

NOU

Norges offentlige utredninger 2002: 15

Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

Utredning XVIII fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen)
Avgitt til Justis- og politidepartementet august 2002

Statens forvaltningstjeneste, Informasjonsforvaltning

Statens forvaltningstjeneste
Informasjonsforvaltning

Oslo 2000

Til Justis- og politidepartementet

Ved brev av 11. juli 2001 ble Sjølovkomiteen gitt i oppdrag å vurdere om Norge bør ta forbehold etter artikkel 18 nr. 1 for krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e) i konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, 1976, som endret ved 1996-protokollen. Komiteen ble særlig bedt om å vurdere om de krav som ved et slikt forbehold blir unntatt fra konvensjonens virkeområde, bør gjøres til gjenstand for nasjonale regler om beløpsbegrensning, eller om ansvaret bør gjøres ubegrenset.

Sjølovkomiteen legger med dette frem sin utredning XVIII, inneholdende lovutkast med motiver. Komiteen går inn for at krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker helt unntas fra de alminnelige regler om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav i sjøloven kapittel 9 avsnitt I, og i stedet undergis en særskilt ansvarsgrense. Innstillingen er enstemmig.

Oslo, august 2002

Erling Selvig leder Leder

Karin M. Bruzelius

Karoline L. Bøhler

Andreas Mæland

Jan-Fredrik Rafen

Aud Slettemoen

Haakon Stang Lund

Ole Christian Hyggen

Kapittel 1

Sjølovkomiteens mandat

1.1 Innledning

En del sjøulykker de senere år har vist at det kan påløpe til dels betydelige utgifter i forbindelse med tiltak for å forebygge og begrense forurensning, samt å fjerne skip eller vrak og andre oppryddingstiltak. Både skipets last og bunkersolje kan utgjøre alvorlige forurensningskilder med stort skadepotensiale og kostnadskrevende opprydding. I enkelte tilfeller har det vist seg at sjølovens alminnelige regler om beløpsmessig begrensning av rederens og skipets ansvar innebærer at ansvarets omfang ikke blir tilstrekkelig høyt til å gi full dekning for alle de utgifter og tap som oppstår ved slike ulykker. Dette kan føre til at de nødvendige oppryddingstiltak ikke blir gjennomført i tide, eller til at staten må dekke deler av utgiftene til fjerning av skip og last og til å forebygge eller begrense forurensning.

Det er en alminnelig oppfatning at sjøtrafikken langs norskekysten og i de tilstøtende havområder vil øke i årene som kommer, og at dette også vil øke risikoen for sjøulykker i disse farvannene. På denne bakgrunn er det reist spørsmål om reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven nå bør endres slik at omfanget av rederens og skipets ansvar økes og de skadelidtes og det offentliges rett til å få dekket tap og kostnader forårsaket ved en sjøulykke blir vesentlig styrket.

1.2 Mandatet

Justisdepartementet har i brev av 11. juli 2001 gitt Sjølovkomiteen følgende oppdrag:

”1. Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) kapittel 9 gjennomfører Konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976 (”1976-begrensningskonvensjonen”). Norge har ratifisert 1996-endringsprotokollen til denne konvensjonen, jf. Ot.prp. nr. 90 (1998-99). Etter denne protokollens artikkel 7 skal 1976-konvensjonen artikkel 18 nr. 1 lyde:

”Enhver stat kan ved undertegningen, ratifikasjon, vedtagelsen, godkjennelsen, eller tiltredelsen, eller på et hvilket som helst senere tidspunkt, forbeholde seg rett til:

(a) å utelukke anvendelsen av artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e);”

I artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e) omhandles følgende krav:

”(d) krav i anledning hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, blitt vrak, strandet eller forlatt, innbefattet alt som er eller har vært om bord i slikt skip;

(e) krav i anledning av fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last”

Da man gjennomførte 1976-konvensjonen i norsk rett, ble det ikke tatt noe slikt forbehold etter artikkel 18. Grunnen til dette var at man ikke så noen grunn til å sette slike krav i noen særstilling, jf. Ot.prp. nr. 32 (1982-83) om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten m.m. side 21.

Endringsprotokollen 1996 fastsetter ansvarsgrenser som nominelt er vesentlig høyere enn i 1976-konvensjonen. I mange tilfelle (avhengig av

skipets størrelse) innebærer de nye ansvarsgrensene likevel bare en nødvendig oppjustering i lys av prisutviklingen. Det er til tross for dette ikke realistisk å regne med at man i den nærmeste fremtid kan få til ytterligere en økning av de alminnelige begrensingsbeløpene i 1976-begrensningskonvensjonen.

Utviklingen har vist at sjøulykker i kystområdene og de nære havområder kan føre til forurensningsskader og utgifter ved tiltak for å forebygge og begrense forurensning som vil overstige begrensingsbeløpene til dels betydelig. Erstatningen kan også reduseres som følge av at det oppstår andre krav ved samme ulykke. Kostnader som overstiger rederiets ansvar vil vanligvis måtte dekkes av det offentlige når tiltak for å fjerne og uskadeliggjøre skip og last, eller andre forebyggende tiltak, settes i verk.

Begrensningskonvensjonen har en viktig rolle innenfor sjøretten, særlig i forhold til rederienes forsikringsdekning. Det er imidlertid ønskelig at begrensingsbeløpene skal være tilstrekkelige til å dekke utgifter og tap som følge av skader som inntreffer ved norskekysten, herunder forurensning eller forurensningsrisiko ved sjøulykker. Det synes rimelig at skipsfartsnæringen må ta en større del av slike utgifter enn det som er tilfellet med dagens ansvarsgrenser, hvor staten – som i saken om "Green Ålesund" - i visse tilfelle må bære store deler av utgiftene til opprensning m.v. På denne bakgrunn er tiden inne til å vurdere om Norge skal gjøre et slikt forbehold som artikkel 18 nr. 1 gir anledning til, særlig ut fra det forhold at det gjelder tiltak av en art som typisk er nødvendige for å hindre forurensningsskade.

På denne bakgrunn ble det i et høringsbrev fra Miljøverndepartementet 27. februar 2001 foreslått at Norge skal ta forbehold under artikkel 18 paragraf 1, for å unnta fra begrensning slike tap og skader som omfattes av artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e). Et flertall av de høringsinstansene som er direkte involvert i skipsfart, ga i høringen uttrykk for at man ikke er avvisende til at Norge tar et slikt forbehold, men at dette er en endring av så vesentlig betydning, og med slike konsekvenser når det gjelder forsikringen m.v., at man ba om at Sjølovkomiteen gis i oppdrag å utrede de nærmere detaljer ved et slikt forslag nærmere.

2. Justisdepartementet gir på denne bakgrunn Sjølovkomiteen i oppdrag å vurdere om Norge bør gjøre et slikt forbehold etter artikkel 18 nr. 1 som unntar krav som nevnt i artikkel 2 paragraf 1 (d) og (e) fra begrensning. Sjølovkomiteen skal fremlegge minst ett lovforslag som legger til rette for gjennomføring av et slikt forbehold i norsk rett, og skal i den forbindelse utrede de økonomiske, miljømessige og administrative konsekvensene av forslaget.

Komiteen bes særlig om å vurdere om de krav som ved et slikt forbehold blir unntatt fra 1976-begrensningskonvensjonens virkeområde, bør gjøres til gjenstand for nasjonale regler om beløpsbegrensning (med beløp som er høye nok), eller om ansvaret bør gjøres ubegrenset. Komiteen skal vurdere om det er behov for å gi nasjonale regler som i større eller mindre grad tilsvarer 1976-begrensningskonvensjonens regler om begrensingsfond og begrensningssøksmål, fordeling av ansvarbeløpene, m.v., for slike tap som ved forbeholdet blir unntatt fra begrensning under 1976-begrensningskonvensjonen. Komiteen skal også vurdere om det er behov for regler som samordner håndteringen av krav som omfattes av konvensjonen og krav som ved forbeholdet unntas fra konvensjonen.

3. Komiteen bes redegjøre for og analysere de forsikringsmessige konsekvensene av forslaget, både når det gjelder hvordan forsikringsdekningen fungerer, og når det gjelder kostnadene knyttet til forsikringen.

4. Komiteen bes særlig om å vurdere og drøfte tolkningen av 1976-begrensningskonvensjonen når det gjelder den nærmere sondringen mellom

slike krav som blir unntatt ved forbeholdet, og krav som vil falle utenfor et slik forbehold, for eksempel hva som er et vrak, hva som er last, når et skip er forlatt osv. Subsumsjonen her vil være avgjørende for begrensningen av kravet, og derfor av meget stor økonomisk betydning, og disse spørsmålene bør derfor så langt som mulig avklares. Et særlig spørsmål som komiteen bes vurdere her er hvor langt krav knyttet til opprydding etter et utslipp av forurensende stoffer fra skip, for eksempel bunkersolje, vil omfattes av forbeholdet.

Komiteen bør redegjøre for forholdet mellom de lovbestemmelser som foreslås, og sjølovens ulike regler om ansvar for oljesølsskader.

5. Komiteen bør om mulig søke å koordinere arbeidet med de andre nordiske land, slik at den nordiske rettsenheten innen sjøretten blir opprettholdt så langt som mulig.

6. Komiteen bes redegjøre for rettstilstanden på området i land som har tatt et slik forbehold etter artikkel 18 nr. 1 (bl.a. Frankrike, Belgia, Nederland og Tyskland), og på hvilken måte dette forbeholdet antas å ha innvirket på forhold knyttet til forsikringsdekningen der.

7. Ved utførelsen av dette oppdraget skal Sjølovkomiteen bestå av:

- Professor dr. juris Erling Selvig, leder

Medlemmer:

- høyesterettsdommer Karin M. Bruzelius
- advokat Jan-Fredrik Rafen
- advokatfullmektig Karoline L. Bøhler (fra Norges Rederiforbund)
- h.r.advokat Haakon Stang Lund (representant for sjøforsikringsnæringen)
- førstekonsulent Andreas Mæland (fra Miljøverndepartementet)
- lovrådgiver Aud Slettemoen (fra Justisdepartementet)
- Justisdepartementet vil oppnevne sekretær for komiteen under utførelse av dette oppdraget.

8. Oppdraget skal være avsluttet 1. juli 2002.”

1.3 Opplegget for utredningen

I mandatet bes Sjølovkomiteen først å ta stilling til om Norge bør ta forbehold etter 1976-konvensjonen artikkel 18 nr. 1, slik denne er endret ved 1996-protokollen (“1996-konvensjonen”), i forhold til ansvarsbegrensning for krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e), dvs. krav i anledning av:

- hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet;
- fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last.

Disse bestemmelsene kan i kortform sies å omfatte kostnader og annet tap som følge av fjerning av skip og last og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker. Verken disse reglene eller de øvrige regler i 1996-konvensjonen gjelder imidlertid forurensningsskade som skyldes utslipp av bestandig olje fra tankskip som frakter slik olje.

Et slikt forbehold vil begrense Norges forpliktelser som konvensjonsstat, og medfører at en ved nasjonal lovgivning fritt kan fastsette hvorvidt slike krav skal være undergitt lovfastsatt beløpsmessig begrensning etter de regler 1996-konven-

sjonen inneholder. Et viktig spørsmål ved vurderingen av om forbehold skal tas vil derfor måtte bli hvordan slik nasjonal handlefrihet i tilfelle skal brukes:

1. Bør de kravene som blir unntatt fra konvensjonens virkeområde gjøres til gjenstand for nasjonale regler om beløpsbegrensning, eller bør ansvaret ikke være gjenstand for ansvarsbegrensning?
2. Er det i tilfelle behov for å gi nasjonale regler om begrensningsfond, begrensningssøksmål, fordeling av ansvarsbeløpene m.v. for slike tap som ved forbeholdet blir unntatt fra begrensning?

Ved vurderingen av hvordan nye norske rettsregler på dette området bør utformes, er det etter *Sjølovkomiteens* syn naturlig å ta utgangspunkt i rettstilstanden i andre land som har tatt forbehold etter 1996-konvensjonen art. 18 nr. 1, samt i hvordan nasjonale regler på området antas å innvirke på forhold knyttet til forsikringsdekningen når det gjelder rederens og skipets ansvar. Utformingen av reglene om ansvars omfang må dessuten vurderes på bakgrunn av vilkårene i norsk rett for å pålegge rederen og skipet et ansvar for tap og kostnader ved fjerning av skip og last og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker. De viktigste lovbestemmelser om rederens og skipets plikter og ansvar ved slike ulykker finnes i lov 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann (havne- og farvannsloven) og lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensning og om avfall (forurensningsloven). For øvrig vil både ansvarsreglene i sjøloven og alminnelige erstatningsregler kunne få betydning.

