid sistnevnte kan gjøre gjeldende *ansvarsbegrensninger*. Dette må forstås på bakgrunn av forskjellene i det faktum rettighetshaveransvaret og transportøransvaret er ment å regulere.

Det er etter mitt skjønn grunn til å problematisere forholdet mellom det å ha et objektivt ansvar i utgangspunktet, og samtidig en rekke regler som kan medføre begrensninger i dette ansvaret. Et objektivt ansvar ivaretar særlig for skadelidte et hensyn til *enkelhet* – det skal både være lett å avdekke hvem som er ansvarlig, og videre *at* vedkommende faktisk er ansvarlig. Dette gjelder naturligvis også i utgangspunktet her, men samtidig er det grunn til å minne om at reglene om ansvarsfritak ved visse skadetyper, skadelidtes medvirkning, inadekvans og eventuell lempning medfører betydelige skjønnsmessige og til tider kompliserte vurderinger. På denne bakgrunn er det etter mitt syn grunn til å hevde at forutberegneligheten som kommer med et objektivt ansvar i utgangspunktet, vil konsumeres av de betydelige skjønnsmessige begrensingsreglene som foreligger. På denne måten vil et skadeoppgjør som i utgangspunktet må anses som enkelt for skadelidte, gjerne ende opp med en komplisert og potensielt langtekkelig prosess hvor rettighetshavergruppen naturligvis vil forsøke å begrense sitt ansvar så godt det lar seg gjøre.

## 5 Kanalisering av ansvaret - ansvarsbegrensning for enkelte aktører

### 5.1 Tema og problemstilling

Det er som tidligere påpekt en omfattende gruppe aktører som opererer innen petroleumsvirksomheten og i forbindelse med tanktransport av råolje. En rekke av disse risikerer å forvolde en forurensningsskade gjennom sitt arbeid, altså langt flere enn bare rettighetshavergruppen og tankskipseieren som er ansvarssubjekt i hhv. petroleumsløven og sjøloven. Men det er ikke adgang til å fremme erstatningskrav mot alle som har forvoldd skaden, og som i utgangspunktet har oppfylt vilkårene for erstatningsansvar.

Kanaliseringsreglene innebærer at ansvaret plasseres hos noen andre enn den som rent faktisk har forvoldd skaden, og fungerer på denne måten som et *vern* mot erstatningsansvar for visse aktører. I stedet for at losen bærer ansvaret dersom tankskipet grunnstøter som følge av uakt-som opptreden fra losen, kanaliseres i stedet ansvaret til skipseieren som ansvarssubjekt i sjøloven § 191.

For petroleumsløvens vedkommende gjelder dette entreprenører, leverandører og øvrige som volder skade i forsøk på å begrense en skade. For sjølovens vedkommende gjelder dette medlem av besetningen, los, reder eller disponent dersom disse ikke eier skipet, berger eller noen andre som volder skade med ønske om å begrense forurensningsskade.

Formålet med kapittelet er å gjennomgå kanaliseringsreglene i både petroleumsløven og sjøloven. En problemstilling som reiser seg er hvorvidt hensynet til prevensjon ivaretas ved at man plasserer ansvaret hos en annen enn den som faktisk er ansvarlig. En annen problemstilling er at kanaliseringsreglene ikke omfatter *alle* utover rettighetshaver / skipseier, og problemstillingen er derfor om de som faller utenfor vernet *bør* falle utenfor. Sist er det et spørsmål om begrunnelsen for i det hele tatt å kanalisere ansvaret *bør* aksepteres, da dette bryter med utgangspunktet i erstatningsretten om at den som har forvoldd et tap fullt og helt skal erstatte dette dersom vilkårene for ansvar foreligger.<sup>239</sup>

---

<sup>239</sup> Krüger (1975) s. 89

## 5.2 Hvilke hensyn begrunner regler om kanalisering?

Spørsmålet i dette underkapittelet er hvilke hensyn som begrunner at man har et regler om kanalisering. Som påpekt over bryter kanaliseringsregler med tankegangen om at den ansvarlige for en skade er erstatningsansvarlig. En problemstilling som skissert over er derfor hvorvidt man bør akseptere et regelverk som bryter med denne formen for begrunnelse.

### 5.2.1 Hensynet til skadevolder

Et av de mest sentrale hensynene som anføres som en begrunnelse for kanaliseringsregler er hensynet til *skadevolder*.<sup>240</sup> Tanken er at de mindre aktørene som deltar i virksomheten og som er vernet av kanaliseringsbestemmelsene ikke har den samme økonomiske interessen i virksomheten som eksempelvis rettighetshavergruppen, og at sistnevnte derfor bør bære risikoen. Det vil medføre en økonomisk risiko som ikke vil samsvare med den økonomiske interessen i deltagelse i virksomheten dersom entreprenøren offshore skal måtte bære risikoen for forurensningsskade, og man sørger derfor for å plassere ansvaret på den med den største økonomiske interessen i virksomheten. I forlengelsen av dette bør det naturligvis påpekes at de aktørene som ikke er rettighetshavere, i alminnelighet ikke har den samme økonomiske bæreevnen som rettighetshaveren må antas å ha.<sup>241</sup>

Begrunnelsen er altså at den risiko det enkelte leverandørselskap til offshoreindustrien vil påta seg ved å bære ansvaret for eventuell forvoldelse av forurensningsskade ikke samsvarer med den økonomiske interessen det enkelte selskap har ved å delta i interessen. Det kan derfor antas at den enkelte leverandør eller entreprenør i stedet ville avstått fra deltagelse i virksomheten, noe som naturligvis heller ikke er en ønskelig situasjon. Det er nok trygt å hevde at det er ønskelig at offshorenæringen bidrar med arbeidsplasser og annen næringsaktivitet. Det kunne derfor blitt problematisk om risikoen for å bli pålagt erstatningsansvar i ekstremklassen hadde fungert som avskrekkende for den enkelte aktør.

---

<sup>240</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-1983) s. 74 for petroleumslovens vedkommende.

<sup>241</sup> Eks. petrl. § 3-5 og petroleumsforskriften § 10 bokstav a, hvor selskapets finansielle kapasitet skal vektlegges ved konsesjonstildeling.

Et annet hensyn som bør fremheves, er forholdet til forsikringsreglene. Dersom man kanalisere ansvar til de beste mulighetene for forsikring ligger, vil kanaliseringsreglene samtidig kunne ivareta pulveriseringshensynet.<sup>242</sup> I tillegg kan kanaliseringsregler fungere utmerket for å *unngå* dobbeltforsikring, og på denne måten holder kostnadene til forsikring nede på et minimum.<sup>243</sup> Dette skjer ved at en rekke aktører ikke risikerer erstatningsansvar som følge av kanaliseringsreglene, og behøver dermed ikke ta ut forsikring. Dette er ønskelig også rent samfunnsøkonomisk. Som jeg skal komme tilbake til senere lar dette seg dessverre ikke gjennomføre med dagens regulering, særlig for petroleumslovens vedkommende.<sup>244</sup>

Begrunnelsen over vedrørende et enkelte selskaps økonomiske interesse kan nok kritiseres, og må kunne anses for å være treffende kun i visse tilfeller. For det første er det ingen automatikk i at mindre entreprenørselskaper som driver i offshoreindustrien befinner seg i en spesielt mye dårligere økonomisk situasjon enn den enkelte rettighetshaver gjør. De færreste vil vel si at den økonomiske situasjonen til selskaper som Aker Solutions, Schlumberger og Halliburton ikke er særlig robuste, noe som naturligvis også gjelder en rekke andre aktører innenfor oljeservicebransjen. I så fall er nok poenget med at risikoen ikke samsvarer med den økonomiske interessen et slikt selskap vil ha for å drive innenfor bransjen mer treffende enn det at man risikerer økonomisk ruin.

Videre kan man samtidig si at risikoen for økonomisk ruin i aller høyeste grad eksisterer også hos den enkelte rettighetshaver. Dersom en forurensningsskade blir tilstrekkelig stor, eller rammer særlig sårbare steder er det ingenting i veien for at erstatningssummene blir av fullstendig ekstreme størrelser. Dette illustreres ved å minne om erstatningssummene som British Petroleum som rettighetshaver måtte bære etter utblåsningskatastrofen i Mexicogolfen i 2011. Pr. mars 2013 hadde BP brukt over 40 milliarder dollar på katastrofen, noe som med dagens kurs tilsvarer rundt 250 milliarder kroner. Et tap av denne klassen vil for det første være vesentlig høyere enn de forsikringsdekninger man har tegnet, og det resterende vil da måtte bæres av rettighetshavergruppen selv. Dette vil kunne føre til konkurser, alternativt alvorlige

---

<sup>242</sup> Krüger (1975) s. 96

<sup>243</sup> Krüger (1975) s. 96

<sup>244</sup> Se mer om dette i kapittel 6.



økonomiske problemer for en rekke større aktører som bedriver utvinning av råolje på norsk sokkel.

For sjølovens del er hensynet til skadevolder ikke like fremtredende som det er for petroleum-slovens vedkommende.<sup>245</sup> Man kan gjerne formulere seg som Krüger ved å hevde at «*Tapsfi-nansieringsspørsmålene må åpenbart vies større oppmerksomhet enn prevensjonsaspek-tet*».<sup>246</sup> Spørsmålet kan derfor reises om det er ulikheter som *tilsier* at man begrunner kanali-seringsreglene ulikt i de to lovene.

For det første kan det fremheves at det for skipseieren fremstår mindre klart at vedkommende har en mer robust økonomi enn de som er vernet av kanaliseringbestemmelsene. Ei heller er det åpenbart at skipseieren har den største økonomiske interessen, og dette gjelder særlig for de tilfeller hvor rederen eller lasteeieren som ikke eier skipet er vernet. Det kan her minnes om at skipseieren kun har oljen i sin *besittelse*, han er ikke nødvendigvis samtidig eier av ol-jen.<sup>247</sup> I disse tilfeller er det etter mitt skjønn grunn til å hevde at særlig lasteeieren, altså ved-kommende som eier oljen om bord som typisk vil være en rettighetshaver, har den *klart* stør-s-te interessen i at transporten gjennomføres. Som det fremgår av punkt 5.2.2 er de retts tekniske hensyn særlig fremtredende ved utformingen av ansvarsreglene for sjølovens vedkommende, blant annet ble ansvaret lagt til skipseier for at skadelidte lett skulle vite hvem han skulle fremme sitt krav mot. Etter mitt skjønn er den trygghet som kanaliseringreglene med en kor-responderende forsikringsplikt gir skadelidte, det viktigste formålet for sjølovens vedkom-mende. Den begrunnelsen som tilsier en kanalisering av ansvaret for rettighetshavergruppens vedkommende, treffer ikke i samme grad for skipseieren – til dette er den økonomiske inter-essen i det å *eie* petroleumen for stor.

---

<sup>245</sup> Se NOU 1973:46 s. 22 som fremhever det at eieren hefter på objektivt grunnlag, ansvaret er forholdsvis høyt og han har en forsikringsplikt som de bærende hensyn bak reglene. Her er det i stedet hensynet til skadelidte som er dominerende.

<sup>246</sup> Krüger (1975) s. 97

<sup>247</sup> Dette varierer selvfølgelig meget, og for bøyelastetilfellene er det som tidligere påpekt ikke uvanlig at skip-seieren også eier oljen i skipet.

### 5.2.2 Gjenopprettingshensynet – hensynet til skadelidte

Skadelidtes interesse i et erstatningsoppgjør er å få dekket sine tap som har oppstått som følge av den skadevoldende handling. Gjenoppretting av skadelidtes økonomiske situasjon vil kunne skje dersom det eksisterer en solvent skadevolder som kan pålegges å betale erstatning for det forvoldte tap.<sup>248</sup> Dette forutsetter at skadevolder har midler til å dekke kravet, det å ha et krav mot en skadevolder som ikke er i stand til å betale for seg er av liten verdi. Kanaliseringsreglene sammenholdt med forsikringsplikten medfører at skadelidtes utsikter til å få dekning for sitt krav bedres til det ytterste, og på denne måten er det viktig å se hen til *samspillet* mellom kanalisering, et objektivt ansvar og forsikringsreglene.<sup>249</sup>

Kanaliseringsreglene har samtidig et betydelig innslag av retts tekniske hensyn ved seg. Det kan by på vanskeligheter for skadelidte å avdekke hvem som har forvoldt skaden i det enkelte tilfelle, utover at det avdekkes at skaden stammer fra enten en innretning eller et tankskip. I slike tilfeller ivaretar det objektive erstatningsansvaret som kanaliseres til rettighetshaver og skipseier skadelidtes behov for å avdekke hvem han skal fremme kravet mot. Dette er gjennomgående for sjølovens vedkommende, og som tidligere påpekt var det nettopp av retts tekniske hensyn man valgte å plassere ansvaret på eier.<sup>250</sup>

*I seg selv* vil ikke en regel om kanalisering medføre annet enn at visse vil beskyttes mot krav. Men det er muligheten for et samspill mellom ansvars plassering og forsikringsregler som gjør kanaliseringsreglene egnet til å ivareta gjenopprettingshensynet. Ved at rettighetshavergruppen og skipseieren er *pålagt* å forsikre sitt ansvar som kan oppstå som en konsekvens av virksomheten, vil skadelidte ikke risikere at det ikke finnes midler til dekning av sitt krav. Kanaliseringsreglene må på denne måten ses på i et større bilde for skadelidtes vedkommende, og for skadelidte vil reglene medføre trygghet som en følge av den korresponderende forsikringsplikten som følger med ansvaret. Et annet aspekt som bør nevnes i denne grad er selvfølgelig at både rettighetshavergruppen og skipseieren er aktører som enkelt vil kunne skaffe seg dekkende forsikring, sett hen til deres finansielle posisjon.

---

<sup>248</sup> Lødrup (2009) s. 110

<sup>249</sup> Krüger (1975) s. 100

<sup>250</sup> Se over i punkt 3.2.3.2

Et annet poeng som kan fremheves, er sammenhengen mellom interessen til skadevolder og skadelidte. For skadelidtes del er det strengt tatt lite interessant om vedkommende kan holde seg til en entreprenør eller en los *i tillegg* til at vedkommende kan holde seg til rettighetshaver eller skipseieren. De to sistnevntes ansvar er jo uansett forsikret, og følgelig er den skadelidtes muligheter for dekning gode. Sammenholder man det minimale fordelsaspektet skadelidte har ved å kunne holde seg til de som er vernet av kanaliseringsbestemmelsene, med den risikoeksponering dette ville medføre, kan det nok hevdes at dette er uforholdsmessig. Risikoen den enkelte aktør påtar seg er for stor sammenlignet med den «ulempe» skadelidte må tåle.

### 5.2.3 Hvilke hensyn utelates?

Selv om de hensyn som nå er gjennomgått, fremstår som velbegrunnede, er det ikke til å komme fra at denne reguleringen går på bekostning særlig av hensynet til prevensjon.<sup>251</sup> En rekke av de aktørene som er vernet av kanaliseringsreglene er i en slik posisjon at de har gode muligheter til å ivareta hensynet til sikkerhet slik at forurensningsskader kan oppstå. Ikke sjelden er det slik at de som er vernet, har enda bedre muligheter enn det eksempelvis rettighetshavergruppen har. En boreentreprenør har for eksempel bedre mulighet til å sørge for gode rutiner som er egnet til å ivareta hensynet til sikkerhet i boreoperasjonen enn det rettighetshavergruppen har.

Dersom boreriggentreprenøren ikke risikerer noe erstatningsansvar med mindre vedkommende har forvoldt skaden grovt uaktsomt eller forsettlig, kan det nok spørres om det ikke vil kunne etableres en holdning hvor man ikke er så interessert i å unngå de mindre alvorlige skader. Det vil jo ikke få noen erstatningsmessige konsekvenser for vedkommende. At man derfor ikke vil være like interessert i å sørge for de beste arbeidsrutiner og gode instruksjoner er det en viss risiko for. Eventuell preventiv effekt må i så fall komme ved at rettighetshaveren eller skipseieren legger strenge føringer på hvordan arbeidet skal utføres, og eventuelt true med at man ikke ønsker å inngå kontrakter senere dersom det oppstår forurensningsskader. Det preventive aspektet ved et kanaliseringsansvar vil etter mitt skjønn måtte karakteriseres som begrenset sammenlignet med det man ville hatt ved et direkte erstatningsansvar.

---

<sup>251</sup> Se også Fleischer (1983) s. 435

Erstatningsansvar kan gjerne omtales som en plassering av risiko, hvor den som er nærmest til å bære risikoen for skaden også bærer ansvaret dersom skaden faktisk inntreffer.<sup>252</sup> I alminnelighet er ansvaret kanalisert til de aktører som har den største interessen i virksomheten, dette gjelder i særegenhet rettighetshavergruppen. Men for sjølovens vedkommende, hvor man plasserer ansvaret på skipseier kan dette synes mindre treffende, eksempelvis dersom rederen på et bare boat certeparti forvolder skade. I slike tilfeller må kanaliseringsreglene i stedet forstås på bakgrunn av hensynet til skadelidte, og at vedkommende enkelt skal avdekke ansvarssubjektet, og samtidig være trygg på dekning for sitt krav. I sistnevnte tilfelle viker hensynet til risikoplassering til fordel for tapsfinansieringsspørsmålet.<sup>253</sup>

## 5.3 Innholdet i kanaliseringsbestemmelsene

### 5.3.1 Tema og problemstilling.

Spørsmålet i det videre er *hvem* som er vernet av kanaliseringsbestemmelsene, og videre hva det innebærer å være vernet av kanaliseringsbestemmelsene. En naturlig problemstilling knyttet til dette er da hvem som faller *utenfor* kanaliseringsvernet, og videre hvorvidt det fremstår som velbegrunnet at nettopp disse faller utenfor kanaliseringsreglene.

Felles for kanaliseringsbestemmelsen både i petroleumsloven og sjøloven er at de regulerer adgangen til å fremme erstatning mot den aktuelle skadevolder uttømmende.<sup>254</sup> Dette innebærer at man ikke kan fremme krav mot skipseieren basert på et ulovfestet objektivt ansvar, og samtidig holde vedkommende ansvarlig med hjemmel i sjøl. § 191. Det ansvar som følger av oljeansvar reguleres følgelig eksklusivt av reglene i hhv. petroleumsloven kapittel 7 og sjøloven §§ 191. flg. Dette gjelder da selvfølgelig kun det erstatningsansvar som faller innunder det saklige og geografiske virkeområdet til lovverket.

Kanaliseringsreglene innebærer som nevnt at visse aktører ikke kan holdes ansvarlig for forurensningsskade. I stedet pålegges hhv. rettighetshavergruppen og skipseieren å erstatte skaden som inntreffer, og man sier at ansvaret kanaliseres. Det bemerkes kort at kanaliseringen ikke

---

<sup>252</sup> Lødrup (2009) s. 110

<sup>253</sup> Se også Krüger s. 97 flg.

<sup>254</sup> Se petrol. § 7-4 (1) og sjøl. § 193 (1)

er absolutt, og ved grovere former for skyld kan det være aktuelt å holde den *faktiske* skadevolder ansvarlig.<sup>255</sup>

### 5.3.2 Hvem er vernet av kanaliseringsbestemmelsene?

#### 5.3.2.1 Innholdet i petroleumsloven § 7-4.

Kanaliseringsregelen for petroleumslovens vedkommende finnes i petrl. § 7-4, og tre grupper av aktører vernes med hjemmel i bestemmelsen.

Etter bokstav a er entreprenører som utfører oppdrag eller arbeid i forbindelse med petroleumsvirksomheten, vernet. Dette er typisk entreprenører og underentreprenører som utfører ulike former for arbeid offshore. Særlig boreentreprenører, subsea leverandører og øvrige service- og hjelpefirmaer som utfører diverse oppdrag for rettighetshavergruppen vil typisk falle innunder denne bestemmelsen.<sup>256</sup>

Etter bokstav b er også leverandører beskyttet mot eventuelt erstatningsansvar for forurensningsskade. Både de som leverer standardutstyr og særskilt tilvirkede produkter, omfattes av bestemmelsen. Dersom en mekanisme som skal forhindre tilbakeslag i brønnen (eksempelvis en blow-out-preventer (BOP)), leveres med feil som fører til at man ikke klarer å stenge brønnen i en utblåsningssituasjon, og dette slås fast som uaktsomt, vil leverandøren ikke kunne holdes ansvarlig med henvisning til kanaliseringsbestemmelsene.

Det kan spørres om underleverandører er ment å være omfattet av kanaliseringsbestemmelsen i bokstav b, slik som underentreprenører er omfattet i bokstav a. Hensynet til vern av aktører som ikke har den samme økonomiske interessen i virksomheten taler klart nok for at man også lar bestemmelsen omfatte de mindre aktørene.<sup>257</sup> Rettskildematerialet for øvrig tyder heller ikke på en annen forståelse, og bestemmelsen bør derfor tolkes dit hen at både leverandører og underleverandører er omfattet av bokstav b.

---

<sup>255</sup> Se nærmere om dette i kapittel 6.

<sup>256</sup> Petroleumsloven (2009) s. 564

<sup>257</sup> I samme retning, Petroleumsloven (2009) s. 564

Etter bokstav c er den som forvolder en forurensningsskade ved å iverksette «tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, eller for å redde liv eller berge verdier som er kommet i fare i forbindelse med petroleumsvirksomheten, med mindre tiltaket utføres i strid med forbud nedlagt av offentlig myndighet eller utføres av en annen enn offentlig myndighet til tross for uttrykkelig forbud av operatør eller eier av de truede verdier» vernet. En forutsetning for at tiltaket i det hele tatt skal anses som en forurensningsskade som ikke kan gjøres gjeldende mot den som har foretatt tiltaket, er at tiltaket i det hele tatt anses som rimelig.<sup>258</sup> Det presiseres i forarbeidene at bestemmelsen er reservert for de tiltak som «objektivt sett fremsto som egnet til å avverge eller begrense skaden eller tapet, og at omkostningene måtte antas å stå i et rimelig forhold til de verdier som skulle beskyttes. Det er i og for seg uten betydning om de har ført til et godt resultat eller har vært nytteløse».<sup>259</sup> Bestemmelsen må forstås dithen at tiltaket må anses egnet fra et objektivt perspektiv.

Sist følger det av bokstav d at den som er ansatt hos den enkelte rettighetshaver eller hos noen av aktørene som er vernet av kanaliseringsreglene ikke kan holdes ansvarlig for forurensningsskade. Kanaliseringsbestemmelsen avskjærer med dette regressmuligheten etter arbeidsgiveransvar som skl. § 2-3 (1) åpner for. Uansett er det vel naturlig å anta at et slikt ansvar ville blitt lempet i betydelig grad, særlig med henvisning til det potensielle omfanget og vedkommende sin personlige økonomi.

### 5.3.2.2 Sjøloven § 193.

For sjølovens vedkommende er § 193 kanaliseringsbestemmelsen. For det første er alle medlemmer av besetningen, ansatte hos eier eller noen andre som eier svarer for, vernet mot erstatningsansvar etter bokstav a. Etter bokstav b kan det heller ikke fremmes krav mot losen eller annen person som utfører tjeneste for skipet, ei heller den som utfører berging av skipet så fremt det foreligger samtykke fra skipet, eller oppdrag av offentlig myndighet, jf. bokstav d.