I utredningens gis det i kapitlene 2 til 4 først en oversikt over *gjeldende rett* på området.

Kapittel 2 inneholder en fremstilling av de alminnelige reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kapittel 9 (§§ 170 flg.), og forholdet mellom dette regelverket og de tilsvarende regler i sjøloven kapittel 10 om ansvar for skade ved oljesøl. Det legges særlig vekt på anvendelsen av reglene i sjøl. §§ 170 flg. på krav i anledning av fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker.

Derneft behandles i *kapittel 3* spørsmål knyttet til selve ansvaret for å sette i verk fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker og for kostnadene ved slike tiltak. Fremstillingen bygger på reglene i sjøloven, havne- og farvannsloven og forurensningsloven, og det legges vekt på behandlingen av regler som gir offentlige myndigheter adgang til å gi pålegg om og til selv å sette i verk slike tiltak, samt myndighetenes rett til dekning av kostnader tiltakene påfører det offentlige.

I *kapittel 4* drøftes deretter i hvilken utstrekning en reder eller annen ansvarlig kan miste retten til ansvarsbegrensning etter sjølovens regler som følge av forsømmelse av å sette i verk fjernings- og oppryddingstiltak etter en sjøulykke. Det blir redegjort for de unntak for krav bygget på forsett eller annen grov egenfeil fra den ansvarlige side som fremgår av sjøloven § 174, jf. også § 194 tredje ledd.

Sjølovkomiteens utredning og vurdering av de spørsmål mandatet omhandler, er inntatt i kapitlene 5 til 8, og reflekteres i komiteens forslag til nye lovregler med bemerkninger i kapitlene 10 og 11.

I *kapittel 5* redegjøres for sjøulykker i de siste 20 år som har ført til fjernings- og oppryddingstiltak av noe omfang i norske farvann. Det er lagt vekt på å få frem i hvilken utstrekning kostnadene er blitt erstattet eller kunne vært krevet erstattet innenfor gjeldende ansvarsgrenser.

I *kapittel 6* gis en oversikt over de stater som har tatt forbehold når det gjelder ansvarsbegrensning for krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e) i 1996-konven-

sjonen. Det redegjøres også for de nasjonale regler om ansvarsbegrensning for slike krav som måtte være fastsatt i lovgivningen i disse stater.

Kapittel 7 behandler de ulike forsikringsordninger som benyttes i våre dager for å forsikre rederens ansvar, herunder ansvaret for fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker. Det legges der vekt på å få frem ulikheter i dekningsomfang når det gjelder vanlig P&I-forsikring knyttet til større skip i den norske handelsflåten, og de forsikringsordninger som gjelder for skip på 2000 tonn eller mindre. En stor del av de skip som går langs norskekysten vil være fiske- og fangstfartøyer, mindre fraktestartøyer og lasteskip med forsikringsordninger som i varierende grad gir dårligere ansvarsdekning enn vanlig P&I-forsikring.

Sjølovkomiteen anbefalte ved brev til Justisdepartementet av 16. november 2001 at Norge tar forbehold som nevnt i 1996-konvensjonen art. 18 nr. 1. Anbefalingen fikk tilslutning fra Kongen i Statsråd. Komiteens vurderinger og anbefalinger når det gjelder spørsmål vedrørende utformingen av nye norske lovbestemmelser i samsvar med retningslinjene i mandatet, er inntatt i utredningens *kapittel 8*.

I *kapittel 9* er økonomiske og administrative konsekvenser av lovforslaget gjort rede for, og i *kapittel 10* fremgår komiteens særskilte merknader til de enkelte bestemmelsene i lovutkastet. Lovutkastet er tatt inn i *kapittel 11*.

Kapittel 2

Ansvarsbegrensning av krav som følge av fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker

2.1 De ulike internasjonale og nasjonale regelverk om ansvarsbegrensning

2.1.1 De alminnelige regler om ansvarsbegrensning

Den gjeldende internasjonale konvensjon om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav ble vedtatt i 1976. Konvensjonen er senere endret, sist ved en protokoll vedtatt i 1996. Protokollen er ennå ikke trådt i kraft. Norge har tiltrådt både konvensjonen og protokollen.

Reglene i 1996-konvensjonen er gjennomført i norsk lovgivning ved bestemmelsene i sjøloven kapittel 9 avsnitt II (§§ 171 flg.). Reglene i konvensjonen slik den lød før endringene i 1996, finnes i sjøloven kapittel 9 avsnitt III (§§ 183 flg.). Begge regelsettene inneholder et system for lovfastsatt begrensning av ansvaret for bestemte typer av krav som oppstår i forbindelse med driften av skip. Den vesentligste forskjell er at ansvarsgrensene etter 1996-konvensjonen er vesentlig høyere enn etter 1976-konvensjonen, se oversikten i Ot.prp. nr. 90 (1998-99) side 64.

Anvendelsesområdet for de to regelsettene om ansvarsbegrensning er angitt i sjøl. § 170. Denne bestemmelsen fikk sin nåværende utforming ved lov 19. januar 2001 nr. 4. Hovedregelen er at reglene i sjøl. kapittel 9 avsnitt II, dvs. 1996-systemet, skal legges til grunn i alle tilfelle hvor ansvarsbegrensning gjøres gjeldende ved norsk domstol. I forhold til rederier som er hjemmehørende i stat som har sluttet seg til 1976-konvensjonen, men ikke 1996-protokollen, skal imidlertid reglene i sjøloven kapittel 9 avsnitt III og de lavere ansvarsgrenser som der fastsettes, komme til anvendelse. Dette skyldes at Norge inntil videre fortsatt er tilsluttet 1976-konvensjonen i opprinnelig form, og at endringsprotokollen fra 1996 ennå ikke er tiltrådt av det antall stater som kreves for at den skal tre ikraft.

De typer av sjørettslige krav som er undergitt ansvarsbegrensning, er regnet opp i konvensjonen art. 2 slik denne bestemmelsen lyder både i 1976-konvensjonen og 1996-konvensjonen. Ansvaret for andre sjørettslige krav kan ikke kreves begrenset etter dette regelverket. De krav som er undergitt ansvarsbegrensning, fremgår av sjøl. § 172 første ledd, som lyder:

”Retten til ansvarsbegrensning gjelder, uansett grunnlaget for ansvaret, krav i anledning av

1. tap av liv eller skade på person (personskade) eller tap av eller skade på eiendom (tingsskade), dersom skaden er oppstått om bord eller i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging;
2. skade som følge av forsinkelse med befordring til sjøs av gods, passasjerer eller deres reisegods;
3. annen skade dersom den er forårsaket ved krenkelse av en ikke-kontraktmessig rett, og er oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet eller med berging;
4. hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er

sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet;

5. fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;
6. tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville være begrenset for, samt tap som skyldes slike tiltak.”

Både 1976-konvensjonen artikkel 18 og 1996-konvensjonen artikkel 18 gir stater som slutter seg til konvensjonene adgang til å ta forbehold når det gjelder anvendelsen av ansvarsbegrensning i forhold til krav som nevnt i konvensjonene art. 2 nr. 1 bokstav d) og e), dvs. krav som nevnt i sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og 5. Bakgrunnen er at det har vært adskillig uenighet når det gjelder om, og i tilfelle på hvilken måte, ansvaret for disse typer av krav bør kunne begrenses. Mange land har ment at slike krav bør dekkes fullt ut, uten rett til ansvarsbegrensning, mens andre land nødvendigvis ser at det gjøres et slikt unntak fra systemet for ansvarsbegrensning. Adgangen til å ta forbehold ble her en mellomløsning som fikk bred tilslutning.

Virkningen av forbehold som nevnt vil være at en konvensjonsstat selv vil ha adgang til å fastsette hvilke regler om ansvarets omfang som skal gjelde for de krav som er oppregnet i sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og/eller 5. En mulighet vil være helt å unnta disse kravene fra lovfastsatt ansvarsbegrensning, en annen å fastsette særlig regler om og i hvilken utstrekning ansvaret for slike krav skal være begrenset.

Ved tiltredelse til 1976-konvensjonen ble det fra norsk side ikke tatt forbehold i forhold til anvendelsen av reglene om ansvarsbegrensning på de typer av krav det her gjelder. Dette er bakgrunnen for at også 1996-protokollen ble ratifisert av Norge uten at forbehold ble tatt, og uten at en ved gjennomføringen av konvensjonens regler i sjøloven kapittel 9 avsnitt II vurderte nærmere om det her var behov for særlige unntak fra ansvarsbegrensning eller for særlig lovregler om begrensnings av ansvaret for disse typene av krav. Det er som nevnt erfaringene fra en del sjøulykker i senere år som har ført til at Sjølovkomiteen nå er gitt i oppdrag å foreta en særskilt utredning av disse spørsmålene.

Etter 1976-konvensjonen er det et krav at forbehold som nevnt i art. 18 nr. 1 i tilfelle tas når vedkommende stat tiltrer konvensjonen, mens konvensjonen som endret ved 1996-protokollen ikke inneholder noen slik tidsmessig begrensnings. Forbehold i forhold til 1996-konvensjonen kan tas på ethvert tidspunkt, ved eller etter tiltredelse til konvensjonen. Et slikt forbehold vil således åpne for visse endringer av reglene i sjøl. kap. 9 II (§§ 171 flg.), men vil på den annen side ikke gjøre det mulig å gjennomføre tilsvarende endringer i sjøl. kap. 9 III (§§ 183 flg.), som bygger på 1976-konvensjonen slik den opprinnelig lød.

2.1.2 Internasjonalt oljesølansvar

Både 1976-konvensjonen og konvensjonen som endret ved 1996-protokollen inneholder i art. 3 unntak for en del typer av krav som omfattes av oppregningen i art. 2 av krav undergitt ansvarsbegrensning. Disse unntakene er inntatt i sjøl. § 173, som bl.a. unntar krav i anledning av berging og kontrakter om fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker, og krav i anledning av oljesøl som nevnt i sjøl. § 191.

Sjøl. § 191 pålegger eieren av et skip objektivt ansvar for forurensningsskade som skyldes at bestanding hydrokarbon-mineralolje unnslipper eller tømmes fra skip eller andre innretninger som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk. Bestemmelsen er en del av det omfattende regelverket i sjøloven kap. 10 om ansvar for skade ved oljesøl, hvor det bl.a. finnes egne bestemmelser om

ansvarsbegrensning (§§ 194 og 207). Dette regelverket er utformet på grunnlag av den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade fra 1992 og den internasjonale konvensjon fra 1992 om opprettelsen av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade. Ansvar for forurensningsskade som følge av utslipp av bestandig olje fra tankskip mv. er uttømmende regulert i dette regelverket (sjøl. §§ 191 til 207), og slike krav er derfor unntatt fra ansvarsbegrensning i sjøloven kapittel 9 (§ 173 nr. 2). Krav i anledning av andre typer av skader voldt av tankskip omfattes imidlertid ikke av unntaket.

Som forurensningsskade i sjøl. § 191 regnes også utgifter, skade eller tap som følge av tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade. Dette gjelder først og fremst tiltak for å avverge eller begrense et oljeutslipp eller for å fjerne oljesøl. Bestemmelsen omfatter imidlertid også fjerning av skipet med eller uten oljelast eller av skipets oljelast når dette er et tiltak for å forhindre utslipp av olje. Disse tilfellene faller allerede av den grunn utenfor sjøl. § 172 første ledd bokstav d) og e), jf. sjøl. § 173 nr. 2.

Ansvar for kostnader og tap som følge av andre former for oppryddingstiltak etter sjøulykker som gjelder tankskip, omfattes imidlertid av sjøl. § 172 første ledd bokstav d). Dette vil bl.a. gjelde fjerning av skipet for annet formål enn å avverge eller å begrense forurensningsskade som nevnt i sjøl. § 191, og fjerning av vrakgods eller annet som er eller har vært om bord (unntatt bestanding olje).

Det internasjonale oljeansvarssystem gjelder bare ansvar for forurensningsskade som er oppstått i stat som har tiltrådt oljesølsvarskonvensjonen, samt tiltak for å avverge eller begrense slik skade (sjøl. § 206). Det geografiske virkeområde for fondskonvensjonen er avgrenset på tilsvarende måte. Også i en del andre henseender er virkeområdet for de to konvensjonene innsnevret. Reglene i sjøl. § 207 fanger imidlertid opp de tilfelle av oljeforurensningsskade med tilknytning til Norge som dermed faller utenfor virkeområdet for det internasjonale oljesølsvarssystem slik dette er gjennomført i sjøl. §§ 191 til 206. Det vesentlige her er at reglene i sjøl. §§ 191-92 om objektivt ansvar og 194 om ansvarsgrensen for forurensningsskade gis tilsvarende anvendelse i slike tilfelle, og at de også omfattes av unntak fra de alminnelige regler om ansvarsbegrensning i sjøl. § 173 nr. 2.