Videre kan det heller ikke fremmes krav mot reder eller disponent dersom disse ikke eier skipet, og det kan heller ikke rettes krav mot befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av

---

<sup>258</sup> Ot.prp.nr. 72 (1982-83) s. 74

<sup>259</sup> NOU 1981:33 s. 35

lasten etter bokstav c. På dette punktet går kanaliseringen etter sjøloven lengre enn det konvensjonen legger opp til.<sup>260</sup> Etter konvensjonen er avlaster, eier eller mottaker av lasten ikke vernet.

Det kan på samme måte heller ikke fremmes krav mot noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade som definert i sjøl. § 191. Sist kan det heller ikke fremmes krav hos noen av de ansatte hos aktørene som er vernet av kanaliseringsreglene.

Det er grunn til å problematisere hvorfor man ønsker å verne reder og eier av lasten etter kanaliseringsbestemmelsen, og kanskje særlig det faktum at man verner eier av lasten ved å gå utover det konvensjonen legger opp til. Begrunnelsen for kanaliseringsregelen for sjølovens vedkommende er etter mitt skjønn særlig hensynet til skadelidte. Skipseieren hefter på et objektivt grunnlag for et høyt beløp med en korresponderende forsikringsplikt.<sup>261</sup> Hensynet til skadelidte er på denne måten godt ivaretatt gjennom denne reguleringen.

Samtidig fremstår det ikke spesielt velbegrunnet at man ønsker å verne lastens eier og reder. Lasteeieren er normalt oljeselskapene som er rettighetshavere til utvinningstillatelse i petroleumsløven, og er sammen med redere normalt særdeles solide økonomiske selskaper med gode muligheter for å forsikre sitt ansvar. Særlig for bøyelastertransporten fremstår det dårlig begrunnet at eieren av bøyelastertransporten skal bære all forurensningsrisiko, da dette er en såpass tett integrert del av selve petroleumsutvinningen initiert av rettighetshavergruppen. Det er etter mitt skjønn grunn til å problematisere om man ikke burde skilt mellom bøyelastertransport og øvrig transport av olje som last i bulk. Førstnevnte er såpass tett knyttet til oljevirkosomheten, og utøver i realiteten den samme funksjonen som rørledningstransporten medfører.

Et argument som taler i motsatt retning er naturligvis prevensjonshensynet, da lasteeieren ikke vil ha begrensede muligheter til påvirkning av risikofaktorer. Men prevensjonshensynet synes uansett ikke å være det mest sentrale i forbindelse med utformingen av kanaliseringsbestemmelsens for sjølovens vedkommende. Dette illustreres godt dersom man ser hen til at rederen i

---

<sup>260</sup> Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 13

<sup>261</sup> NOU 1973:46 s. 22

de tilfeller vedkommende *ikke* eier skipet, er vernet av kanaliseringsreglene. I disse tilfeller er det åpenbart at reder har bedre muligheter til å gjennomføre nødvendig kontroll, utrustning og instruksjoner som bør kunne føre til en trygg seilas, enn det skipseieren har.

### 5.3.3 Hvem faller utenfor kanaliseringsbestemmelsene?

Over er gjennomgått hvem som er vernet av kanaliseringsreglene både etter petroleumsloven og sjøloven. Som tidligere påpekt er det en rekke aktører i bransjen, og på langt nær alle er vernet av kanaliseringsreglene. Problemstillingen i det videre er hvem som *faller utenfor* kanaliseringsreglene, og videre hvorvidt det fremstår *rimelig* vurdert ut fra hensynene som begrunner kanaliseringsreglene i utgangspunktet, at disse ikke skal nyte godt av vernet.

Et konkret eksempel kan nevnes fra forliset av tankskipet Erika utenfor kysten av Frankrike i 1999, med påfølgende betydelige oljeutslipp. Her ble det bekreftet at såkalte klassifikasjonsbyråer faller utenfor bestemmelsene for sjølovens vedkommende. Et klassifikasjonsbyrå klassifiserer skip i ulike kategorier, og sier samtidig noe om tilstanden det enkelte skip befinner seg i.<sup>262</sup> I etterkant av Erika-forliset forsøkte man å holde klassifikasjonsbyråene RINA og Bureau Veritas solidarisk ansvarlige med skipseieren for deler av kostnadene som forliset medførte.<sup>263</sup> Denne formen for selskaper nevnes ikke i kanaliseringsbestemmelsen, og faller følgelig utenfor. Dersom man i en slik situasjon kommer frem til at vilkårene for erstatningsansvar for øvrig foreligger, vil man kunne holde klassifikasjonsbyrået solidarisk ansvarlig med skipseieren etter § 191. I denne sammenhengen vil trolig spørsmålet om den nødvendige årsakssammenheng måtte vurderes som tvilsomt. Dersom et klassifikasjonsselskap skal kunne holdes ansvarlig må det kunne påvises at de culpøse eller forsettlige handlingene eller unnlåtelserne i forbindelse med klassifikasjonen er av en slik karakter at de står i årsakssammenheng med forurensningsskaden som inntreffer. Det aktuelle å vurdere i så fall vil måtte være om skipet ville seilt uavhengig av om klassifikasjonsrapporten hadde påpekt fundamentale svakheter – dersom man kan besvare dette bekræftende vil det ikke være noen årsakssammenheng. En tenkelig situasjon kan her være at man godkjenner skipets stand, og dette synker umiddelbart i det det kommer ut i rom sjø etter å ha lastet olje. Dersom skipets stand var svært dårlig på tidspunktet for klassifisering, vil i det minste spørsmålet kunne stilles om det ikke er

---

<sup>262</sup> DNV GL er et eksempel.

<sup>263</sup> Rafgård (2011) s. 296



grunnlag for å anse klassifikasjonen som så dårlig at den vil måtte danne grunnlag for erstatningsansvar.

Skipseieren bør i slike tilfeller som nevnt over kunne fremme et regresskrav mot klassifikasjonsbyråene, noe som igjen gir grunnlag for å problematisere skipseierens ansvar for å holde seg oppdatert på skipets tilstand. Utgangspunktet for regress i skl. § 5-3 er at det skal legges særlig vekt på «ansvarsgrunnlaget og forholdene ellers». Dette er i realiteten et spørsmål om i hvor stor grad man skal kunne stole på opplysninger fra klassifikasjonen og at tilstandsrapporten faktisk er tilstrekkelig solid. Her vil det trolig oppstå grensetilfeller. Det kan ikke forventes at skipseieren gjennomfører en like grundig undersøkelse av skipet som det klassifikasjonsselskapet gjør – det er jo en grunn til at klassifikasjonsselskapet betales for å gjøre en jobb. Samtidig kan ikke skipets eier ignorere det dersom det er åpenbart at skipet ikke er i god nok stand til å gjennomføre den aktuelle seilassen, på tross av at rapporten fra klassifikasjonsselskapet vitner om et skip i utmerket stand. Det er etter mitt skjønn grunn til å hevde at jo grovere skyld klassifikasjonsselskapet har utvist, samtidig som skipseieren har opptrådt uklanderlig, desto større grunn er det til å la skipseieren kreve regress for sitt tap som ansvarssubjekt etter § 191. Dette samsvarer også godt med utgangspunktet i skl. § 5-3 som påpekt over.

En annen aktør som ikke vil vernes av kanaliseringsreglene, da for petroleumslovens vedkommende, er en entreprenør som utfører noen form for arbeid på kontrakt med rettighetshavergruppe A, men som i forbindelse med arbeidet forvolder en forurensningsskade fra innretning B. Vedkommende entreprenør vil i disse tilfeller ikke ha noen avtale med rettighetshavergruppen på innretningen som skaden forvoldes fra, og vil derfor ikke være vernet av kanaliseringsbestemmelsen i § 7-4 bokstav a.<sup>264</sup> Dersom man minnes formålet om å verne de mindre aktørene med ulik økonomisk interesse i virksomheten kan dette unektelig anses uheldig. Det sentrale for entreprenøren er at hans virksomhet kan medføre en erstatningsrisiko, og for entreprenøren er det naturligvis uten interesse om skaden forvoldes fra innretning A som han har kontrakt med, eller innretning B. Dette kan muligens anføres som en svakhet ved kanaliseringsreglene. Samtidig må det påpekes at spørsmålet neppe er av de mest praktiske, risi-

---

<sup>264</sup> Petroleumsloven (2009) s. 566

koen for å forvolde en skade på naboinnretningen er betraktelig mindre enn den må antas å være på innretningen man faktisk utfører arbeid i forbindelse med.

På samme måte som over vil et skip som passerer gjennom feltet, og kolliderer med en bore-rigg og på denne måten forårsaker en utblåsning ikke å være vernet av kanaliseringsreglene. Vedkommende reder vil kunne hefte i henhold til det alminnelige rederansvaret i sjøl. § 151, men da sammen med rettighetshavergruppen og deres ansvar iht. petroleumsloven § 7-3. Etter mitt syn er dette hensiktsmessig. Det finnes ingen grunn til å kanalisere absolutt alt ansvar som *kan* oppstå som følge av petroleumsvirksomheten. For at kanalisering skal kunne forsvar- res, må det foreligge særegne hensyn som gjør dette berettiget i det enkelte tilfelle. Her er det også sentralt å ha for øyet at kanaliseringsreglene skal beskytte de aktører som opptrer i *virksomheten*, formålet med regelverket er naturligvis ikke å beskytte enhver som *kan* forvolde skade. Disse hensynene gjør seg selvfølgelig ikke gjeldende på helt generelt grunnlag, og det å fritta en skipsreder fra rederansvaret i et slikt tilfelle kan vanskelig anses berettiget. Rettig- hetshavergruppen har heller ingen mulighet til å kontrollere all skipstrafikk som måtte foregå i nærheten av deres felt.

## 5.4 Oppsummering

Temaet for dette kapitlet har vært kanaliseringsreglene, og problemstillingen har vært hvem som er vernet, hvem som faller utenfor, og om man *bør* akseptere kanaliseringsregler.

Det er utvilsomt flere gode argumenter for å akseptere kanaliseringsregler. Ved at kanalise- ringsreglene innebærer beskyttelse av de påstått mindre økonomisk robuste aktørene, er det attraktivt for også små selskap å delta i virksomheten. En annen positiv effekt oppnås i det man ser helheten i kanaliseringsreglene, da et objektivt ansvar plassert hos noen med en tilhø- rende forsikringsplikt gjør det både enkelt for skadelidte å vite hvem han skal fremme sitt krav mot samtidig som forsikringen gjør at vedkommende kan være trygg på å få dekket sitt krav.

Samtidig er det etter mitt syn grunn til å hevde at begrunnelsen for deler av kanaliseringsreg- lene i petroleumsloven ikke er helt treffende, og da særlig argumentene om at det vil innebære en så stor økonomisk risiko for de mindre aktørene å delta i virksomheten, at det er fare for at de vil avstå. Som påpekt er det grunn til å tro at en rekke av de mindre aktørene er svært soli-

de selskaper, og samtidig er det ingenting i veien for at man som rettighetshaver blir ansvarlig for skader som har ruinerende størrelse. Her er det derfor mer naturlig å se dette under synspunktet om at *risikoen ved å delta i virksomheten ikke samsvarer med den økonomiske interessen man har i deltagelsen.*

Avslutningsvis i denne delen kan det problematiseres om det ikke er grunn til å likestille eieren av bøyelasterne med eksempelvis en boreentreprenør, som også tidligere påpekt. Begrunnelsen for en slik tankegang må finnes i hvor tett integrert i selve petroleumsvirksomheten bøyelasteren befinner seg, og at man ser det under en form for *virksomhetsrisiko*. Man kunne tenkt seg at man søker å kanalisere alt forurensningsansvar som kan oppstå i relasjon til selve utvinningen og produksjonen offshore til rettighetshavergruppen, og i så fall vil det være naturlig at man også inkluderer bøyelasteren i denne kretsen av aktører. Dette forsterkes ytterligere dersom man ser forskjellen på en eierinteresse i petroleumen som rettighetshaveren har, samtidig som eieren av bøyelasteren kun har en «frakteinteresse». Det er etter mitt syn grunn til å hevde at det er forskjell mellom bøyelastertransport og den typen transport man har i større supertankere som frakter olje over verdenshavene. Bøyelastere eies gjerne av oljeselskaperne, og opererer gjerne *kun* som bøyelaster, ikke som andre former for tanktransport. Dersom man ser det hele under et synspunkt om en virksomhetsrisiko, kan gode grunner tale for å likestille bøyelastertransporten med boreentreprenøren, og at man på denne måten unntar bøyelastertransport fra ansvaret i sjøloven §§ 191 flg.