2.1.3 Annet oljesølsvar

Det internasjonale oljeansvarssystemet omfatter ikke forurensningsskade som følge av

- oljeutslipp fra skip som ikke er konstruert eller tilpasset for transport av bestandig hydrokarbon-mineralolje som last i bulk, selv om utslippet gjelder bestandig hydrokarbon-mineralolje,
- utslipp fra skip av ikke-bestendig olje eller annen bestandig olje enn hydrokarbon-mineralolje¹,
- utslipp fra oljetankskip av bunkersolje dersom skipet ikke faktisk transporterer olje som last i bulk, og heller ikke har rester av slik oljetransport om bord.

1. Etter sjøl. § 191 fjerde ledd omfatter bestandig hydrokarbon-mineralolje bl.a. råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje. Ikke-bestendige oljer kjennetegnes bl.a. ved at de fordamper raskere enn bestandige oljer, og normalt ikke gir like langvarige, massive og synbare skadevirkninger som bestandige oljer. Lettere petroleumsprodukter som bensin, nafta og fyringsolje nr. 1 er ikke-bestendige oljer, se NOU 1973:46 side 19 og Ot.prp. nr. 48 (1973-74) side 10-11.

Ansvar for slike oljeforurensningsskader er særskilt regulert i sjøl. § 208. Bestemmelsen gjelder bare forurensningsskade voldt her i riket eller på den norske del av kontinentalsokkelen, samt på det åpne hav dersom norsk rett kommer til anvendelse. Det sentrale virkeområde for bestemmelsen vil være forurensningsskade som følge av utslipp av bunkers og annen ikke-bestendig olje fra annet enn tankskip beregnet på transport av bestandig olje som last i bulk.

Ansvar for forurensningsskade er også i disse tilfellene objektivt, jf. § 208 første ledd som gir sjøl. §§ 191 og 192 tilsvarende anvendelse. Ansvarets omfang bestemmes imidlertid av de alminnelige reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kap. 9, se § 208 tredje ledd. Spørsmålet om unntak for krav som nevnt i sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og 5 vil derfor også gjelde erstatningskrav for oljesølansvar som omfattes av sjøl. § 208.

I mars 2001 ble Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001, vedtatt på en diplomatkonferanse avholdt i regi av FNs sjøfartsorganisasjon, IMO (International Maritime Organisation). Bunkerskonvensjonen inneholder regler om objektivt ansvar for eier av skip i forbindelse med forurensningsskade ved oljeutslipp fra skipets bunkers. Definisjonen av forurensningsskade er identisk med definisjonen i Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade 1992 (1992-ansvarskonvensjonen). Konvensjonen omfatter bare oljesøl forårsaket av olje i drivstofftankene til skip som ikke er omfattet av 1992-ansvarskonvensjonen. I motsetning til 1992-ansvarskonvensjonen er ikke bunkerskonvensjonen begrenset til bare å gjelde bestandige oljer – også utslipp fra bunkers av ubestandig olje omfattes av bunkerskonvensjonen. Konvensjonen har ikke egne regler om ansvarsbegrensning, og vil ikke gripe inn i retten til å begrense ansvaret etter 1996-konvensjonen.

Justisdepartementet har anbefalt at Norge undertegner bunkerskonvensjonen innen undertegningsfristen, 30. september 2002, og tar forbehold for ratifikasjon. Konvensjonen og spørsmålet om undertegning er for tiden på høring.

For øvrig kan det nevnes at Legal Committee i IMO for tiden arbeider med en konvensjon om vrakfjerning, som det tas sikte på å behandle på en diplomatkonferanse i 2004-2005. Det ser foreløpig ut til at heller ikke denne konvensjonen vil inneholde egne regler om ansvarsbegrensning.

2.1.4 Sammenfatning

Oversikten over ansvarssystemene i sjøloven viser at spørsmålet om Norge bør ta forbehold som nevnt i 1996-konvensjonen art. 18 nr. 1 og de øvrige spørsmål knyttet til utforming av norske regler om ansvarsbegrensning for krav som nevnt i sjøl. § 172 første ledd bokstav d) og e), vil ha betydning i forhold til følgende regler i sjøloven:

- de alminnelige regler om ansvarsbegrensning i sjøl. §§ 171 til 182, dvs. de lovbestemmelser som bygger på 1996-konvensjonen,
- ansvaret for fjerning av tankskip for annet formål enn å avverge eller begrense ansvar for forurensningsskade i henhold til reglene i sjøl. § 191 til 207, samt fjerning av vrakgods og annet som er eller har vært om bord i skipet (unntatt bestandig olje),
- ansvaret for forurensningsskade som følge av oljeutslipp fra skip i tilfelle som omfattes av sjøl. § 208, bl.a. utslipp av bunkers og annen ikke-bestendig olje.

2.2 Oversikt over regelverket om ansvarsbegrensning for sjørettslige krav

Regelverket om ansvarsbegrensning av sjørettslige krav i sjølovens kap. 9 II omfatter følgende hovedspørsmål:

- hvilke personer har rett til ansvarsbegrensning,
- hvilke sjørettslige krav er undergitt ansvarsbegrensning,
- de beløpsmessige grenser for ansvaret for krav som er undergitt ansvarsbegrensning,
- gjennomføring av ansvarsbegrensning i enkelttilfelle,
- tap av rett til ansvarsbegrensning.

Hovedregelen er at dette regelverket skal anvendes i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar kreves i søksmål ved norsk domstol, sjøl. § 182, jf. § 170 som er omtalt foran under 2.1.1. Når det gjelder enkelthetene vises til fremstillingen hos *Thor Falkanger/Hans Jacob Bull*, Innføring i Sjørett, 5. utg. 1999, side 158 flg. Her skal bare enkelte forhold omtales.

De personer som har rett til ansvarsbegrensning, er oppregnet i sjøl. § 171. Foruten skipets reder og eier kan også dets befrakter og disponent, samt noen som disse personer hefter for, kreve ansvaret begrenset for krav som oppstår i forbindelse med driften av skipet. Om noen av disse personer kan holdes ansvarlig for tap eller skade som voldes i forbindelse med driften av skipet, må i det enkelte tilfelle avgjøres etter ellers gjeldende erstatningsregler.

Retten til ansvarsbegrensning gjelder bare de sjørettslige krav som er oppregnet i sjøl. § 172, og som ikke omfattes av noen av unntakene i sjøl. § 173, se foran under 2.1. Det fremgår av § 172 at retten til ansvarsbegrensning gjelder uansett selve grunnlaget for ansvaret, og det har således ikke betydning om ansvaret bygger på regler om f. eks. arbeidsgiveransvar, objektivt ansvar eller ansvar etter offentligrettslige pålegg. De særlige spørsmål som knytter seg til krav i anledning av fjerning av skip og andre oppryddingstiltak etter sjøulykker, jf. sjøl. § 172 første ledd nr. 4, 5 og 6, behandles nedenfor under 2.3. Ansvaret for andre sjørettslige krav bestemmes fullt ut av ellers gjeldende regler, og slike krav har heller ikke noen innvirkning på gjennomføringen av ansvarsbegrensningen for de krav som er undergitt ansvarsbegrensning.

Ansvarsgrensene fremgår av sjøloven § 175 hvor det angis særskilte begrensingsbeløp for henholdsvis personskadekrav (nr. 1 og 2) og tingsskadekrav og øvrige krav undergitt begrensning (nr. 3). I denne sammenheng er det ansvarsgrensen etter § 175 nr. 3 som er av interesse. Ansvarsgrensen er 1 mill. SDR for alle skip inntil 2000 tonn, og øker deretter med skipets størrelse etter en fastsatt tonnaskala, se Ot.prp. nr. 90 (1998-99) side 64. Eksempler på ansvarsgrensen for et utvalg av skipsstørrelser (basert på 1 SDR = NOK 10,-) er følgende:

2000 tonn	SDR 1 000 000 (NOK ca. 10 mill.)
3000 tonn	SDR 1 400 000 (NOK ca. 14 mill.)
6000 tonn	SDR 2 600 000 (NOK ca. 26 mill.)
20 000 tonn	SDR 8 200 000 (NOK ca. 82 mill.)
30 000 tonn	SDR 12 200 000 (NOK ca. 122 mill.)
70 000 tonn	SDR 24 200 000 (NOK ca. 242 mill.)

Ansvarsgrensen gjelder summen av alle krav undergitt ansvarsbegrensningen som oppstår ved en og samme hendelse mot rederen og alle andre som har rett til ansvarsbegrensning for de krav det gjelder (§ 175 nr. 4). Dette prinsippet kan i kortform uttrykkes slik at det for hvert skip skal gjelde en ansvarsgrense for samtlige krav undergitt ansvarsbegrensning som oppstår ved en sjøulykke. Ansvarsgrensen er således ikke knyttet til hvert enkelt krav eller til den enkelte ansvarlige, og den påvirkes derfor heller ikke av at det er flere ansvarlige på skipets side. Overstiger de samlede krav ansvarsgrensen, skal beløpet fordeles forholdsmessig etter størrelsen på kravene etter en slags konkursliknende prosedyre (§ 176, jf. også sjøloven kap. 12). Virkningen av ansvarsbegrensningen er at ansvaret for udekket del av et krav faller bort, jf. sjøl. §§ 180 og 245.

Den som selv har voldt et tap ved forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse for at slikt tap sannsynligvis ville oppstå, kan likevel ikke kreve begrensning av dette ansvaret, se sjøloven § 174. Kravet skal likevel tas med ved begrensningen av ansvaret for andre ansvarlige som ikke har utvist slik grov egenfeil. Det vil nedenfor i kapittel 4 bli utførlig redegjort for tolkingen av sjøl. § 174, særlig med henblikk på ansvar for fjerning og andre oppryddingstiltak ved sjøulykker.

2.3 Krav som følge av fjernings- og oppryddingstiltak undergitt ansvarsbegrensning

De krav som gjelder fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker og som er undergitt ansvarsbegrensning, er oppregnet i § 172 første ledd nr. 4 til 6. De tolknings spørsmål disse bestemmelsene reiser er utførlig omtalt i NOU 1980:55 side 17-18.

§ 172 første ledd nr. 4 omfatter krav i anledning av ”hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet”. I NOU 1980:55 side 17 kommenteres bestemmelsen slik:

”Strandet omfatter alle former for grunnstøting. Skipet kan være både sunket, strandet og forlatt uten å måtte betegnes som vrak. ”Blitt vrak” har på den annen side selvstendig betydning der ingen av de øvrige karakteristikkene passer, men skipet like fullt er blitt vrak, for eksempel etter brann eller uvær.”

I forhold til denne bestemmelsen vil det derfor sjelden være nødvendig å avgjøre om et skip som er utsatt for en alvorlig sjøulykke, er blitt vrak eller ikke. Det avgjørende vil normalt være om skipet overhodet lar seg berge. Er skipet ikke forsøkt berget innen rimelig tid etter ulykken, vil det vanligvis måtte betraktes som vrak. Den reelle betydning av § 172 første ledd nr. 4 er således at krav mot rederen på erstatning av kostnadene ved fjernings- og oppryddingstiltak iverksatt etter at skipet er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, vil være gjenstand for ansvarsbegrensning. Om tiltakene gjelder skipet selv, dets last eller annet som er eller har vært om bord i skipet, er i denne sammenheng uten betydning. Bestemmelsen omfatter også skade som voldes i forbindelse med slike tiltak.

Har skipet vært utsatt for en annen ulykke enn nevnt i § 172 første ledd nr. 4, vil likevel krav i anledning ”fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last” være undergitt ansvarsbegrensning, se § 172 første ledd nr. 5. Bestemmelsen

omfatter imidlertid også tilfelle hvor skipet selv ikke har vært utsatt for noen ulykke, men hvor skipets last viser seg å utgjøre en fare for skipet, de ombordværende eller omgivelsene. Også denne bestemmelsen vil derfor først og fremst gjelde ansvar for kostnader ved de tiltak som er iverksatt, særlig for å hindre at lasten kan volde skade eller ulempe av betydning.

Ved sjøulykker som medfører skade på f. eks. havneanlegg, bassenger, vannveier og navigasjonshjelpemidler, vil imidlertid kostnadene ved fjerning av skip og last m.v. også kunne oppfattes som en del av ansvaret for tingsskadene. Legges alminnelige regler om erstatningsutmåling til grunn, vil slike kostnader inngå i den samlede erstatning som skadelidte har krav på. I NOU 1980:55 side 17 antas det derfor at erstatningskravet i sin helhet da vil gå inn under sjøloven § 172 nr. 1. Er denne tolkingen riktig, vil § 172 første ledd nr. 4 og 5 bare omfatte tilfelle hvor skadelidte ikke er påført tingsskade, og derfor utelukkende krever erstatning for utgifter og annet tap som følge av fjerning eller unnlatt fjerning av skip og last m.v.