## 6 Unntak fra kanaliseringsreglene

### 6.1 Tema og problemstilling

Over er spørsmålene relatert til kanalisering av erstatningsansvar gjennomgått. Som nevnt er ikke kanaliseringsreglene absolutte. Dersom skadevolder har forvoldt skaden med tilstrekkelig grad av skyld, oppstår en regressadgang for hhv. skipseieren og rettighetshaver. For sjølovens vedkommende kan det også være aktuelt å la skadelidte fremme sitt krav direkte mot skadevolder.

Problemstillingen for dette kapitlet er *når* det er aktuelt å gjøre unntak fra kanaliseringsreglene. I samme anledning er det interessant å se hen til *hvorfor* man gjør unntak fra kanaliseringsreglene. En annen problemstilling som er interessant å se er hvordan kanaliseringsreglene med tilhørende unntak fungerer sammen med forsikringsinstituttet. I utgangspunktet vil kanaliseringsregler kunne føre til at man unngår dobbeltforsikring, men spørsmålet er om dette vil være tilfellet dersom man åpner for å gjøre unntak fra kanaliseringsreglene.

### 6.2 Hvilke hensyn begrunner unntak fra kanaliseringsreglene?

Som nevnt tidligere er begrunnelsen for å ha kanaliseringsregler til dels av hensyn til skadevolder, og til dels av hensyn til skadelidte. For skadevoldersiden er det sentralt at det skal være mulig for aktører som ikke har den samme økonomiske interessen, å delta i virksomheten uten å risikere ruinerende erstatningsansvar. Reglene om unntak fra kanaliseringsreglene kommer inn på det tidspunktet hvor man ikke lenger ser noen grunn til å beskytte vedkommende. Unntaksreglene har følgelig sin berettigelse hvor hensynene som verner skadevolder i utgangspunktet ikke lenger gjør seg gjeldende.

På denne bakgrunnen har man kommet frem til at reglene om kanalisering ikke bør opprettholdes i de tilfeller hvor skadevolder har forvoldt skaden ved grovere former for skyld.<sup>265</sup> I disse tilfeller bortfaller berettigelsen til å verne vedkommende fra et erstatningsansvar. Dette er den helt sentrale begrunnelsen for at kanaliseringsreglene ikke gjelder absolutt.

---

<sup>265</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-1983) s. 75

Ved at kanaliseringsreglene ikke gjelder absolutt, gjør regelverket det mulig å ivareta preven-  
sjonshensynet i det minste i noen grad.<sup>266</sup> Dersom man etablerer en mulighet for å bli erstat-  
ningsansvarlig ved de grovere former for skyld, er det naturlig at dette vil ha en viss innvirk-  
ning på aktørenes atferd. På denne måten etableres det et erstatningsrettslig incentiv for å  
unngå i det minste de grovere former for skadeforvoldelse.

Bestemmelsene kan også etter mitt skjønn fungere som en viss sikkerhetsventil mot de helt  
urimelige resultater. Hensynet til rimelig risikofordeling og det man vil anse som rettferdig  
ville ikke blitt ivaretatt dersom skadevolder kunne ha forvoldt skaden forsettlig uten å måtte  
bære noen form for risiko for denne typen grovere skadeforvoldelse.

## **6.3 Når kan regressansvar gjøres gjeldende?**

### **6.3.1 Petroleumsloven § 7-5**

#### **6.3.1.1 Hovedtrekk**

Utgangspunktet for regressadgangen som tilkommer rettighetshavergruppen følger av petrl. §  
7-5, og innebærer at rettighetshaver ikke kan kreve regress mot noen som er vernet av kanali-  
seringsbestemmelsen i § 7-4 med mindre «*vedkommende eller noen i hans tjeneste har hand-  
let forsettlig eller grovt uaktsomt*».

Bestemmelsens andre ledd åpner for å lempe det ansvaret vedkommende eventuelt må bære i  
en regressadgang.

#### **6.3.1.2 «Vedkommende eller noen i hans tjeneste»**

For at regressansvar skal kunne gjøres gjeldende, er det tilstrekkelig at skaden er voldt med  
tilstrekkelig grov skyld av noen i eksempelvis entreprenøren eller leverandørens tjeneste. Det-  
te medfører at man hefter for samtlige arbeidstakeres handlinger, og at det på denne måten  
etableres et rent objektivt arbeidsgiveransvar for de feil som er forvoldt med tilstrekkelig grov

---

<sup>266</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-1983) s. 75

skyld. Det etableres på denne måten en betydelig risikosfære for den enkelte entreprenør og leverandør ved at man hefter for alle sine arbeidstakere.<sup>267</sup>

Begrunnelsen for at man hefter for et såpass stort omfang av personer, må finnes i preven-  
sjonshensynet.<sup>268</sup> Man antar at et objektivt arbeidsgiveransvar vil være en oppfordring til en  
arbeidsgiver som driver på sokkelen til å benytte tilstrekkelig kvalifisert personell, og samti-  
dig sørge for at personellet har fått tilstrekkelig opplæring og at det etableres gode kontrollru-  
tiner.<sup>269</sup>

Det er grunn til å kritisere denne begrunnelsen. For at man skal kunne spore noen preven-  
sjonseffekt er det en forutsetning at det faktisk er *mulig* å påvirke risikoen for skade. Det er  
naturligvis fullstendig umulig for entreprenøren å føre kontroll med alle ansatte, og dersom en  
ansatt finner ut en dag at han skal forvolde alvorlig skade, er det vanskelig å ha tilstrekkelige  
kontrollrutiner som vil kunne fange opp dette. De tiltak en arbeidsgiver kan iverksette, vil  
særlig være egnet til å sørge for at man unngår den simple uaktsomhet, ved å sørge for gode  
arbeidsrutiner, god opplæring samt tilstrekkelig oppfølging. Men de grovere former for skade-  
forvoldelse er uansett meget vanskelig for entreprenøren å sikre seg mot.

Dette forsterkes naturligvis ytterligere ved at man hefter for hele sin sfære av ansatte. Dersom  
man kun har ansvaret for toppledelsen i et selskap, altså noe lignende som personsfæren i sjø-  
loven § 194 ved unntak fra begrensingsreglene, vil det være betydelig lettere for entreprenør-  
ren å sørge for preventive tiltak som vil kunne omfatte alle. Det er etter mitt syn grunn til å  
spørre om det vil være noen særlig preventiv effekt i det hele tatt ved å ha et såpass vidtrek-  
kende ansvar som det her etableres. Reglene vil vanskelig kunne ha den ønskede preventive  
effekten dersom entreprenøren er vel kjent med at han uansett ikke vil kunne nå ut til alle, og  
på denne måten bærer ved seg en latent risiko. Prevensjonsaspektet ved regelverket slik det i  
dag er utformet, bør derfor ikke overdrives.

---

<sup>267</sup> Alternativet er naturligvis at man kun hefter for noen i sin ledelse. Se Ot.prp.nr 72 (1982-83) s. 75 hvor dette  
ble foreslått fra Justisdepartementet i høringsrundene.

<sup>268</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-83) s. 75

<sup>269</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-83) s. 75

### 6.3.1.3 «Grovt uaktsomt eller forsettlig»

Som nevnt innledningsvis, er det kun aktuelt å gjennomskjære kanaliseringsreglene dersom skaden er forvoldt grovt uaktsomt eller forsettlig. Bakgrunnen for at man krever at skaden er forvoldt ved denne formen for skyld, er at kanaliseringsreglene lett ville blitt uthulet dersom man kunne ha krevd regress også for den simple uaktsomhet.<sup>270</sup> Dersom det hadde vært adgang til å fremme krav mot de som er vernet mot kanaliseringsreglene ved alminnelig uaktsomhet, ville det ikke være mye realitet i den beskyttelse kanaliseringsreglene er ment å gi.

Forsett er den grovste formen for skadeforvoldelse i den erstatningsrettslige sammenheng. I alminnelighet foreligger forsett i de tilfeller hvor vedkommende med hensikt har forvoldt skaden, alternativt hvor vedkommende har holdt det for sannsynlig at skaden vil inntreffe.<sup>271</sup> Grensedragningen har ingen relevans for spørsmålet om det foreligger regressrett for rettighetshavergruppen, da det her uansett er tilstrekkelig at det foreligger grov uaktsomhet etter § 7-5. Men spørsmålet vil kunne ha avgjørende betydning for hvorvidt skadevolder kan få dekket sitt erstatningskrav av sin eventuelle assurandør. Bakgrunnen for dette er at assurandøren vil kunne avslå dekning i de tilfeller hvor skadevolderen har forvoldt skaden forsettlig jf. forsikringsavtaleloven § 4-9, hvor det fremgår at assurandøren ikke er ansvarlig dersom sikrede «forsettlig har fremkalt forsikringstilfellet».<sup>272</sup>

Grov uaktsomhet er en mindre alvorlig skyldgrad enn forsettet, og kan omtales som en kvalifisert form for uaktsomhet. Vurderingsnormen som anvendes i spørsmålet om det foreligger grov uaktsomhet er som tidligere nevnt, et spørsmål om vedkommende har opptrådt særlig klanderverdig eller med et markert avvik fra den forsvarlige handlemåte.<sup>273</sup> Det er sikker rett at det skal foretas en konkret helhetsvurdering hvor en rekke momenter kan ha relevans, men spørsmålet er i det videre hvorvidt det er mulig å si noe konkret om selve petroleumsvirksomheten og dens særegenheter i denne vurderingen.

---

<sup>270</sup> NOU 1981:33 s. 30

<sup>271</sup> Lødrup (2009) s. 129

<sup>272</sup> Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 heretter «fal».

<sup>273</sup> Rt. 1989 s. 1318

For det første opererer man med kompliserte arbeidsoppgaver og prosesser i et særskilt risikofylt arbeidsmiljø, blant annet med en potensiell eksplosjonsfare. Det er på det rene at høy risiko for skade tilsier den ytterste grad av aktsomhet i det enkelte tilfelle.<sup>274</sup> Dette fører samtidig til at en atferd lettere vil kunne karakteriseres som grov uaktsom, all den tid terskelen for å operere med et markert avvik fra den forsvarlige handlemåte etter mitt syn må være lavere i offshoresituasjonene enn for øvrig.

Videre er det naturligvis sentralt hvorvidt entreprenøren overholder de arbeidsspesifikasjoner som gis til det enkelte arbeid, og som er relevante for sikkerheten og risikoen for forurensningsskader. Dersom slike instruksjoner som har til formål å avverge forurensningsskader tilsidesettes, vil dette være et viktig moment i favør av å pålegge ansvar som må karakteriseres som grovt uaktsomt. Et slikt argument vil også kunne forsvares med henvisning til det alminnelige ønsket om å unngå forurensningsskader – petroleumsnæringen skal komme alle til gode. Videre vil prevensjonshensynet tale sterkt for en slik forståelse.

I tillegg spiller virksomhetskravene og sikkerhetsreguleringen som finnes i virksomheten en viktig rolle. Som en konsekvens av det betydelige skadepotensialet man opererer innunder, er man pålagt en rekke krav som skal føre til størst mulig sikkerhet i virksomheten. Eksempelvis følger det av petrl. § 9-1 at virksomheten skal foregå *«slik at et høyt sikkerhetsnivå kan opprettholdes og utvikles i takt med den teknologiske utvikling»*. Videre fremgår det av § 9-2 at beredskapen skal utformes med tanke på å kunne møte situasjoner som kan medføre forurensning. Departementet er gitt hjemmel til å utforme forskrifter som omhandler beredskaps spørsmålet i § 9-2 (1) in fine. Det er et klart argument i favør av å anse en handling som uaktsom i de tilfeller hvor skadevolder overtrer bestemmelser som har til formål å avverge den situasjon som inntreffer.<sup>275</sup> Det er etter mitt syn grunnlag for å hevde at den som overtrer regelverk som har til formål å forhindre forurensningsskade, lett vil måtte anses for å ha forvoldt skaden ved grov uaktsomhet. På grunn av de særegne risikoelementene som finnes i virksomheten, vil terskelen selvfølgelig være lav for at noe skal anses som uaktsomt i utgangspunktet, men det vil samtidig senke terskelen for at noe må anses for å være grovt uaktsomt.

---

<sup>274</sup> Lødrup (2009) s. 141

<sup>275</sup> Lødrup (2009) s. 137



Gjeldende rett medfører at den enkelte entreprenør hefter helt ned til den enkelte ansattes grove uaktsomhet. Spørsmålet er om dette er hensiktsmessig, eller om man heller burde ha reservert regressretten for grov skadeforvoldelse av selskapets ledelse.<sup>276</sup>

Som påpekt over medfører reguleringen visse vansker når det gjelder prevensjonshensynet. I tillegg er det grunn til å påpeke at reguleringen fører med seg et utstrakt behov for dobbeltforsikring, da man som entreprenør naturligvis vil føle behov for å forsikre seg mot den enkeltes ansatte grove uaktsomhet. Som nevnt er det mulig for arbeidsgiver å iverksette tiltak som kan fange opp den alminnelige uaktsomhet, men det er betydelig verre å fange opp den grove uaktsomhet eller forsettet. Etter mitt syn kan mye tale for at kanaliseringsreglene ville ha fungert bedre dersom man hadde reservert regressretten for de tilfeller hvor skadene er forvoldt ved grovere former for skadeforvoldelse fra noen i selskapets ledelse.

For det første ville dette ha ført til et reelt vern for de aktører som ikke har den samme økonomiske interessen i virksomheten. Med dagens regulering løper man som en mindre entreprenør en risiko for at en ansatt forvolder skade ved grov uaktsomhet som vil kunne medføre regressansvar. Dette på tross av at det er vanskelig for selskapets ledelse å sørge for at slik skadeforvoldelse ikke skal kunne skje. Denne risikoen står dermed i kontrast til hensynet om at kanaliseringsreglene skal verne om de aktører med mindre økonomisk interesse i virksomheten. I så fall er det langt lettere å akseptere et regressansvar dersom skaden er forvoldt av noen i selskapets ledelse, i slike tilfeller har vedkommende en særlig stilling som sannsynligvis vil måtte identifiseres som selskapets egne.<sup>277</sup> Dersom vedkommende svikter, er det liten grunn til å verne selskapet mot ansvar.

I tillegg taler hensynet til å unngå dobbeltforsikring for ovennevnte løsning. Rettighetshavergruppen har en forsikringsplikt, og vil ha forsikret sitt potensielle ansvar. Men entreprenørselskapet vil på grunn av dagens regulering trolig se seg nødt til å tegne ansvarsdekning for sine ansattes eventuelle grove uaktsomhet. På denne måten vil begge parter sitte med forsikring for

---

<sup>276</sup> Se Kaasen (2006) s. 737 flg. for en gjennomgang av reguleringen av ansvar i petroleumskontrakter. Et viktig hensyn er her å sørge for klare ansvarssoner for å unngå lange prosesser, samt enkelt avklare forsikringsbehovet slik at man vil kunne unngå dobbeltforsikring.

<sup>277</sup> Se nærmere Zak (2013) s. 64 angående identifikasjon i forsikringsrettslig sammenheng.

noe som i realiteten er det samme ansvaret. Dersom man i stedet kun åpner for en regressadgang i de tilfeller hvor *forurensningsskaden* er forvoldt av noen i selskapets ledelse eller noen som utfører sentrale ledelsesfunksjoner er det etter mitt skjønn grunn til å hevde at store deler av dobbelforsikringsproblematikken vil bortfalle. Bakgrunnen for dette er at selskapets ledelse i alminnelighet er så langt unna selskapets *operative* funksjoner, og det er særlig disse som medfører en fare for forurensningsskader. Man vil følgelig ikke se behovet for å utta forsikring for denne typen skadeforvoldelse fra noen i selskapets ledelse. Etter mitt skjønn er dette en bedre løsning både med henvisning til prevensjon, oppfyllelse av hensynet bak kanalisering og ønsket om å unngå dobbeltforsikring.

### 6.3.2 Sjøloven § 193 (3)

Sjøloven § 193 (3) regulerer skipseierens adgang til å fremme krav om regress mot noen som i utgangspunktet er vernet av kanaliseringsbestemmelsen i § 193 (2). Utgangspunktet er som i petroleumsløven at regressadgangen er avskåret, med mindre «*vedkommende*» har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt, og samtidig med «*forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå*».

Bestemmelsen i siste ledd slår fast at regresskrav ikke kan fremmes med mindre vedkommende har forvoldt skaden med tilstrekkelig skyld av de som er nevnt i § 193 (2) bokstav a, b, d, e eller f. Bokstav c, som omfatter «*rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten*» er altså ikke undergitt den samme beskyttelse mot regressansvar som de øvrige er. I de tilfeller hvor noen av de som nevnt i bokstav c har forvoldt skaden, er det derfor tilstrekkelig at skaden er forvoldt ved alminnelig uaktsomhet for at skipseieren skal kunne fremme regressansvar mot vedkommende etter alminnelige regressregler i skl. § 5-3.<sup>278</sup> Begrunnelsen i forarbeidene er at man vanskelig kan anse det berettiget dersom skipets reder eller disponent skal være vernet mot regressansvar dersom noen av disse har forvoldt skaden uaktsomt.<sup>279</sup> Problemstillingen som da kan reises, er hvordan dette forholder seg til det alminnelige rederansvaret. Det å fremme krav direkte etter rederansvaret i § 151 må utelukkes på grunn av kanaliseringsregelen i utgangspunktet, her kan det først fremmes krav dersom kravet er forvoldt ved grov uaktsomhet eller

---

<sup>278</sup> Falkanger, Bull (2010) s. 189

<sup>279</sup> Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 14

forsett.<sup>280</sup> Men hva om skipseieren mot formodning ikke skulle klare å betale, og assurandøren er konkurs, vil da skadelidte kunne oppnå dekning for sitt krav?

I slike tilfeller vil erstatningsfondet opprettet med hjemmel i 1992-fondskonvensjonen løse situasjonen for skadelidte.<sup>281</sup> Erstatningsfondet kan blant annet tre inn i de tilfeller hvor skipseieren og vedkommende assurandør ikke er i stand til å dekke det pådratte ansvar, jf sjøl. § 201 jf. artikkel 4 (1) i konvensjonen.<sup>282</sup> Dersom man legger sammen kravene som kan fremmes mot både erstatningsfondet og tilleggsfondet er dette ca. 10 – 11 milliarder norske kroner.<sup>283</sup> Skadelidtes dekningsutsikter i slike situasjoner bør derfor normalt anses for å være gode, og gjenopprettingshensynet ivaretas. For reders del vil vedkommende risikere regresskrav fra fondet med hjemmel i konvensjonens artikkel 9 (2). På denne måten vil ikke reder stilles bedre enn dersom eier hadde måttet utbetale.

For de øvrige som er vernet av kanaliseringsbestemmelsen i bokstav a, b og d – f er det et krav om at man har opptrådt tilstrekkelig klanderverdig for at regress skal være aktuelt. For en gjennomgang av ansvarsterskelen vises det til **punkt 4.2.3.2** om unntak fra begrensingsreglene.

Sammenligner man regressadgangen i sjøloven § 193 med den som finnes for interessentskapet i petroleumsloven § 7-5, ser man at selve terskelen for regressansvar er høyere i sjøloven. Dette ved at kravet om at vedkommende må ha holdt det for sannsynlig at skaden ville inntre, som i praksis vil etablere et krav om forsett med *hensyn til skadefølgen*. Dersom man forsettlig forårsaker ødeleggelse på en tank på skipet, men ikke holder det for sannsynlig at dette vil medføre forurensningsskade, vil det ikke være adgang til å skjære igjennom regressreglene. I petroleumsloven er det som tidligere gjennomgått aktuelt med regress ved grov uaktsomhet.

En annen forskjell er omfanget til hvem den enkelte hefter for. I petroleumsloven er det på det rene at regressrett foreligger dersom noen i vedkommende sin organisasjon forvolder skaden.

---

<sup>280</sup> Se nærmere under i **6.4**.

<sup>281</sup> Bull, Falkanger (2010) s. 191

<sup>282</sup> Bull, Falkanger (2010) s. 191

<sup>283</sup> Bull, Falkanger (2010) s. 191

Man hefter derfor på dette grunnlag ned til den enkelte ansatte, mens det i sjøloven er et krav om at «*vedkommende har voldt skaden*». Dette begrenser omfanget, og viser til innholdet i bokstavene a – f, med unntak for bokstav c. Her må man følgelig tolke begrepet «*vedkommende*» ut fra innholdet i den enkelte bokstav som er aktuell. Noe grunnlag for at man hefter ned til den enkelte ansatte, kan vanskelig forankres i ordlyden «*vedkommende*», dette må i så fall finnes i den enkelte bokstav, eksempelvis i bokstav a «*medlem av besetning, ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for*».

## **6.4 Adgangen for skadelidte til å fremme sitt krav direkte mot skadevolder**

### **6.4.1 Petrl. § 7-4 (3) og (4)**

Spørsmålet om skadelidte kan fremme krav direkte mot skadevolder reguleres av §§ 7-4 (3) og (4) for petroleumslovens vedkommende.

Bestemmelsens tredje ledd regulerer situasjonen hvor rettighetshavergruppen er idømt erstatningsansvar, men ikke betaler innen den forfallstiden som er fastsatt i dommen. I så fall kan skadelidte kreve skadevolder direkte for tapet i samme utstrekning som rettighetshaver kan kreve regress av skadevolder. Det oppstilles følgelig et krav om at skaden er forvoldt enten forsettlig eller grovt uaktsomt. I tillegg følger det av ordlyden at det må foreligge en dom som slår fast at rettighetshavergruppen er erstatningsansvarlig, og betalingsforpliktelsen kan ikke være oppfylt.<sup>284</sup> Det bemerkes at bestemmelsen ikke forrykker skadelidtes adgang til å holde rettighetshavergruppen ansvarlig i tillegg.<sup>285</sup>

Fjerde ledd i bestemmelsen regulerer tilfeller hvor rettighetshaver er skadelidt etter en forurensningsskade forvoldt av noen som er vernet av kanaliseringbestemmelsene. Rettighetshavergruppen kan i slike tilfeller kreve dekning for sine tap i samme utstrekning som rettighetshaver kan kreve regress etter § 7-5, altså oppstilles det samme krav om kvalifisert skyld.