I forhold til gjeldende rett er det uten betydning om et krav henføres under den ene eller andre av underpostene i § 172. Dersom krav som nevnt i § 172 første ledd nr. 4 og 5 går ut av listen, har imidlertid spørsmålet om rekkevidden av § 172 første ledd nr. 1 om krav i anledning av tingsskade ikke lenger bare teoretisk interesse. Legges synet i NOU 1980:55 side 17 til grunn, vil rekkevidden av konvensjonsforbeholdet bli tilsvarende begrenset. Grensen mellom disse bestemmelsene bør derfor vurderes på nytt. Etter Sjølovkomiteens syns taler de beste grunner for at grensen i stedet bør baseres på et skille mellom, på den ene side, selve tingsskaden og de økonomiske følger av denne og, på den annen side, kostnadene ved de fjernings- og oppryddingstiltak som sjøulykken gjør nødvendig.

Sjøloven § 172 første ledd nr. 4 og 5 omfatter bare krav fra tredjemenn, herunder offentlige myndigheter, som har pådratt seg utgifter ved fjernings- og oppryddingstiltak, og som kan kreve erstatning av rederen til dekning av kravene. Tilsvarende omfatter også bestemmelsen i § 172 første ledd nr. 6 bare krav fra tredjemenn i anledning av andre typer av tiltak for å avverge eller begrense skade og tap som ansvaret vil være begrenset for.

Kostnader som rederen har dersom rederen selv setter i verk fjernings- og oppryddingstiltak eller andre skadebegrensende tiltak som nevnt i sjøl. § 172 første ledd nr. 4 til 6, er således ikke undergitt ansvarsbegrensning. Rederens og andre begrensingsberettigedes kostnader ved slike tiltak omfattes ganske enkelt ikke av oppregningen i § 172 av krav undergitt ansvarsbegrensning og tas heller ikke i betraktning på annen måte ved anvendelsen av reglene om ansvarsbegrensning. Slike kostnader må rederen i tilfelle selv dekke i tillegg til de krav som tredjemann har som følge av sjøulykken.

Riktig tolket omfatter altså § 172 første ledd nr. 6 – på samme måte som de øvrige underpostene i § 172 første ledd - bare erstatningskrav mot rederen eller annen person med rett til ansvarsbegrensning, se NOU 1980:55 s. 18. I den tilsvarende bestemmelse i konvensjonen art. 2 bokstav f) sies dette uttrykkelig. Etter konvensjonsteksten omfattes bare "claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert. . .". Dette innebærer at rederens egne kostnader ved tiltak for å avverge skade ikke er undergitt ansvarsbegrensning, og rederen kan derfor heller ikke kreve slike krav tatt i betraktning ved fordeling av begrensingsbeløpet.

Forslag om at rederen skulle gis rett til refusjon i ansvarsbegrensningsfondet av egne utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense tap som ansvaret er begrenset for, ble fremsatt på diplomatkonferansen i London i 1976, men fikk ikke nødvendig flertall. Begrunnelsen var at rederen har en plikt til å redusere virkningen av egne skadegjørende handlinger, og at det derfor ville være umoralsk om han fikk dekket utgiftene til slike tiltak i konkurranse med de skadelidtes krav (se NOU 1980:55 side 18). Rederen må derfor selv dekke slike kostnader i tillegg til begrensningsbeløpet i de tilfelle hvor summen av krav i anledning av en sjøulykke overstiger ansvarsgrensen slik at de skadelidte kun mottar forholdsmessig dekning av sine krav.

Om rederen etter en sjøulykke har plikt til å treffe tiltak for å avverge eller begrense skade og tap, må imidlertid avgjøres etter ellers gjeldende rettsregler. Dette redegjøres det for under kapittel 3.

2.4 Begrensning av ansvaret for forurensningsskade etter regelverket for internasjonalt oljesølsansvar

Som nevnt foran under 2.1.2 bygger reglene i sjøloven §§ 191 til 207 på det system for internasjonalt oljesølsansvar som er fastsatt i oljeansvarskonvensjonen og konvensjonen om det internasjonale erstatningsfond for oljesølskade. Hovedregelen er at eieren av skipet har objektivt ansvar for forurensningsskade som følge av oljesøl (§ 191 første ledd). Eierens ansvar for all forurensningsskade ved en og samme hending er imidlertid begrenset til det beløp som følger av § 194. Ansvarsbeløpet i § 194 skal fordeles forholdsmessig mellom de skadelidte (§ 195). Overstiger de samlede forurensningsskader ansvarsbeløpet, kan skader som erstatningen fra eieren ikke dekker, kreves erstattet av det internasjonale erstatningsfond (§ 201). Krav oppstått ved samme hending som ikke gjelder slik forurensningsskade, omfattes derimot ikke av reglene i §§ 191 flg., og ansvaret for slike krav må i tilfelle begrenses etter de alminnelige reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kap. 9.

Som forurensningsskade i forhold til disse ansvarssystemene regnes etter § 191 annet ledd også utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for forurensningsskade, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade. Som nevnt foran 2.1.2, vil slike tiltak omfatte både fjerning av skip og last og alle andre tiltak som har til formål å avverge eller begrense forurensningsskader som følge av oljesøl.

Har eieren av det skip oljesølet kommer fra, frivillig iverksatt tiltak for å avverge eller begrense oljesøl og forurensningsskade, skal kostnadene ved tiltakene – for så vidt de er rimelige – være likestilt med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet (§ 195 tredje ledd, jf. § 207 annet ledd).

Det innebærer at andre skadelidte kan få redusert sin dekning dersom begrensingsbeløpet ikke er stort nok til å dekke alle kravene. Dersom eierens krav ikke dekkes fullt ut, vil det resterende kunne kreves dekket etter reglene for det internasjonale erstatningsfond for oljesølskade, sjøl. § 201.

Oljesølsansvar som ikke bygger på systemet for internasjonalt oljesølsansvar reguleres av sjøl. § 208, se avsnitt 2.1.3 ovenfor. § 208 inneholder imidlertid ikke noen henvisning til § 195 tredje ledd. Og som det fremgår under avsnitt 2.3, stenger § 172 første ledd nr. 4 til 6 for at en reder kan kreve tilsvarende refusjon av kostnader ved fjernings- og oppryddingstiltak og andre skadebegrensende tiltak. Kostnader som

rederen pådrar seg ved frivillige tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade som reguleres av § 208, kan derfor ikke kreves dekket på lik linje med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet. Disse kostnadene må rederen selv dekke i tillegg til ansvarsbeløpet etter sjøloven § 175. Dette er av betydning bl.a. i forhold til utslipp av bunkers fra andre skip enn oljetankskip og oljetankskip som ikke faktisk transporterer olje som last i bulk, se avsnitt 2.1.3.

Eieren av skipet kan ikke kreve å begrense sitt ansvar for forurensningsskade som eieren selv har voldt forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå, sjøl. § 194 tredje ledd. Ordlyden i denne bestemmelsen svarer helt til sjøl. § 174 som vil bli behandlet nedenfor under 4.

Kapittel 3

Fjernings- og oppryddingsansvaret ved sjøulykker

3.1 Kostnadsansvaret ved fjernings- og oppryddingstiltak

Sjøloven inneholder en del bestemmelser om vilkårene for at rederen skal bli ansvarlig for skade som oppstår i forbindelse med driften av skipet. Viktigst i denne sammenheng er den alminnelige regel i sjøloven § 151 som fastsetter at rederen hefter for feil eller forsømmelse i tjenesten av enhver som utfører arbeid i skipets tjeneste. Dessuten har loven bestemmelser om culpa-ansvar for skade voldt ved sammenstøt av skip, men for øvrig vil rederens ansvar måtte bestemmes etter alminnelige erstatningsregler. I en begrenset utstrekning kan det også bli tale om å anvende reglene om objektivt bedriftsansvar.

Sjøloven kapittel 10 inneholder i tillegg særlige regler om ansvaret for oljeskade, bygget på prinsippet om objektivt ansvar. I regelverket skilles det mellom de regler som gjelder utslipp fra tankskip som er lastet med råolje og annen bestandig olje (§§ 206 og 207), og reglene for utslipp av bunkers og ikke-bestendig olje fra andre skip (sjøloven § 208). En oversikt over reglene om ansvar for skade voldt ved oljesøl er gitt foran i avsnitt 2.1.2 og 2.1.3.

Sjøloven selv inneholder altså ingen generelle regler om rederens ansvar for kostnader og skade ved fjernings- eller oppryddingstiltak etter sjøulykker. Slike kostnader kan imidlertid inngå i den erstatning som i tilfelle kan kreves når rederen er ansvarlig for selve sjøulykken, for eksempel etter sjøloven § 151. Dessuten omfatter bestemmelsene i sjølovens kapittel 10 om ansvar for skade ved oljesøl også utgifter, skade og tap som følge av rimelige tiltak for å avverge eller begrense oljesøl og skade ved oljesøl, se foran i avsnitt 2.4.

Lovgivningen for øvrig inneholder imidlertid vidtrekkende bestemmelser av direkte betydning for ansvaret for fjernings- og oppryddingstiltak etter sjøulykker. De praktisk viktigste bestemmelsene finnes i havne- og farvannsloven (lov 8. juni 1984 nr. 51) §§ 18, 20 og 32, og i forurensningsloven (lov 13. mars 1981 nr. 6) §§ 7 og 28, jf. §§ 74 og 76. Det blir nedenfor i avsnittene 3.2 til 3.4 redegjort for disse bestemmelsene.

3.2 Havne- og farvannslovens bestemmelser

Havne- og farvannsloven § 18 tredje ledd gir offentlig myndighet en generell adgang til å gi pålegg om "nødvendige tiltak" dersom fartøy, varer og gjenstander "kan volde fare eller skade". Tilsvarende kan det gis pålegg om å fjerne "vrak og gjenstander som synker, strander, forlates eller henlegges". I forhold til et skip vil det ut fra hensynet til trygg ferdsel og forsvarlig trafikkavvikling kunne være behov for et slikt inngrep selv om skipet ikke er blitt vrak, f. eks. når skipet er grunnstøtt eller sunket. Pålegget rettes til eieren av fartøyet eller gjenstandene, som i tilfelle selv må dekke kostnadene ved å etterkomme pålegget. Blir pålegget ikke etterkommet, gir § 20 myndighetene selv rett til om nødvendig å berge, fjerne eller ta i for-

varing fartøy, vare eller gjenstand, samt vrak og gjenstander som er sunket, strandet, forlagt eller henlagt. Etter § 32 er eieren eller rederen i så fall ansvarlig for kostnadene ved slike tiltak.

Ved tolkingen av § 18 tredje ledd er det i denne sammenheng særlig bestemmelsen om fjerning av vrak og andre gjenstander som synker, strander, forlates eller henlegges som har krav på interesse. Begrepet gjenstander omfatter her alt som er eller har vært om bord i skipet, med unntak for olje og andre flytende stoffer som unnslipper fra skipet. Om ulykken fører til at skipet blir vrak, er likevel ikke avgjørende for myndighetenes adgang til å gi pålegg om fjerning og opprydding. Etter § 18 første ledd første punktum kan det alltid gis pålegg om nødvendige tiltak når fartøy eller gjenstander kan volde fare eller skade.

Pålegg som gjelder fartøyet, vil selvsagt reelt også få virkning i forhold til skipets last og annet som er om bord. Fjerningen av skipet kan i så fall også tenkes begrunnet i hensynet til å avverge fare for forurensning fra lasten. Derimot kan det ikke etter havne- og farvannsloven gis pålegg om opprydding etter oljeutslipp fra skipet eller annen forurensning av miljøet. Dette er også i samsvar med lovens formål, som først og fremst er å trygge ferdselen i havner, farleder og andre farvann som trafikkeres. Plikten til å forhindre eller fjerne forurensning som er forårsaket av lasten i skipet må i tilfelle følge av forurensningslovens bestemmelser, se nedenfor i avsnitt 3.3.