---

<sup>284</sup> Bestemmelsen er inntatt særlig med de tilfeller hvor utenlandske rettighetshavere opererer på norsk sokkel for øye. Det ble under lovforarbeidene slått fast at flere hevdet at det kunne være problematisk å få fullbyrdet en dom mot utenlandsk skadevolder i skadevolders hjemland, og bestemmelsen er følgelig inntatt for å ivareta skadelidtes hensyn i disse tilfeller. Se ot.prp.nr. 72 (1982-1983) s. 74

<sup>285</sup> Ot.prp.nr 72 (1982-1983) s. 74

Bestemmelsen gjelder de situasjoner hvor rettighetshavergruppen er direkte skadelidt, eksempelvis ved tingskade på innretninger som følge av forurensningsskaden.

Det er etter mitt syn grunn til å påstå at det opereres med en svært streng og gjennomført kanalisering mot rettighetshavergruppen. Det er kun situasjonen hvor rettighetshavergruppen ikke innfrir betalingsforpliktelse fastsatt i dom, det kan være aktuelt for skadelidte å fremme sitt krav direkte mot eksempelvis entreprenøren. Utover dette har ikke utenforstående skadelidte noen anledning til å kreve sitt tap direkte erstattet fra den som faktisk har forvoldt skaden. Det kan problematiseres hvorvidt dette er en svakhet ved at skadelidtes utsikter til dekning forverres ved kun å ha ett subjekt å forholde seg til. Dette må dog avvises, da det ansvarssubjektet man kan fremme krav mot, normalt er svært solid økonomisk. Videre er rettighetshavergruppen pålagt å forsikre sitt ansvar i en viss utstrekning, noe som også vil komme skadelidte til gode.

Reguleringen kan også forsvares med hensyn til retts tekniske hensyn. Ved at skadelidte vet at han kan forholde seg til rettighetshavergruppen på objektivt grunnlag, unngår vedkommende problemer med å anføre at ansvaret er forvoldt med tilstrekkelig skyld for å kunne skjære igjennom kanaliseringsreglene. For skadelidtes vedkommende er det i realiteten lite interessant **hvem** han får dekning fra, så fremt dekningen faktisk skjer. Hensynet til skadelidte er etter mitt skjønn godt ivaretatt ved den reguleringen man her oppstiller.

#### **6.4.2 Sjøloven § 193 (2) siste setning**

For sjølovens vedkommende opererer man med en større adgang for skadelidte til å fremme sitt krav direkte mot skadevolder. Her etableres adgangen til å fremme krav direkte umiddelbart det foreligger skadeforvoldelse med tilstrekkelig grov skyld.

Adgangen til å fremme krav må forstås på bakgrunn av bestemmelsen som angir **hvem** som er vernet av kanaliseringsreglene. Utgangspunktet i § 192 (2) første setning er at erstatningskrav ikke kan gjøres gjeldende mot de som nevnes i bokstavene a – f. Men dette er ikke mer enn et utgangspunkt, da siste setning i § 192 (2) slår fast *«unntatt hvis vedkommende selv har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå»*. Dersom skadeforvoldelsen er tilstrekkelig grov, kan skadelidte følgelig fremme sitt

krav umiddelbart mot skadevolder. Det vises til det som er sagt over i punkt **4.2.3.2** og **6.3.2** når det gjelder innholdet i ansvarsterskelen.

I de tilfeller hvor skaden er forvoldt med tilstrekkelig grovhet av skyld vil man følgelig ha to ansvarssubjekter å forholde seg til, som da vil måtte være solidarisk ansvarlige for skaden iht. den alminnelige regel i skl. § 5-3. Det kan nok argumenteres for at dette vil representere en fordel for skadelidte, da vedkommende vil ha en større andel formuesmasse å søke dekning for sitt krav i. Samtidig er det vel etter mitt syn grunn til å tro at hensynet til skadelidtes dekningsmuligheter i utgangspunktet må være gode gjennom et objektivt ansvar og tilhørende forsikringsplikt.

Samtidig vil ansvarsbegrensningsreglene lett opptre som et innhugg i gjenopprettingshensynet. I tilfeller hvor tapet er tilstrekkelig stort, vil det følgelig være en betydelig fordel for skadelidte å kunne forholde seg til enda et ansvarssubjekt. Videre vil ingen av de som er vernet i § 192, kunne gjøre gjeldende ansvarsbegrensninger.<sup>286</sup> Eventuell begrensning for vedkommende sin del vil måtte skje med henvisning til adekvans, skadelidtes medvirkning eller eventuell lempning. Det er etter mitt syn liten grunn til å lempe ansvaret i de tilfeller hvor skaden er forvoldt forsettlig, og det er etter mitt syn grunn til å anføre at dette også vil ha relevans for spørsmålet om inadkvans. I de tilfeller hvor skadevolderen har forvoldt skaden ved forsett bortfaller mye av grunnlaget for å verne vedkommende mot større erstatningsansvar.<sup>287</sup> I slike tilfeller vil man måtte falle tilbake på utgangspunktet i norsk rett om at skadelidte skal ha dekning for sitt fulle økonomiske tap, og det er ingen grunn til å tro at ansvaret vil begrenses vesentlig med henvisning til inadkvans eller lempningsbestemmelsen.

## **6.5 Oppsummering**

Problemstillingen for dette kapitlet har vært i hvilken utstrekning det kan gjøres unntak fra kanaliseringsreglene, og videre se på hvordan unntaksreglene blant annet har relevans for reglens samspill med forsikringsinstituttet.

---

<sup>286</sup> Reders ansvar for denne typen skader kan heller ikke begrenset etter sjøl. § 173.

<sup>287</sup> Lødrup (2009) s. 379

Etter mitt skjønn er det grunn til å problematisere om det ikke hadde vært en bedre løsning dersom man hadde åpnet for regressansvar for petroleumslovens vedkommende kun i de tilfeller hvor skaden var forvoldt av noen av selskapets ledelse. På denne måten er personkretsen mer håndterlig, slik at man faktisk kan forsøke å etablere et preventivt element i reguleringen. Samtidig er det etter mitt syn grunn til å tro at dette ville ha ført til en mindre utstrekning av dobbeltforsikring, noe som dagens regulering fører med seg i vid utstrekning. Dette er etter mitt skjønn uheldig.

## 7 Forsikringsplikten

### 7.1 Tema og problemstilling

For ansvarssubjektet både etter petroleumsloven og sjøloven kan erstatningssummene man må pålegges å betale, gjerne bli av helt ekstreme summer. Dette kan være en utfordring både for skadevolder og for skadelidte. For skadevolders del kan dette representere betydelige vanskeligheter med å unngå en konkurssituasjon. For skadelidtes del kan dette igjen være en trussel for skadelidtes mulighet for å få dekning for sine krav, og deretter få gjenopprettet sin økonomiske situasjon. Blant annet for å møte disse problemene foreligger det en plikt både for rettighetshavergruppen og for skipseieren til å forsikre sitt potensielle ansvar.

Problemstillingen for dette underkapittelet er derfor *omfanget av* forsikringsplikt som påhviler partene, og det nærmere innholdet i dette. Videre er det et spørsmål hvorfor man i det hele tatt har en *plikt* til å forsikre sitt ansvar, og samtidig hvordan dette påvirker reglene. Som en konsekvens av at man har en plikt til å forsikre sitt eventuelle ansvar, er det interessant å vurdere hvorvidt dette kan ha konsekvenser for om erstatningsansvaret fungerer preventivt. Er det grunn til å tro at partene vil være mindre interesserte i å unngå skadeforvoldelse dersom ansvaret uansett er forsikret?

### 7.2 Hvorfor har man en forsikringsplikt?

De regler som begrunner en *plikt* til å forsikre sitt ansvar, må særlig forstås med henvisning til skadelidtes utsikter til å få dekket sine tap.<sup>288</sup> Særlig dersom man bedriver risikofylt virksomhet som kan skade andre enn en selv, vil det være mer aktuelt for det offentlige å pålegge noen å tegne forsikring. Det er liten trøst for en skadelidt dersom han blir sittende igjen med en fordring i skipseierens konkursbo. Ved å etablere en plikt til å tegne ansvarsforsikring vil skadelidte være sikret dekning gjennom forsikringssummen som rettighetshaveren har tegnet seg for.<sup>289</sup> Dette forsterkes ytterligere dersom skadelidte kan fremme sitt krav direkte mot forsikringsselskapet, da han i disse tilfeller ikke bærer eventuell risiko for at forsikringsselskapet avslår dekning overfor den sikrede.

---

<sup>288</sup> Bull (2008) s. 32

<sup>289</sup> Bull (1988) s. 96



I tillegg til at skadelidte har en interesse i at potensielle skadevoldere tegner ansvarsforsikringer som vil kunne dekke de tap skadelidte måtte ha, har også skadevolderen selv en interesse i å forsikre sitt potensielle ansvar. Ved å betale en årlig forsikringspremie skaper både skipseieren og interessentskapet en form for trygghet for seg selv, da man slipper unna med å betale egenandel i de tilfeller hvor skadetilfellet inntreffer og katastrofen er et faktum. På denne bakgrunn sikrer man seg selv mot det man gjerne kan omtale katastrofeansvaret. Forsikringsplikten innebærer følgelig et betydelig trygghetsselement også for ansvarssubjektene.

Forsikring i seg selv har et pulveriserende element ved seg.<sup>290</sup> Ved å tegne forsikring muliggjør man pulverisering av tapet. Bakgrunnen for dette er naturligvis at utbetalingen fra forsikringsselskapet muliggjøres av alle premieinnbetalinger fra de øvrige kundene som tegner forsikring i det aktuelle forsikringsselskap. På denne måten er alle sine små bidrag med på å gjøre svært store utbetalinger mulig fra forsikringsselskapet, uten at dette selv vil kunne gå konkurs.

I eldre teori er spørsmålet drøftet om ikke skadelidte bør bære en større del av forsikringsplikten i de tilfeller hvor de virkelig store erstatningskravene inntrådte, og da ved at man selv tegnet seg særlig for tingskadeforsikringer.<sup>291</sup> Bakgrunnen for dette var at forfatteren så for seg en for stor utstrekning av private ansvarsforsikringer, og at det i stedet var hensiktsmessig at skadelidte forsikret seg gjennom ting- og ulykkesskadeforsikringer. Etter mitt skjønn passer en slik tankegang dårlig med hensynet til rimelig risikofordeling. Selv ved tegning av forsikringer er det en kostnad, og dette fører med seg at skadelidte vil måtte bære forsikringskostnader, og trolig også kostnader til egenandeler ved eventuell forsikringsutbetaling. Dette stemmer dårlig overens med utgangspunktet om at den som skaper en risiko selv vil måtte bære følgene av denne dersom risikoen skulle materialisere seg i en skade. Særlig gjør dette seg gjeldende på oljeforurensningsområdet, all den tid man her har større aktører som kan tegne forsikring, og tapene lett vil kunne bli svært omfattende. Dette skaper igjen behov for store forsikringssummer. Den beste løsningen må derfor klart nok være å plassere forsikringsplikten på ansvarssubjektene.

---

<sup>290</sup> Lødrup (2009) s. 88

<sup>291</sup> Andersen (1976) s. 28 – 29

### 7.3 Innholdet i forsikringsplikten for rettighetshavergruppen

Kravet til forsikringsdekning som påhviler rettighetshavergruppen hjemles i petroleumsforskriften § 73.<sup>292</sup> Utgangspunktet etter bestemmelsens første ledd er at den virksomhet som rettighetshaveren driver etter petroleumslovens kapittel 3 og 4 til enhver tid, skal være forsikret.<sup>293</sup> Forsikringsplikten er videre presisert i andre ledd til minimum å omfatte skade på innretninger (bokstav a), forurensningsskade og annet ansvar overfor tredjemann (bokstav b), fjerning av vrak og opprydding som følge av uhell (bokstav c) og forsikring av egne arbeidstakere som er engasjert i virksomheten (bokstav d).

Forsikringsplikten oppstiller et minimumskrav. Ordlyden «*i det minste må forsikringen omfatte*» gjør dette klart.<sup>294</sup> I det videre vil denne avhandlingen kun behandle spørsmål om forsikring av forurensningsansvar etter bokstav b.

Det omfang forsikringen skal ha følger av tredje ledd. Utgangspunktet er at rettighetshaveren skal sørge for «*rimelig forsikringsdekning ut fra hensynet til risikoeksponering og premiekostnader*». Omfanget avgrenses ikke nærmere, og man er overlatt til en skjønnsmessig vurdering hvor momentene risiko og premiekostnader må sammenholdes.<sup>295</sup> Departementet er i femte ledd gitt hjemmel til å pålegge ytterligere forsikringsdekning, og skal underrettes ved utløpet av hvert kalenderår om de forsikringsavtaler som til enhver tid er tegnet.

Reguleringen har svakheter når det gjelder ivaretagelsen av gjenopprettingshensynet. Det å overlate forsikringsplikten til en vurdering av risikoeksponering og premiekostnader gir strengt tatt ikke særlig veiledning, og dette forsterkes ved at det er den enkelte rettighetshaver som i utgangspunktet skal sørge for tilstrekkelig forsikringsdekning. Man kan på denne måten ende opp med flere forskjellige forsikringsdekninger fra ulike selskap, og disse ulikhetene kan

---

<sup>292</sup> Forskrift av 27. juni 1997 nr. 653

<sup>293</sup> Det klart mest aktuelle er utvinningstillatelsen etter petrl. § 3-3, men også som rørledningseksemplene har vist; utbyggings- og driftstillatelser etter §§ 4-2 og 4-3. Undersøkelsesvirksomhet etter kapittel 2 er ikke underlagt noen forsikringsplikt. Dette må forstås på bakgrunn av den svært begrensede forurensningsrisikoen som eksisterer i denne perioden. Undersøkelsestillatelse etter kapittel 2 innebærer i stor grad kartlegging av havbunnen og de bergarter som finnes, eksempelvis ved seismikkskyting.

<sup>294</sup> Bull (1988) s. 100

<sup>295</sup> Bull (1988) s. 97

gjærne vise seg både når det gjelder omfang og innhold av forsikringen. Særlig sentralt vil her spørsmålet om tredjemanns adgang til å fremme sitt krav direkte mot forsikringsselskapet være; i hvilken utstrekning kan eksempelvis et forsikringsselskap gjøre gjeldende de innsigelser selskapet kan gjøre overfor sikrede, også gjeldende overfor skadelidte? Departementet har en viss mulighet til å pålegge ytterligere forsikringsdekning, og skal som påpekt underrettes årlig om de forsikringsavtaler som eksisterer. Men dette kan vanskelig anses som en fullgod løsning, all den tid det er lang tid mellom hver gjennomgang, og det samtidig ikke er noe i veien for at forsikringsavtalene enten utløper eller endres underveis.<sup>296</sup> For skadelidte er det en sentral del av tryggheten vedkommende er interessert i å føle, å vite at det foreligger både en gyldig forsikringsdekning og videre at denne til enhver tid faktisk oppfyller de krav myndighetene oppstiller.<sup>297</sup> Den kontrollen departementet her evner å utføre må kunne karakteriseres som vag.

Den beste løsningen for skadelidte er selvfølgelig om det ansvar som interessentskapet kan pålegges, er fullt ut forsikret. Men, for interessentskapet som er ubegrenset ansvarlig dette svært problematisk. Det å forsikret et ubegrenset ansvar er mest sannsynlig umulig. En ubegrenset forsikringsdekning innebærer en total risikooverføring fra rettighetshaver til forsikringsselskapet, og sistnevnte vil i slike tilfeller måtte ta en så stor forsikringspremie for å forsøke å prise den aktuelle risiko at hele avtalen sannsynligvis vil være lite attraktiv for noen av partene. Det må derfor anses både umulig og lite hensiktsmessig for den enkelte rettighetshaver å forsøke å forsikre hele sitt potensielle erstatningsansvar. I stedet bør forsikringssummen tilpasses til den aktuelle risiko virksomheten fører med seg, og dette danner grunnlag for noen refleksjoner rundt kravet til *rimelig* forsikringsdekning.

Etter mitt skjønn er det naturlig å differensiere kravene til forsikringsdekning ut fra hvilken virksomhet som bedrives. Det faktum at gassutvinning har et betydelig lavere forurensningspotensial enn det råoljeutvinningen har tilsier at sistnevnte virksomhet forsikres for betydelig høyere beløp. For de tilfeller hvor det utvinnes både olje og gass på samme felt, bør forsikringsfokuset plasseres på oljerisikoen, da det er særlig denne som skaper den største risikoen for forurensningsskader.

---

<sup>296</sup> Bull (1988) s. 105

<sup>297</sup> Bull (1988) s. 105

Et annet spørsmål er om det er grunn til å differensiere ut fra hvor *store* oljefelt man opererer fra. Kan det hevdes at et lite oljefelt bør kunne ha mindre forsikringsdekning enn det et større oljefelt bør ha? Etter mitt skjønn er det lite hensiktsmessig å differensiere kravene til dekning ut fra omfanget på feltet. Også feltene som må anses som «små», dersom man sammenligner med øvrige felt, er gjerne forbundet med store mengder råolje. Og det er vel ikke slik at det er nødvendig med særlig enorm størrelse på utslippet før tapene blir store. I så måte kan det nok være mer hensiktsmessig å differensiere kravene til forsikring ut fra *hvor* feltet er plassert. Det er eksempelvis mer naturlig å krevne høyere forsikringsdekning i de tilfeller hvor feltet befinner seg nærmere land, og eksempelvis i nærheten av sårbare naturområder. Dette vil samsvare godt med hensynet til risikoeksponering, da de økonomiske konsekvensene av en forurensningsskade særlig viser seg i det utslippet eventuelt når land.

Forsikringsplikten som påhviler interessentskapet, kan etter mitt skjønn kritiseres ved dens vage innhold. Dette kan medføre en risiko for ulike forsikringsdekninger og ulik adgang for skadelidte til å fremme sitt krav direkte mot assurandøren. Forsikringspliktens formål er i stor grad å ivareta hensynet til skadelidte, slik at vedkommende skal få dekning for sitt krav. Utforming av reguleringen kan i stedet true dette hensynet. Etter mitt skjønn er det grunn til å hevde at det hadde vært en bedre løsning med strengere krav fra myndighetssiden, slik at man hadde hatt det klart for seg hvilken forsikringsplikt en har. Det er ingenting i veien for å innføre et krav om at et nærmere angitt beløp skal være forsikret, eksempelvis én milliard. I tillegg burde man ha oppstilt krav som ivaretar skadelidtes hensyn i et erstatningsoppgjør, eksempelvis regler om direct action, og regler som behandler de innsigelser assurandøren kan gjøre gjeldende mot kravet mot selskapet.<sup>298</sup> En potensiell løsning hadde naturligvis vært og inntatt krav om nærmere angitte former for dekning i konsesjonsvilkårene.

Poenget er at ovennevnte vil kunne sikre i det minste en viss grad av likhet mellom interessentskapene. Det må antas å være ønskelig med en viss grad av forutberegnelighet for både skadevolder og skadelidte, førstnevnte i det å vite hvilken dekning vedkommende må ha for å oppfylle kravene, sistnevnte for å vite at hans interesser er trygge uavhengig av hvilket felt

---

<sup>298</sup> Se Bull (1988) s. 59 for en nærmere gjennomgang av problemstillinger relatert til skadelidtes krav mot assurandøren.

skaden rammer fra. Funksjonen departementet yter som en form for «kontrollorgan» er ikke egnet til å ivareta denne funksjonen.<sup>299</sup> Det kan i stedet være hensiktsmessig at kravene stilles i forkant i stedet for dagens ordning med etterfølgende kontroll.

## **7.4 Innholdet i forsikringsplikten for tankskipseieren**

### **7.4.1 Omfanget av forsikringsplikten**

I motsetning til petroleumslovens regulering har man en nærmere presisert forsikringsplikt i sjøloven. Etter § 197 følger det at skipets eier som ansvarssubjekt er pliktig til enhver tid å ha forsikret sitt potensielle ansvar etter § 194. Det ansvaret skipseieren kan pådra seg er på denne måten bestandig forsikret. Skadelidte er trygg på at det beløp skipseieren vil måtte betale, er forsikret.

Etter mitt skjønn er en slik løsning å foretrekke sammenlignet med løsningen det legges opp til i petroleumsloven. Hensynet til skadelidte ivaretas i større utstrekning ved at man sørger for en forsikringsdekning som samsvarer med det ansvaret skipseieren kan ilegges. Dersom ansvaret skulle overstige begrensningssummene, vil tilleggsfondet og begrensningssondet komme inn å bidra med midler slik at skadelidte får dekket sine tap.<sup>300</sup> Videre ser man her at pulveriseringstankegangen har gode grunner for seg av hensynet til skadelidte. Dersom man får veltet den største delen av ansvaret over på et forsikringsselskap som har muligheten til å pulverisere ansvaret ved å spre utbetalingen på mange premieinnbetalinger fra ulike forsikringskunder, vil ikke skadevolder risikere ruin.

### **7.4.2 Skadelidtes stilling**

Den rett man måtte ha etter en forsikringsavtale til å få dekket et erstatningsansvar gjelder ikke ubetinget. Skadelidte for sin del har ingen avtale med forsikringsselskapet som sådan, skadelidte kan i stedet være tilgodesett i de avtaler sikrede inngår med forsikringsselskapet.<sup>301</sup> Forsikringsavtalen som skipseieren har med forsikringsselskapet, kan gjerne inneholde begrensninger med hensyn til situasjoner hvor selskapet ikke påtar seg å dekke tapet. Spørsmålet

---

<sup>299</sup> Se også Bull (1988) s. 105

<sup>300</sup> Se kapittel 4.2.2 med videre henvisninger angående fondene.

<sup>301</sup> Bull (2008) s. 542

er om og eventuelt i hvilken utstrekning en tredjepart som er skadelidt vil måtte respektere slike begrensninger.

For tankskipseierens forsikringsplikt er spørsmålene løst i sjøl. § 200. For det første gis skadelidte en rett til å fremme sitt krav direkte til forsikringsselskapet, gjerne omtalt som «*direct action*».<sup>302</sup> Dersom skadelidte ikke har en slik adgang, vil skadelidte først måtte fremme sitt krav til skadevolder, som igjen må henvende seg til sitt forsikringsselskap. For skadelidte er det selvfølgelig en klar fordel å kunne henvende seg til assurandøren direkte, da dette vil kunne forenkle hans dekning av sine krav betydelig.<sup>303</sup> For forsikringsselskapet reiser en slik adgang til å fremme krav flere spørsmål, blant annet om selskapet vil komme i en dårligere materiell stilling enn dersom kravet hadde blitt reist fra skadevoldere. Og videre, kan forsikringsselskapet gjøre gjeldende de innsigelser som skadevolder vil kunne fremme mot skadelidte?<sup>304</sup>

Etter § 200 kan assurandøren påberope seg den begrensning som tankskipseieren kan gjøre gjeldende etter § 194, og dette selv om det skulle være slik at skipseieren ikke kan påberope seg begrensning.<sup>305</sup> Assurandøren identifiseres følgelig ikke med tankskipseierens grove skadeforvoldelse i relasjon til begrensningsreglene. En slik løsning ville ha innebåret at assurandøren ville vært ubegrenset ansvarlig i visse tilfeller, noe som i realiteten ikke vil la seg gjøre i forsikringsmarkedet. Her er det også sentralt å minne om at det omfang den enkelte plikter å forsikre nettopp er det ansvar vedkommende tankskipseier risikerer å måtte bære etter begrensningsreglene.