Pålegg om fjerning, opprydding og andre "nødvendige tiltak" etter havne- og farvannsloven § 18 kan gis bare dersom skipet eller gjenstandene "kan volde fare eller skade". Bestemmelsen angir ikke nærmere hva som ligger i disse begrepene. Dette må derfor bestemmes ut fra lovens formål, som er å legge forholdene til rette for driften av havner og å trygge ferdselen. Fartøy og gjenstander som vil innebære ulemper av betydning for trafikkavviklingen, må derfor antas å være omfattet, bl.a. fordi dette vil ha kostnadsvirkninger for annen sjøtrafikk. Skip som er sunket eller grunnstøtt i havneområdet må uten videre sies å kunne volde "fare eller skade". Et slikt skip vil normalt være direkte til hinder for ferdselen, og kan kreves fjernet på det grunnlag. På samme måte vil et skipsvrak som vanskeliggjør en utbygging av havnen, kunne kreves fjernet. Skip som ligger i en farled i det indre farvann vil også kunne volde "fare eller skade" og være til hinder for ferdselen. Her må det imidlertid foretas en nærmere vurdering av forholdene. Dersom det er stor ferdsel i området, vil risikoen for skade normalt tilsi at skipet må fjernes. Dersom skipet har sunket og ligger så dypt at det ikke er til hinder for ferdselen, vil vilkårene for å kreve det fjernet ikke være oppfylt, med mindre et pålegg også kan begrunnes i at det foreligger fare eller skade for miljøet ved å etterlate det med lasten ombord.

Det er noe usikkert hvorvidt fare for miljøskade kan begrunne fjerningsplikt etter havne- og farvannsloven § 18. Hensynet til å beskytte miljøet er ikke uttrykkelig nevnt blant formålene i lovens § 1. Andre av lovens bestemmelser, tilføyet ved senere lovendring, indikerer imidlertid at miljøhensyn i flere sammenhenger er relevante. I § 11 nr. 9 er det således inntatt en hjemmel til å gi forskrifter som pålegger bruker eller eier av fartøy, og andre, en informasjonsplikt av hensyn til bl.a. miljø. Bestemmelsen inngår i gjennomføringen av rådsdirektiv 93/75/EØF om minimumskrav til fartøyer som transporterer farlig eller forurensende last. Formålet med direktivet er å styrke trafikk- og miljø sikkerheten i farvannene i EØS-området. Sammenholdt med bestemmelsene i § 11 nr. 5 og 7, gir bestemmelsen holdepunkter for at miljøhensyn også kan være relevante ved tolkingen av andre bestemmelser

i loven. Dersom det foreligger en miljømessig fare eller skade forbundet med et forulykket skip eller et vrak, bør nok derfor miljøhensyn kunne tas i betraktning sammen med andre argumenter for å heve vraket. Spørsmålet er imidlertid neppe av stor praktisk betydning, siden fjernings- og tiltaksplikter som ivaretar miljøhensyn følger av forurensningsloven.

Det kan reises spørsmål om det er adgang til å gi pålegg om fjerning fordi et sunket skip eller et skipsvrak er til hinder for utøvelse av fiske, eller for drift av oppdrettsanlegg. Ordlyden i havne- og farvannsloven § 18 er generell, og enkelte andre bestemmelser i loven legger også vekt på fiskerihensyn, se § 11 nr. 2, 7 og 8. Dette innebærer at fare for skade eller ulempe i et visst omfang for fiskerinæringen, også må kunne begrunne fjerningsplikt med hjemmel i havneloven. I denne forbindelse kan det også nevnes at saltvannsfiskeloven § 26 har forbud mot å ”kaste i sjøen redskaper og andre gjenstander som kan hemme utøvelsen av fisket, skade fisk, fiskeredskaper eller sette fartøy i fare”. Fiskeridirektoratet kan etter § 26 annet ledd gi pålegg om rydding og fjerning. Bestemmelsen kan neppe anvendes på selve vraket, men skipets last m.v. vil klart kunne være ”gjenstander” som fiskeridirektoratet kan gi pålegg om å fjerne.

Havne- og farvannsloven § 18 tredje ledd gir adgang til å gi pålegg om ulike ”nødvendige” fjernings- og oppryddingstiltak, bl.a. ”fjerning av vrak og gjenstander som synker, strander, forlates eller henlegges”. Hva som skal anses som ”nødvendige tiltak”, må vurderes ut fra lovens formål sett i sammenheng med den konkrete ”fare eller skade” som skipet eller lasten m.v. kan utgjøre eller volde i det enkelte tilfelle. I samsvar med alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper må det – til tross for lovens generelle ordlyd – kreves at tiltakene må være egnet til å fjerne faren for skade eller ulemper for ferdsele eller å forhindre ytterligere skade. Dessuten må kostnadene ved gjennomføringen stå i rimelig forhold til det som oppnås ved tiltakene.

Her vil en nok stå overfor en vanskelig avveining av ulike interesser når det skal avgjøres hvilke tiltak som er ”nødvendige”, med mindre tiltakene i seg selv skulle være økonomisk velbegrunnet, som f. eks. ved berging av grunnstøtt skip. Er skipet sunket eller blitt vrak, vil dette normalt ikke være tilfellet, og kostnadshensyn får da vesentlig betydning. Kan f. eks. det meste oppnås ved å fjerne bare deler av vraket, er det neppe grunnlag for pålegg om å fjerne hele vraket. Det kan også tenkes at merking av vraket er tilstrekkelig for å oppnå formålet med pålegget. Da vil andre mer inngripende vedtak kunne bli ansett som uforholdsmessige. Det er imidlertid vanskelig å trekke opp generelle retningslinjer på dette området, og i praksis vil nok forvaltningsmyndighetens skjønn i stor grad bli avgjørende.

3.3 Forurensningslovens regler om skipsvrak og avfall

1) Forurensningsloven har flere formål, se § 1 hvor det - i samsvar med lovens offisielle tittel - trekkes et skille mellom *vern mot forurensning* og *håndteringen av avfall*. Dette skillet har på flere måter betydning i forhold til anvendelsen av lovens regler om fjernings- og oppryddingsplikter etter sjøulykker og om ansvaret for kostnadene ved slike tiltak.

For det første, § 5 annet ledd fastsetter at ved forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder bestemmelsene bl.a. i sjødyktighetsloven og havneloven i stedet for bestemmelsene i forurensningsloven. Bestemmelsen har etter sin ordlyd bare

betydning i forhold til forurensningslovens bestemmelser om forurensning. Lovens skille mellom forurensning og avfall gjør at avfall og skipsvrak ikke omfattes av definisjonen av forurensning i lovens § 6. Dette betyr at lovens § 5 annet ledd (som er knyttet til forurensningsbegrepet) ikke innskrenker anvendelsen av reglene i forurensningsloven § 28, jf. § 37 om den ansvarliges plikt til å fjerne skipsvrak og avfall. Disse bestemmelsene vil derfor gjelde fullt ut i tilfelle av sjøulykker.

For det annet, forurensningslovens bestemmelser om henholdsvis vern mot forurensning og håndtering av avfall og skipsvrak inneholder forskjellige vilkår når det gjelderplikten til å sette i verk fjernings- og oppryddingstiltak, og reglene om kostnadsansvaret er også noe ulike. Her skal det først redegjøres for spørsmålene knyttet til fjerning av skipsvrak og andre gjenstander som er eller har vært om bord i skipet. En sjøulykke kan selvsagt også medføre forurensning eller fare for forurensning. I så fall kommer også reglene om vern mot forurensning til anvendelse. De spørsmål som oppstår i denne sammenheng behandles nedenfor i avsnitt 3.4.

2) Forurensningsloven § 28 inneholder et generelt forbud mot at noen tømmer, etterlater, oppbevarer eller transporterer avfall slik at det kan virke skjæmmende eller være til skade eller ulempe for miljøet. Den som overtrer forbudet skal sørge for ”nødvendig opprydding” (§ 28 tredje ledd). Når det er påkrevet, kan eieren gis pålegg etter § 37 om å sette i verk slike oppryddingstiltak eller å dekke ”rimelige utgifter” ved fjerning eller opprydding utført av andre.

Som avfall regnes her kasserte løse gjenstander eller stoffer (loven § 27). I § 28 første ledd annet punktum er det særskilt fastsatt at forbudet også gjelder skipsvrak og andre lignende større gjenstander. Det påpekes i Ot.prp. nr. 11 (1979-80) side 149 første spalte at forbudet også bør gjelde skipsvrak, men at et vrak er en så store gjenstand at det ikke er naturlig å betegne det som ”avfall”. Dette er bakgrunnen for at det ble tatt inn en uttrykkelig regel om skipsvrak. Denne bestemmelsen vil først og fremst omfatte skip som er blitt utsatt for en så alvorlig sjøulykke at det er liten utsikt til berging. Adgangen til å gi pålegg om fjerning og opprydding er følgelig en del snevrere etter forurensningsloven § 37 enn etter havne- og farvannsloven §§ 18 tredje ledd og 20, som utvilsomt også gir adgang til å gi pålegg om ”nødvendige tiltak” ved mindre alvorlige sjøulykker.

Om forurensningsloven § 28 medfører at skipsvrak skal betraktes som ”avfall” også i forhold til forurensningslovens øvrige bestemmelser, er imidlertid noe uklart. Særregelen om skipsvrak i § 28 – og i den tilhørende regel i § 37 annet ledd – tyder nærmest på at skipsvrak normalt ikke kan regnes som avfall i lovens forstand, jf. også uttalelser i Ot.prp. nr. 11 (1979-80) s. 133 andre spalte. Hva som er riktig tolking på dette punkt, har imidlertid i denne sammenheng liten interesse, og komiteen går derfor ikke nærmere inn på spørsmålet. De materielle vilkår for fjernings- og oppryddingsplikten etter § 28 vil i alle tilfelle være at:

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

3) Det vil i mange tilfelle ikke være helt lett å angi når et skip som er sunket, strandet, forlatt eller henlagt, også skal anses som vrak. Etter vanlig språkbruk vil vel skipet først bli ansett som vrak dersom det må antas at det ikke kan berges, eller i hvert fall ikke blir forsøkt berget innen rimelig tid etter sjøulykken. I § 37 tales det om at

skipet er ”etterlatt i strid med § 28”. Selve tidsforløpet etter ulykken vil her ha betydning, også for om skipet der det ligger ”kan virke skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet”, jf. § 28 første ledd. Det samme vil gjelde i forhold til spørsmålet om ”etterlatte” gjenstander m.v. fra skipet som etter sjøulykken befinner seg i sjøen eller på land. Vrakgods og annet som stammer fra skipet eller dets last, vil – hvis det etterlates – vanligvis måtte anses som ”avfall”, som i seg selv omfattes av plikten til opprydding og fjerning. Det er mulig at forurensningslovens formål tilsier at en her trekker en forholdsvis romslig grense for begrepene skipsvrak og avfall, men dette er spørsmål som det i tilfelle er domstolenes oppgave å avgjøre.

Skipets last og annet som er om bord i skipet, vil normalt måtte fjernes samtidig med skipet når dette må regnes som vrak. Det som er om bord vil dessuten ofte kunne bli ansett som ”avfall” som kan kreves fjernet selv om skipet blir liggende der det er. ”Avfall” er i § 27 første ledd definert som ”kasserte løse gjenstander eller stoffer”. Dette vil klart omfatte last, bunkers og ballast som befinner seg om bord i vraket. Det følger av Ot.prp. nr. 11 (1979-80) side 133 første spalte at ”uttrykket ’stoffer’ omfatter både fast stoff, væske eller gass, jf. definisjonen i § 6 nr. 1”. Utgjør skipets last, bunkers m.v. en fare for forurensning, vil imidlertid forurensningslovens bestemmelser om vern mot forurensning også kunne gi grunnlag for pålegg om fjerning og andre tiltak, se nedenfor i avsnitt 3.4. Etter omstendighetene vil pålegget da også kunne gjelde skipet, selv om dette ikke er blitt vrak, f. eks. hvis vraket bør flyttes før lasten tas ut.

Sondringen mellom ”avfall” og ”skipsvrak” har i forhold til fjernings- og oppryddingsplikten normalt ikke særlig stor betydning. Når det gjelder kostnadsansvaret, er det imidlertid en viss forskjell. Etter § 37 skal eieren dekke utgifter som ”noen har hatt til fjerning eller opprydding” av avfall, men § 37 annet ledd om skipsvrak inneholder ingen tilsvarende regel. Eierens kostnadsansvar ved fjerning av skipsvrak følger derfor av refusjonshjemmelen i § 76 jf. § 74, men denne omfatter bare ”det offentliges utgifter, skade eller tap”. Utgifter som andre enn det offentlige har i forbindelse med fjerning av skipsvrak, kan således ikke kreves dekket med hjemmel i forurensningsloven.