I tillegg til at bestemmelsen regulerer i hvilken utstrekning assurandøren kan gjøre gjeldende ansvarsbegrensningsretten, slår 3. og 4. punktum i bestemmelsen også fast at assurandøren kan gjøre gjeldende de samme innsigelser som skipseieren kan reise mot kravet. Her trer assurandøren inn i den kravposisjon som skipseieren har, eksempelvis ved at kravet er oppstått eller forverret ved skadelidtes medvirkning, eller hvor skaden skyldes et tilfelle hvor eieren er fri med henvisning til § 192. Det kan spørres om assurandøren i disse tilfellene må overta be-

---

<sup>302</sup> Bull (1988) s. 72 flg.

<sup>303</sup> Bull (1988) s. 74

<sup>304</sup> Eksempelvis at skaden er forverret ved skadelidtes medvirkning.

<sup>305</sup> Dersom eieren selv har forvoldt skaden med tilstrekkelig grad av skyld, er vel et naturlig alternativ her.

visbyrden som følger med skipseieren i § 192. Svaret på dette må etter mitt syn være ja; det eneste naturlige er at forsikringsselskapet gjør gjeldende sine innsigelser dersom man har overtatt behandlingen av kravet.

I forsikringsvilkårene kan assurandøren innta en rekke vilkår som kan være med på å begrense hans ansvar overfor skadevolder i visse tilfeller. Etter § 200 første ledd in fine kan disse innsigelsene ikke gjøres gjeldende mot skadelidte, med mindre det er innsigelsen om at skaden er forvoldt forsettlig av eieren selv.<sup>306</sup> Dette samsvarer med utgangspunktet i fal. § 4-9 hvor det fremgår at assurandøren kan avslå dekning dersom skaden er forvoldt ved forsett. Konsekvensen av dette er at skadelidte gis en betydelig sterkere posisjon i skadeoppgjøret enn det skadevolder gis. Skadelidte kan her avfeie innsigelser som assurandøren kan gjøre gjeldende mot skadevolder.

---

<sup>306</sup> Se 4.2.3.2 for nærmere om «eieren selv».

## 8 Avslutning

Problemstillingen for denne avhandlingen har vært hvordan ansvarsreguleringen i petroleumsloven og sjøloven er egnet til å ivareta de hensyn som tradisjonelt har begrunnet erstatningsplikt.

Etter mitt skjønn er det flere ting å fremheve. For det første preges reguleringen naturlig nok av at man står overfor to ulike typer ansvarssubjekt, hvorav den ene besitter et rettighetshaveransvar og den andre et transportøransvar i tiden vedkommende har oljen i sin besittelse. Aktørene har klart nok ulik økonomisk interesse i virksomheten, og dette gjenspeiles også i reguleringen. Eksempelvis er det grunn til å hevde at ansvarsbegrensningene i sjøloven kan korrespondere med kanaliseringreglene i petroleumsloven, slik at ansvaret tankskipseieren risikerer, er betydelig mindre enn det ubegrensede ansvaret rettighetshavergruppen risikerer.

I forlengelsen av ovennevnte er det etter mitt syn grunn til å problematisere om man ikke i stedet burde ha latt bøyelasterne være omfattet av petroleumsloven, og på den måten kanalisert ansvaret til rettighetshavergruppen for eventuelle skader som måtte oppstå i perioden bøyelasteren har oljen i sin besittelse. Begrunnelsen for dette må i så fall hentes i synspunkter om at det hele er en særegen *virksomhetsrisiko*, og at det på denne måten bør kanaliseres et ansvar til den som har de største interesser i virksomheten. Som påpekt i kapittel 2, er dette klart nok rettighetshaverne til utvinningstillatelsen i § 3-3.

I tillegg er det grunn til å hevde at sjølovens system hvor det objektive ansvar, kanaliseringreglene og forsikringsplikten korresponderer bedre med hverandre enn systemet i petroleumsloven gjennomfører. Bakgrunnen for dette er for det første at forsikringsplikten er klarere avgrenset, men samtidig vil tilleggskravet om at skaden må være voldt «*med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville inntre*» medføre at unntak fra kanaliseringreglene vil være reservert for den forsettlige skadeforvoldelse for sjølovens vedkommende. Dette medfører at man unngår en utstrakt andel av dobbeltforsikringstilfeller, som trolig er konsekvensen av at de som i utgangspunktet er vernet av kanaliseringreglene i petroleumslovens vedkommende, hefter for den enkelte ansattes grove uaktsomhet.

Helt til slutt er det grunn til å påstå at gjenoppbyggingshensynet er viet større oppmerksomhet enn hensynet til prevensjon ved utformingen av reguleringen, både i petroleumsloven og sjø-



loven. Dette ser man særlig godt i det man opererer med et objektvt ansvar, kombinert med kanaliseringsregler og en forsikringsplikt. Det er etter mitt syn grunn til å hevde at skadelidtes utsikter til dekning i alminnelighet må antas å være gode ved et forurensningstilfelle.

## 9 Litteraturliste

### Lover

- Kongeriget Norges Grundlov given i Rigsforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814
- Lov om avslutning av avtaler, om fuldmagt og om ugyldige viljeserklæringer av 31. mai 1918 nr. 4
- Lov om skadeserstatning av 13. juni 1969 nr. 26
- Lov om gjennomføring i norsk rett av Miljøvernkonvensjonen mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige av 9. april 1976 nr. 21
- Lov om skattlegging av undersjøiske petroleumsforekomster m.v. av 13. juni 1975 nr. 35
- Lov om ansvarlige selskaper og kommandittselskaper av 21. juni 1985 nr. 83
- Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69
- Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39
- Lov om petroleumsvirksomhet av 29. november 1996 nr. 72
- Lov om skatt av formue og inntekt av 26. mars 1999 nr. 14

### Konvensjoner

- International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage, 27. november 1992

### Forskrifter mv.

- Forskrift til lov om petroleumsvirksomhet av 27. juni 1997 nr. 653.
- Vedlegg til utvinningstillatelse – Samarbeidsavtale.

### Forarbeider

#### Norges offentlige utredninger

NOU 1973:8 Erstatningsansvar for forurensningsskader. Om erstatningsansvar m.v. for forurensningsskader i forbindelse med undersøkelse etter og utvinning av undersjøiske naturforekomster.

NOU 1973:46 Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip; Utkast med motiver til nye lovregler i sjøloven m.v., for så vidt gjelder erstatningsansvar for skade ved oljesøl; Utredning 11

NOU 1980:55 Begrensning av rederansvaret. Passasjerbefordring

NOU 1981:33 Erstatningsansvar ved petroleumsforurensning

### Odelstingsproposisjoner

Ot.prp.nr 72 (1982-1983) Lov om petroleumsvirksomhet

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

Ot.prp.nr 43 (1995-1996) Om lov om petroleumsvirksomhet

Ot.prp.nr 46 (2002-2003) Om lov om endringer i lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet

### Rettspraksis

#### Rettstidende

Rt. 1874 s. 145

Rt. 1951 s. 918

Rt. 1973 s. 1268

Rt. 1974 s. 410

Rt. 1981 s. 445

Rt. 1987 s. 1184

Rt. 1989 s. 1318

Rt. 1993 s. 1524

Rt. 2001 s. 337

### Avgjørelser fra Lagmannsrettene

LG-2012-77280

### Nordiske domme i Sjøfartsanliggender

ND.1993.57 «Merikuljetustekniikka»

### Litteratur

Abecassis, David og Richard Jarashow. *Oil pollution from ships*. 2. utgave, London 1985

Alveberg, Lars-Jakob (Olje- og Energidepartementet) og Eldbjørg Vaage Melberg (Oljedirektoratet). *Fakta 2013 – Norsk petroleumsvirksomhet*. Oslo, 2013

Andenæs, Mads Henry. *Selskapsrett*. Oslo, 2007

Andersen, Kristen. *Skadeforvoldelse og erstatning*. 3. utgave. Oslo, 1976

Bergsåker, Trygve. *Pengekravsrett*. 2. utgave. Oslo, 2011

Bull, Hans Jacob. *Forsikringsrett*. Oslo, 2008

Bull, Hans Jacob. *Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold*. Oslo, 1988

Conaway, Charles. *The petroleum industry. A nontechnical guide*. Tulsa, 1999

Eckhoff, Torstein og Jan E. Helgesen. *Rettskildelære*. 5. utgave. Oslo, 2001

Ehlers, Andreas Bloch. *Om adækvanslæren i erstatningsretten*. København, 2011

Erlandsen, Hans Christian. *Olje*. Oslo, 1982

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 7. utgave. Oslo, 2010

Fleischer, Carl August. *Petroleumsrett*. Oslo, 1983

Gisle, Jon [et al.] *Jusleksikon*. 3. Utgave, Oslo, 2007

Hagstrøm, Viggo. *Obligasjonsrett*. Oslo, 2003

Hammer, Ulf [et al.] *Petroleumsloven*. Oslo, 2009

Hjort, Harald og Gunnar Meyer. *Forurensningsansvar i oljevirkksomheten*. Oslo, 1981

Kaasen, Knut. *Petroleumskontrakter*. Oslo, 2006.

Klæstad, Helge. *Rederansvaret*. København, 1920

Lødrup, Peter. *Erstatningsrett*. 6. utgave. Oslo, 2009

Nygaard, Nils. *Skade og ansvar*. 5. utgave. Bergen, 2000

Rafgård, Tormod. *Tankers, Big Oil and Pollution Liability*. Bergen, 2011

Tørum, Amund Bjøranger. *Direktekrav – særlig om direktekrav ved kjøp, tilvirkning og entrepriser. Formuerettslige analyser i komparativ belysning*. Oslo, 2007.

Zimmer, Fredrik. *Lærebok i skatterett*. 6. utgave. Oslo, 2009.

### Artikler

Brækhus, Sjur. *Det begrensede rederansvar*. I: Juridiske arbeider fra sjø og land – (artikler samlet i anledning Sjur Brækhus 50 årsdag) S. 189 – 206. 1968

Kaasen, Knut. *Samarbeid i olje – en spesiell selskapsrett*. I: Selskap, kontrakt, konkurs og rettskilder: Festskrift til Mads Henry Andenæs s. 152 – 170. 2010.

Krüger, Kai. *Ansvarskanalisering og andre virkemidler i moderne erstatningslovgivning*. I: Jussens Venner s. 89 – 113. 1975

### Utgivelser i MarIus

Dueck, Gunilla i MarIus nr. 168. *Erstatning for att förhindra oljeskada*. Sjørettsfondet, 1989

Fredly, Heidi i MarIus nr. 425, *Befrakterforårsaket off-hire-begivenhet*. Sjørettsfondet, 2013

Pedersen, Rune i MarIus nr. 340. *Det 30. petroleumsjuridiske seminar*. S. 94 – 111. Sjørettsfondet, 2006.

Zak, Monica Magdalena I MarIus nr. 415. *Ansvarsregulering i borekontrakter*. Sjørettsfondet, 2013

#### Nettsider

Forbes, <http://www.forbes.com/sites/afontevvecchia/2013/02/05/bp-fighting-a-two-front-war-as-macondo-continues-to-bite-and-production-drops/> , [Sitert 28.05.14]

Yahoo, <http://news.yahoo.com/u-appeals-court-affirms-bp-settlement-2010-gulf-033211034--finance.html> ,[Sitert 28.05.14]