4) Etter forurensningsloven § 28 kan skipsvraket og ”avfall” fra skipet kreves fjernet dersom det ”kan virke skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet”. Uttrykket ”skjemmende” knytter seg til en visuell/estetisk vurdering. Det presiseres uttrykkelig i Ot.prp. nr. 11 (1979-80) side 134 andre spalte at det er relevant å ta rent estetiske hensyn ved vurderingen av om fjerningsplikten etter § 28 inntreffer. Om et vrak er skjemmende må vurderes konkret ut fra forholdene på stedet der vraket ligger. Et skip som ligger nedsunken med god klaring, vil ikke være omfattet. På den annen side er det klart at vilkåret vil være oppfylt dersom et vrak ligger og ruster med store deler av skroget over vann, godt synlig fra et bebodd område. Det må imidlertid antas at vraket også kan virke skjemmende selv om det befinner seg i ubebodde områder. Forutsetningen må i så fall være at det dreier seg om et naturområde langs kysten der folk ferdes. Dersom vraket ligger så langt fra land at det ikke er synlig, eller det ikke er ferdsel i det området på land der det kan ses, vil det normalt ikke være ”skjemmende”, med mindre det skulle være godt synlig for forbipasserende fritidsbåter og fergetrafikk.

Et skipsvrak og avfall fra skip kan også kreves fjernet dersom det er ”til skade eller ulempe for miljøet”. I vurderingen av om vraket kan være til ”skade eller

ulempe for miljøet" vil også skipets last komme i betraktning. Enten lasten vurderes selvstendig eller som en del av vraket vil den kunne utgjøre en fare for forurensning som kan begrunne en tiltaksplikt. Uttrykket "til skade eller ulempe for miljøet" benyttes også i definisjonen av "forurensning" i lovens § 6. I Ot.prp. nr. 11 (1979-80) side 94 første spalte uttales at dette en rettslig standard som dekker "at miljøet utsettes for en påvirkning slik at det ikke kan brukes på samme måte som før, hva enten det er mennesker, dyr eller planter som blir skadelidende, eller det er snakk om skader på gjenstander eller ressurser som for eksempel grunnvann" (side 95). For en nærmere gjennomgang av hva som kan være til skade eller ulempe for miljøet vises til *Hans Chr. Bugge*, Forurensningsansvaret, 1999, side 224 flg.

Et skip uten forurensende last og som heller ikke på annen måte utgjør en vesentlig forurensningskilde, vil derfor normalt ikke kunne kreves fjernet. Ligger det samtidig under vannskorpen, vil skipet heller ikke kunne kreves fjernet fordi det virker "skjemmende". Dersom vraket ligger høyt nok vil det imidlertid kunne hindre ferdsele, slik at fjerningsplikten etter havne- og farvannsloven blir aktuell, se foran i avsnitt 3.2.

5) Etter forurensningsloven § 28 tredje ledd skal "den som har overtrådt forbudet i første ledd . . . sørge for nødvendig opprydding", dvs. sørge for fjerning av vrak og vrakgods og gjøre det som ellers trengs for å få ryddet opp. Det er naturlig å forstå kravet om "nødvendig opprydding" slik at den ansvarlige plikter å gjennomføre de tiltak som er nødvendige for å bli kvitt det miljøproblem som skipsvraket og (eller) lasten m.v. representerer. Forarbeidene utdyper ikke nærmere hva som ligger i kravet.

Hvilke tiltak som skal anses som nødvendige, vil i stor grad bero på forurensningsmyndighetenes skjønn. Dersom opprydding ikke foretas slik forurensningsmyndigheten mener er påkrevet, kan det etter § 37 annet ledd gis "pålegg om opprydding og fjerning til den som var eier av . . . skip da det ble etterlatt i strid med § 28 eller som er eier når pålegget gis". Her som ellers vil imidlertid prinsippet om forholdsmessighet sette grenser for hva pålegget kan gå ut på. Oppryddingsplikten etter § 28 tredje ledd går ikke lenger enn til "nødvendige" tiltak, og det må da få betydning hvor store kostnadene vil bli. Dette gjelder også dersom det offentlig selv sørger for opprydding etter § 74 og krever at den ansvarlige dekker kostnadene etter § 76.

6) Reglene i havne- og farvannsloven § 18, jf. § 20, og forurensningsloven § 28, jf. § 37, omhandler begge plikten til å fjerne skipsvrak og gjenstander som stammer fra det forulykkede skipet, samt kostnadsansvaret ved fjernings- og oppryddingstiltak i myndighetsregi. Den førstnevnte bestemmelsen gjelder plikten til "fjerning av vrak og gjenstander som synker, strander eller henlegges" (havneloven § 18 tredje ledd). Forurensningsloven § 28 omfatter "skipsvrak . . . og andre liknende større gjenstander", men andre ting fra skipsvraket vil omfattes av lovens avfallsbegrep. Etter ordlyden overlapper disse bestemmelsene hverandre i ganske stor utstrekning, bl.a. fordi pålegg om opprydding i begge tilfelle retter seg mot eieren av skipet. Det er likevel betydelig forskjell på rekkevidden og rettsvirkningene av de to bestemmelsene.

For det første har havne- og farvannsloven og forurensningsloven til dels ulike formål. Havne- og farvannsloven har til oppgave bl.a. å legge forholdene til rette for best mulig "drift av havner" og "å trygge ferdsele" (§ 1). Formålsangivelsen i forurensningsloven § 1 retter seg mot helt andre forhold og er dessuten holdt i

generelle ordelag, dvs. ”å verne det ytre miljø mot forurensning og å redusere eksisterende forurensning, å redusere mengden av avfall og å fremme en bedre behandling av avfall.” Reglene i de to lovene vil derfor utfylle hverandre, ganske enkelt fordi det er forskjellige hensyn som skal legges til grunn ved praktiseringen av de inngreps- og påleggshjemler og regler om kostnadsansvar som de to lovene inneholder.

Eksempelvis er plikten til å fjerne et skipsvrak m.v. etter forurensningsloven § 28 begrunnet i hensynet til å verne miljøet mot avfall og forurensning. Et grunnstøtt skip som ikke medfører fare for forurensning og som også ligger så skjult at det ikke virker skjemmende, kan således ikke kreves fjernet med hjemmel i forurensningsloven. Ligger derimot skipet i en farled eller i innseilingen til en havn og volder fare eller skade (herunder vesentlig ulempe) for trafikken, vil det imidlertid kunne kreves fjernet etter havneloven §§ 18 og 20. Det hører også med at de to lovene forvaltes av forskjellige myndigheter, og at også pliktsubjektet kan være forskjellig.

For det annet, selv om tiltaksplikten etter begge lovene ligger på eieren av skipet, har de to lovene noe ulike regler når det gjelder hvem som har kostnadsansvaret i tilfelle hvor tiltak settes i verk av offentlig myndighet. I havne- og farvannsloven § 32 fastsettes at ansvaret for kostnader som ikke dekkes innenfor verdien av de gjenstander tiltakene gjelder, skal betales av eieren eller rederen av skipet, samt at kostnadsansvaret er undergitt begrensning etter reglene i sjøloven kapittel 9. I forurensningsloven § 76 er det derimot bare sagt at kostnadsansvaret påhviler ”den ansvarlige”, og bestemmelsen sier heller ikke uttrykkelig at ansvaret i tilfelle kan kreves begrenset etter sjøloven kapittel 9.

For det tredje, havne- og farvannsloven § 18 tredje ledd gir også hjemmel til å kreve fjerning av skip som er forulykket og kan volde fare eller skade, selv om ulykken ikke har ført til at skipet ble vrak.

3.4 Forurensningslovens regler om vern mot forurensning

1) Forurensningsloven § 7 inneholder et generelt forbud mot at noen har, gjør eller setter i verk noe som kan medføre fare for forurensning. I forlengelsen av forbudet inneholder § 7 annet til fjerde ledd bestemmelser om tiltaksplikter og kostnadsansvar. Disse bestemmelsene vil også komme til anvendelse ved forurensning i forbindelse med sjøulykker

Når det er oppstått en situasjon med fare for forurensning, plikter den ansvarlige å sørge for tiltak for å hindre at den inntreffer. Har forurensningen inntrefft, skal han sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningen av den. Det skal også treffes tiltak for å avbøte skader og ulemper som følge av forurensningen eller som følge av tiltak for å motvirke den. Som forurensning regnes her bl.a. tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen, samt en del andre forhold som vil ha liten betydning ved sjøulykker (loven § 6).

Forurensningsmyndigheten kan gi den ansvarlige pålegg om tiltak som nevnt, og den ansvarlige kan også ha plikt til å svare erstatning for forurensningsskade etter reglene i lovens §§ 53 flg. Forurensningsmyndigheten har også adgang til selv å sette slik tiltak i verk (loven § 74) og kan i så fall kreve kostnadene erstattet av den ansvarlige (loven § 76), dvs. normalt rederen eller eieren av det skip som er forulykket.

Forurensningsloven inneholder imidlertid ikke klare regler om hvem som er "den ansvarlige", og utelukker heller ikke at flere samtidig kan være pliktsubjekt etter lovens regler, se *Hans Chr. Bugge*, Forurensningsansvaret, 1999, s. 507 flg. En går ikke her nærmere inn på dette spørsmål. En legger til grunn at i sjøfartsforhold vil "den ansvarlige" være eier eller reder av skipet eller for øvrig inngå i kretsen av de personer som etter sjøloven § 171 eller § 194, jf. § 193, har rett til ansvarsbegrensning.

2) Rekkevidden av forurensningsloven § 7 og andre bestemmelser av betydning for tiltakplikter og kostnadsansvar ved forurensning i sjøfartsforhold, er søkt avgrenset ved bestemmelsene i loven § 5 annet til fjerde ledd.

Forurensningsloven § 5 annet ledd vil først og fremst ha betydning i forhold til utslipp og annen forurensning fra skip under normale driftsforhold. Derimot vil bestemmelsen neppe ha vesentlig betydning for anvendelsen av lovens regler om forurensning i tilfelle hvor sjøulykker medfører fare for forurensning eller fører til forurensning og forurensningsskade. Dette skyldes at bestemmelsene om tiltakplikter og pålegg i loven § 7 annet og fjerde ledd, samt reglene i §§ 74-77 om tiltak satt i verk av forurensningsmyndigheten, i alle tilfelle kommer til anvendelse også i sjøfartsforhold, se lovens § 5 tredje ledd. Det samme gjelder bestemmelsene om akutt forurensning i lovens kapittel 6, se bl.a. § 46 som gir § 7 tilsvarende anvendelse ved akutt forurensning. De sentrale bestemmelser om tiltakplikter og kostnadsansvar vil altså gjelde når en sjøulykke medfører forurensning eller fare for forurensning.

Reglene om erstatningsansvar for forurensningsskade i forurensningsloven §§ 53 flg. vil også gjelde når forurensningsskaden oppstår som følge av en sjøulykke, se § 5 fjerde ledd. Det følger av § 55 første ledd at ansvarssubjektet vil være eieren eller brukeren, dvs. rederen, når annet ikke er fastsatt i annen lovgivning. Det er videre klart at slikt erstatningsansvar kan kreves begrenset etter reglene i sjøloven kapittel 9. Dette fremgår av forurensningsloven § 53 første ledd som angir at reglene i loven om erstatningsansvar for forurensningsskade viker for annen lovgivning. Også i tilfelle av oljesøl fra skip vil derfor forurensningslovens ansvarsregler gjelde med de begrensninger som følger av bestemmelsene i sjøloven, dvs. lovens kapittel 10 om ansvar for skade ved oljesøl.

3) Tiltakspflicht etter § 7 annet ledd foreligger både når det er "fare for forurensning i strid med loven", og når forurensning allerede har "inntrådt". Disse bestemmelsene er nært knyttet til lovens definisjon av begrepet "forurensning". Hva som forstås med forurensning følger av § 6. Ved sjøulykker er det først og fremst § 6 nr. 1 som vil ha betydning. Etter denne bestemmelse foreligger forurensning når det skjer "tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen . . . som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet". Det er særlig skipets last eller annet om bord som kan medføre fare for eller være kilde til slik forurensning. Selve skipet vil først over tid kunne utgjøre en forurensningsfare, men i mange tilfelle vil likevel fjerningen av skipet eller vraket være et hensiktsmessig eller nødvendig tiltak for å forhindre forurensning fra lasten eller annet som er om bord, f. eks. bunkers, smøreolje m.v.

Et sentralt element i definisjonen av forurensning er at tilførselen av stoff, væske eller gass kan eller vil være "til skade eller ulempe for miljøet". Det skal formentlig ikke så mye til før dette vilkåret er oppfylt. I Rt. 1998 s. 2011 som vedrører fortolkningen av lovens § 6, søker Høyesterett veiledning i § 8 tredje ledd, hvoretter

”Forurensning som ikke medfører nevneverdige skader eller ulemper kan finne sted uten tillatelse” etter forurensningsloven. En annen sak er at tiltakspliktenes innhold og omfang må stå ”i et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås”, jf. § 7 annet ledd siste punktum.

Det presiseres i forarbeidene at det i praksis ikke bør stilles for strenge krav til hvor stor fare som må foreligge for at tiltaksplikt inntreffer. Hvor stor grad av sannsynlighet som foreligger, vil også bero på omfanget av de skader og ulemper som kan inntreffe dersom forurensningsfaren får anledning til å manifestere seg. Etter forarbeidene kan en særlig mistanke om at forurensning kan inntreffe, etter omstendighetene også begrunne tiltaksplikt. Som eksempel nevnes at et lasteskip har gått ned med den følge at en del bunkersolje har sluppet ut, men at det er uklart hvorvidt det er fare for ytterligere oljesøl. Det er da behov for å klarlegge om all oljen har sluppet ut eller om det er fare for mer oljesøl fra skipet (Ot.prp. nr. 11 (1979-80) side 96-97).

Tiltakspliktenes innhold og omfang fremgår av § 7 annet ledd. Ved fare for forurensning skal den ansvarlige ”sørge for tiltak for å hindre at den inntreffer”. Har forurensning funnet sted, skal den ansvarlige ”sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningen av den”. I så fall skal den ansvarlige også ”treffe tiltak for å avbøte skader og ulemper som følge av forurensningen eller av tiltakene for å motvirke den”. Forarbeidene (Ot.prp. nr. 11 (1979-80) side 97) presiserer at uttrykket ”avbøte” skade eller ulempe tar sikte på tiltak som går lenger enn det å fjerne selve forurensningen. Det er først og fremst tenkt på rimelige tiltak for å gjenopprette naturmiljøet eller annen skade eller ulempe. Som eksempel nevnes tiltak for å fjerne gammel, forurenset sand og påfylling av ny sand i tilfelle hvor badestrender er blitt forurenset av olje.

4) Etter § 7 annet ledd fjerde punktum er tiltaksplikten begrenset til ”tiltak som står i et rimelig forhold til de skader og ulemper som skal unngås.” Etter forarbeidene (Ot.prp. nr. 11 (1979-80) side 97) vil denne regelen begrense den ansvarliges handleplikt, noe som selvsagt også vil være av vesentlig betydning for den ansvarliges kostnadsansvar i det enkelte tilfelle.

Det kan reises spørsmål om denne begrensningen av tiltaksplikten også gjelder i tilfelle hvor forurensningsmyndigheten gjør bruk av sin adgang til å gi pålegg om tiltak etter § 7 fjerde ledd. Denne bestemmelsen henviser bare til § 7 annet ledd første til tredje punktum og således ikke til rimelighetskravet i fjerde punktum. Dette skulle tilsynelatende innebære at det, generelt sett, vil være opp til forurensningsmyndigheten å avgjøre etter eget skjønn hvilke tiltak som den ansvarlige plikter å iverksette. Man kan imidlertid også lese § 7 fjerde ledd slik at den kun viser til de typer av tiltak som et pålegg kan omfatte, og at de hver for seg må leses med den begrensning som følger av det felles rimelighetskrav i § 7 annet ledd fjerde punktum. Det er ikke nødvendig her å ta noe bestemt standpunkt til dette tolknings spørsmål. En antar at et krav om rimelighet eller forholdsmessighet i alle tilfelle vil følge av alminnelige forvaltningsrettslige regler og sette grenser for utøvelsen av forvaltningsskjønnet, jf. *Torstein Eckhoff/Eivind Smith*, Forvaltningsrett, 6. utgave, 1997, side 301-303, og *Inge Lorange Backer* i Lov og Rett 1991 side 630.

Spørsmålet om lovligheten av sjøfartsmyndighetenes pålegg har vært forelagt svenske domstoler i to saker om oljeforurensning. I *Feederchief*-saken (ND 1988 side 27) godtok retten et pålegg om tvangsbergning av grunnstøtt skip til tross for at rederiet mente at det ville ha vært enklere og billigere å pumpe oljen ut av skipet før

det ble berget. Kammarrätten måtte bl.a. ta stilling til om pålegget om å heve vraket var ”påkallad och rimlig”. Det ble vist til at det var fare for alvorlig skade i et område med spesielt ømfintlig natur. Retten fant det ikke bevist at sjøfartsverkets metode for å unngå miljøskade ikke var den sikreste. Det ble lagt vekt bl.a. på at metoden med å pumpe tankene ikke ville fjerne all olje fra vraket, og således ikke hadde ”kunnet leda till en sådan grad av renhet som med hänsyn till förhållandena på platsen skulle ha krävts” (side 30).

I *Opus*-saken (ND 1997 side 53) dreiet det seg om å forhindre oljesøl fra en fiskebåt som lå på 20 meters dyp. Pålegget til rederiet gikk også her ut på plikt til å fjerne vraket med oljen om bord. Rederiet hevdet at det var tilstrekkelig å få olje pumpet ut uten å berge fartøyet, som deretter kunne sprenges. Denne fremgangsmåten antok man ville koste om lag en firedel av bergningsutgiftene og ville neppe føre til miljøskade av betydning. Kammarrätten kom derfor til at ”en så genomgripande åtgärd som en bärgning av fartyget inte fremstår som påkallad och rimlig för att avlägsna oljan”, og ga rederiet medhold (side 58-59).

Tiltakspликтene etter § 7 annet ledd er ikke avhengig av pålegg fra forurensningsmyndigheten. Etter § 7 fjerde ledd har imidlertid myndigheten adgang til å pålegge den ansvarlige å treffe slike tiltak og å sette frist for gjennomføringen. Gjennom slike pålegg vil en i praksis vanligvis få avklart både hvem som har tiltakspликт og hvilke tiltak som skal settes i verk. Lovligheten av et pålegg kan som andre forvaltningsvedtak prøves av domstolene dersom den pålegget retter seg til, bestrider sitt ansvar eller mener at pålegget går lenger enn nødvendig.

Unnlater den ansvarlige å etterkomme pålegget, kan tiltakene gjennomføres av forurensningsmyndigheten etter loven § 74. Tiltak kan også gjennomføres uten pålegg dersom det ellers kan oppstå forsinkelse eller det er uvisst hvem som er ansvarlig. I alle tilfelle plikter den ansvarlige å dekke det offentliges utgifter ved tiltakene, se loven § 76.

Kapittel 4

Ubegrenset ansvar: tap voldt ved grov egenfeil

4.1 Hovedreglene

Sjøloven § 174 bestemmer at rederen ikke kan begrense sitt ansvar dersom det godtgjøres at rederen selv ”har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”. Selv om det tap som er voldt på denne måten gir skadelidte et krav som etter sin art skulle være undergitt ansvarsbegrensningen etter reglene i sjøl. §§ 172 og 173, er altså rederen ansvarlig for kravet uten rett til ansvarsbegrensning. Dette betyr:

- at rederen må dekke kravet fullt ut selv om kravet overstiger den ansvarsgrænse som følger av sjøl. § 175, og
- at kravet heller ikke for øvrig skal tas i betraktning når rederens ansvar for krav undergitt ansvarsbegrensning fastlegges.

I kortform omtales dette unntak fra reglene om ansvarsbegrensning på flere måter. Litt upresist sies det ofte at rederen mister sin rett til ansvarsbegrensning når ulykken skyldes grov egenfeil. Ved en mer nøyaktig lesning av § 174 vil en imidlertid se at bestemmelsen kun angir at rederen ikke har rett til ansvarsbegrensning for selve det tap som er forårsaket ved grov egenfeil, dvs. enten (1) tap som er voldt forsettlig, eller (2) tap som er voldt grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå. Er det ved samme ulykke også forårsaket tap som ikke fyller ett av disse vilkårene, vil krav i anledning av slikt tap være undergitt ansvarsbegrensning. Bestemmelsen i sjøl. § 174 gjelder tilsvarende i forhold til enhver annen av de personer som etter sjøl. § 171 har rett til ansvarsbegrensning.

Når det gjelder begrensning av internasjonalt oljesølansvar (sjøl. §§ 191 til 207), inneholder sjøl. § 194 tredje ledd et tilsvarende unntak. Er en utenfor virkeområdet for dette regelverket, vil imidlertid sjøl. § 174 kunne få betydning i alle tilfelle hvor rett til begrensning av annet oljesølansvar etter sjøl. § 208 følger av de alminnelige reglene om begrensning av rederansvaret, jf. foran i avsnitt 2.1.3. I alle tilfelle reiser reglene i sjøl. §§ 174 og 194 tredje ledd i hovedsak samme tolkningsproblemer.

Et første spørsmål er hvilke personer som skal omfattes av uttrykket ”den ansvarlige selv”, særlig når rederen er en juridisk person. Det er klart nok at selskapets styrende organer omfattes. En må imidlertid også regne med at overordnede ansatte i rederiets ledelse med et eget avgrenset ansvarsområde, f. eks. teknisk direktør, vil bli inkludert, se *Thor Falkanger/Hans Jacob Bull*, *Innføring i sjørett*, 5. utg. 1999, s. 164. Det er imidlertid uklart hvor langt en her vil gå i å identifisere ledende ansatte med rederiet. Spørsmålet er ennå ikke avklart i rettspraksis.

Et annet spørsmål gjelder hvilke krav til skyld som følger av at tapet må være voldt ”grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”. En side av dette spørsmålet er hva som her skal regnes som grov uaktsomhet. I rettspraksis legges det til grunn at begrepet må forstås som i alminnelig erstatningsrett, bl.a. slik at både feil og forsømmelse omfattes (NOU 1980:55 s. 20). I Rt. 1989 s. 1318, på s. 1322, uttales det at grov uaktsomhet vil omfatte ”et markert avvik fra vanlig forsvarlig handlemåte. Det må dreie seg om en opptreden som er sterkt klanderverdig, hvor vedkommende altså er vesentlig mer å klandre enn hvor det er

tale om alminnelig uaktsomhet.” Denne uttalelse er senere fulgt opp i Rt. 1995 s. 486, som gjaldt ubegrenset ansvar etter veifraktloven § 38. Vurderingen av *hvor markert* avviket må være, vil imidlertid kunne variere i en viss utstrekning med den særlige rettsvirkning som er knyttet til begrepet i de ulike sammenhenger. I forhold til ansvarsbegrensning vil således hovedspørsmålet være om avviket fra forsvarlig handlemåte er så markert og klanderverdig at full erstatning bør utgå. Det er da ikke til å unngå at den alminnelige holdning til anvendelsen av regelverket om ansvarsbegrensning i det enkelte tilfelle også vil kunne innvirke på vurderingen.

Selv om et tap er voldt ved en forsettlig eller grovt uaktsom feil eller forsømmelse fra den ansvarliges side, vil ansvaret for tapet ikke alltid være unntatt fra ansvarsbegrensning. Det kreves i tillegg at den ansvarlige også hadde forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå. I tilfelle av forsettlig handlemåte vil dette vilkåret normalt være oppfylt. Derimot innebærer tilleggsvilkåret at det bare vil være krav i anledning av tap voldt ved *grov form for bevisst uaktsomhet* som er unntatt fra ansvarsbegrensning. Det er ikke tilstrekkelig at den ansvarlige burde ha innsett at tapet ville oppstå, jf. *Thor Falkanger/Hans Jacob Bull* l.c.s. 165. Heller ikke er det nok at den ansvarlige måtte innse at andre typer av tap kunne oppstå som følge av sin handlemåte. Bestemmelsen krever således både at det må foreligge årsakssammenheng mellom den grove egenfeil og tapet, og at det tap som faktisk oppsto, fremsto som en sannsynlig følge av den klanderverdige handlemåten.

4.2 Tiltak for å avverge eller begrense skade etter sjøulykker

Sjølovens regler om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav gjør at det i forhold til skade voldt ved sjøulykker vil kunne være nødvendig å skille mellom ansvaret for de skader som er en direkte følge av sjøulykken, og ansvaret for skader som er utslag av den risiko for ytterligere skader som sjøulykken selv har frembrakt. Ansvaret for skadeutvikling og følgeskader vil kunne grunnes på at rederen etter sjøulykken har plikt til å treffe forsvarlige tiltak for å forhindre at slike skaderisiki materialiserer seg og for i alle tilfelle å begrense skadeomfanget. Fjernings- og oppryddingstiltak som omhandlet foran i avsnitt 3, vil være typiske eksempler på slike skadeforebyggende tiltak.

I alminnelig erstatningsrett vil spørsmål vedrørende skadevolderens ansvar for ikke å ha søkt å avverge eller å begrense skadeomfanget vanligvis ikke komme på spissen, unntatt når selve ulykken skyldes forhold som skadevolderen ikke hefter for. Er skadevolderen ansvarlig for ulykken, spiller det som regel liten rolle for ansvaret og utmålingen av erstatning om skadeomfanget helt eller delvis skyldes etterfølgende forhold fra skadevolderens side. I forhold til sjølovens regler om ansvarsbegrensning kan imidlertid skillet mellom skade ved selve sjøulykken og etterfølgende skader få betydning på flere måter, såvel for omfanget av det samlede ansvar som for tap av retten til ansvarsbegrensning:

- Etter sjøloven § 175 nr. 4 gjelder ansvarsgrensen for summen av alle krav som oppstår ved en og samme hendelse. I forhold til denne bestemmelse kan unnlattelse av å treffe tiltak for å avverge eller begrense ytterligere skade utgjøre ansvarsbetingende handlemåte som må regnes som ”ny hendelse” i forhold til selve

sjøulykken. I så fall vil det gjelde et eget ansvarsbeløp for ansvaret for følgeskadene.

- Sjøloven § 172 første ledd nr. 6 medfører at rederens egne kostnader ved tiltak for å avverge eller begrense ytterligere skade etter sin art faller utenfor regelverket om ansvarsbegrensning (se foran i avsnitt 2.3). Kostnadene ved slike tiltak må derfor rederen selv bære uavhengig av sitt ansvar for de krav i anledning av sjøulykken som er undergitt ansvarsbegrensning. Ved større ulykker kan dette føre til at rederen må dekke slike kostnader fullt ut i tillegg til selve begrensingsbeløpet etter reglene i sjøl. § 175. Dette kan redusere rederens interesse av å sette i verk egne skadeforebyggende tiltak. Regelverket for internasjonalt oljesølansvar løser derimot dette problemet på en måte som vil gi rederen en viss kostnadsdekning, jf. sjøl. § 195 tredje ledd som er omtalt foran i avsnitt 2.4. Innenfor alminnelig erstatningsrett vil skadeforebyggende tiltak – i den utstrekning de gir resultater – medføre reduksjon av det samlede skadeomfang og dermed også av samlet ansvar for skadevolderen.
- Selv om rederen har ansvar for selve sjøulykken etter alminnelige ansvarsregler (f. eks. sjøl. § 151), kan unnlattelse av å treffe tiltak for å avverge eller begrense ytterligere skade tenkes å utgjøre grov egenfeil som nevnt i sjøl. § 174, slik at ansvaret for følgeskader som kunne ha vært unngått, ikke vil kunne kreves begrenset. Det samme spørsmål oppstår også i tilfelle hvor rederen er uten ansvar for selve sjøulykken, f. eks. hvis skipet går på grunn ved et hendelig uhell, men slik at det oppstår fare for forurensningsskade.

I de tilfelle som her er omtalt, er det således den risiko for ytterligere skade som selve sjøulykken medfører, som vil begrunne handleplikt for rederen, dvs. en plikt til å treffe tiltak som kan avverge risikoen og/eller forebygge skadeutvikling eller nye skader. Forsømmelse av handleplikten vil da føre til ansvar for tap og skade som kunne ha vært avverget. Det er vel kjent fra alminnelig erstatningsrett at den som frembringer en situasjon med risiko for at tredjemann påføres skade, blir ansvarlig dersom forsvarlig skadeforebyggende tiltak ikke blir satt i verk, se *Peter Lødrup*, Lærebok i erstatningsrett, 4. utg. 1999, s. 162 flg. og *Nils Nygaard*, Skade og ansvar, 5. utg. 2000, s. 181 flg. Handleplikt kan også følge av lovgivningen, f. eks. forurensningsloven § 7, eller av pålegg fra offentlig myndighet, se foran i avsnitt 3.2 til 3.4.

Når ulike former for ansvarsbetingende handlemåte fra rederens side på denne måten kan henføres til ulike tidspunkter, vil også skyldgraden kunne bli forskjellig i forhold til de ulike deler av de samlede skader som ansvaret vil omfatte. Det kan få betydning ved anvendelsen av regler som i sjøl. §§ 174 og 194 tredje ledd. Uavhengig av om rederen etter ellers gjeldende regler er ansvarlig for skade voldt ved selve sjøulykken, kan således rederen få ubegrenset ansvar for de skader som skyldes grov forsømmelse av ulovfestet eller lovfestet plikt til opprydding og skadebegrensning. Dette reiser særlige spørsmål i forhold til de tiltaksplikter som kan følge av reglene i havne- og farvannsloven og forurensningsloven.

4.3 Særlig om lovfestede tiltaksplikter

De forhold som er nevnt i sjøl. § 172 første ledd nr. 4 og 5, dvs. hevning m.v. av skipet og fjerning m.v. av skipets last, vil være typiske eksempler på oppryddingstiltak etter en sjøulykke som skal forhindre nye skader i form av forurensning og andre miljøskader eller skade og ulempe som rammer brukere av havner og farvann. Slike tiltak kan imidlertid også være påkrevet for å avverge eller begrense skade for private parter som har eiendom eller driver virksomhet ved sjøen.

En reders plikt til å treffe slike tiltak for å avverge eller begrense slike skader, kan som nevnt foran under 4.2, følge av alminnelige erstatningsrettslige culpa-synspunkter. Dette gjelder særlig i forhold til skade for private parter. I forhold til forurensning og andre miljøskader, samt skader og ulemper i havneområder eller farleder, vil imidlertid de særlige plikter vedrørende oppryddings- og fjerningstiltak som følger av reglene i forurensningsloven og havne- og farvannsloven eller av myndighetspålegg gitt med hjemmel i slike regler, ha størst praktisk betydning. Dette er det redegjort nærmere for foran i avsnitt 3.

Det følger av sjøl. § 172 første ledd nr. 6 at rederens egne kostnader ved tiltak etter ulykken for å avverge eller begrense skade etter sin art faller utenfor regelverket om ansvarsbegrensning (se avsnitt 2.3). Dette gjelder uavhengig av om tiltakene settes i verk fordi rederen har eller ikke har en privat- eller offentligrettslig plikt til å avverge eller begrense skade i den situasjon som foreligger. Hvis rederen etterkommer et myndighetspålegg om oppryddings- og fjerningstiltak eller andre skadeforbyggende tiltak, må derfor rederen selv bære kostnadene ved tiltakene i tillegg til å svare for andre krav innenfor rammen av begrensingsbeløpet (se avsnitt 4.2).

Om derimot tiltaksplikter etter en sjøulykke som følger av lovhjemlede regler eller pålegg, ikke blir oppfylt fra rederens side, har vedkommende myndighet adgang til å få tiltakene utført og i tilfelle rett til å få rimelige kostnader ved tiltakene refundert av rederen, se foran 3.2, 3.3 nr. 5 og 3.4 nr. 4. Dette kostnadsansvaret omfattes av sjøl. § 172 første ledd nr. 6 og kan derfor i utgangspunktet kreves begrenset etter de alminnelige reglene i sjøloven kap. 9, se foran 3.2, 3.3 nr. 5, og 3.4 nr. 1. Kostnadene vil i så fall bli dekket innenfor rammen av det alminnelige begrensingsbeløp.

Det kan på denne bakgrunn reises spørsmål om det er rimelig at rederen reelt blir stilt bedre økonomisk sett dersom et pålegg om oppryddingstiltak ikke blir etterkommet slik at myndighetene selv må sette i verk tiltakene og i første omgang bære kostnadene ved tiltakene. Dette skulle i og for seg tilsi at kostnadsansvaret overfor myndighetene ikke bør være undergitt ansvarsbegrensning. Mot dette kan det innvendes at dette synspunktet ikke rekker lenger enn til å dekke de merkostnader som nettopp skyldes at rederen ikke oppfylte pålegget eller sin plikt til å avverge eller begrense skade for øvrig, se avsnitt 4.2. I forhold til spørsmålet om kostnadsansvar og annet ansvar som følger av forsømmelse av tiltaksplikter omfattet av sjøl. § 172 første ledd nr. 4 og 5, må en dessuten ta i betraktning at rederens ansvar i en del tilfelle vil kunne grunnes på grov egenfeil som nevnt i § 174.

Når rederens tiltaksplikt følger direkte av gjeldende lovgivning eller er konkretisert ved særskilt pålegg, vil det normalt foreligge forsettlig eller grovt uaktsom forsømmelse av tiltaksplikten fra rederens side. Kostnader, skade og tap som skyldes slik handlemåte, vil ikke være undergitt begrensning dersom det krav om årsakssammenheng mellom rederens egenfeil og tapet som er bygget inn i sjøl. §

174 er oppfylt. Om dette vil være tilfellet må vurderes ut fra den skadesituasjon som foreligger i det enkelte tilfelle.

Kravet om årsakssammenheng i sjøl. § 174 må som hovedregel medføre at det bare er krav i anledning av tap som kunne ha vært unngått ved oppfyllelse av tiltaksplikten fra rederens side, som vil være unntatt fra ansvarsbegrensning. I forhold til fjernings- og oppryddingsplikten etter havne- og farvannsloven § 18 tredje ledd, jf. § 20 (se avsnitt 3.2), og forurensningslovens § 28, jf. § 37 (se avsnitt 3.3) er det nettopp de *fremtidige* skader og ulemper for miljøet og sjøtrafikken som følge av unnlatt fjerning og opprydding som skal avverges ved de tiltak pålegget omfatter. Det er imidlertid også mulig å hevde at slike skader reelt er inntrådt i og med selve sjøulykken, og at tiltaksplikten i virkeligheten gjelder *gjenoppretting* av den situasjon som forelå før sjøulykken. I så fall vil en måtte trekke et skille mellom disse forhold og en *videreutvikling* av skadene og ulempene som følge av at tiltaksplikten ble forsømt. Det ubegrensede ansvar vil da kun gjelde merkostnadene ved forsømt opprydding, med mindre selve sjøulykken er forårsaket ved grov egenfeil som nevnt i sjøl. § 174.

I forhold til forurensningsskade (se avsnitt 3.4) vil forholdet bli noenlunde tilsvarende, f. eks. i tilfelle hvor sjøulykken fører til både utslipp av bunkersolje og fare for ytterligere utslipp. Når det gjelder den forurensning som har skjedd i og med selve sjøulykken, vil en kunne skille mellom den forurensningsskade som inntrådte ved ulykken og den utbredelse av forurensningen som ville vært unngått hvis oppryddingstiltakene var satt i verk i tide. I tillegg kommer ny forurensning som følge av ytterligere utslipp av bunkersolje. Dessuten kan det tenkes at kostnadene ved opprydding også av andre grunner blir større som følge av at oppryddingen utskytes i tid.

Dersom verken rederen selv eller myndighetene gjennomfører de tiltak et myndighetspålegg omfatter, og miljøskade, ekstra kostnader eller annen skade oppstår som følge av at rederen ikke etterkommer pålegget, vil vilkårene i § 174 for at rederen skal miste rett til ansvarsbegrensning for slike krav som regel være oppfylt. Rederen vil her ha den nødvendige kunnskap slik at valget om å ikke utføre tiltakene i utgangspunktet normalt må ses på som en forsettlig unnlattelse av å avverge eller begrense skaden. Dette må imidlertid forutsette at vedtaket er gyldig. Dersom rederen klager på vedtaket, og myndighetene iverksetter tiltak før klagesaken er avgjort, er det som regel neppe slik at retten til å begrense ansvaret vil gå tapt. Unntakstilfelle kan likevel tenkes, særlig når klagen er åpenbart ubegrunnet og fremstår som en trenering av tiltaksplikten i en situasjon hvor det er påkrevet å handle raskt. Prinsipielt er det faren for forurensning – ikke pålegget – som utløser tiltaksplikten.

Drøftelsen ovenfor viser at det er en betydelig grad av usikkerhet knyttet til i hvilken utstrekning rederen etter gjeldende lovgivning vil ha ubegrenset ansvar i tilfelle av forsømmelse av fjernings- og oppryddingstiltak og andre skadeforebyggende tiltak i henhold til regler eller pålegg gitt i eller i medhold av lov. Dette innebærer også at det praktisk sett vil foreligge atskillig usikkerhet med hensyn til i hvilken utstrekning en reder allerede etter sjøl. § 174 vil kunne få et ubegrenset ansvar for krav som nevnt i sjøl. § 172 første ledd nr. 4 og 5.

4.4 Oppsummering

Sjølovkomiteen antar at det ligger utenfor komiteens oppgave å gi uttrykk for noen bestemt oppfatning når det gjelder hvordan de mange og ulike situasjoner som opp-

står etter sjøulykker, skal bedømmes i forhold til sjøl. § 174 og de øvrige bestemmelser om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Komiteen vil imidlertid peke på den rettslige usikkerhet som foreligger i forholdet mellom sjølovens regler og sentrale bestemmelser i havne- og farvannsloven og forurensningsloven og deres virkemåte i sjøfartsforhold. En vesentlig del av denne usikkerheten kan tilbakeføres til spørsmål knyttet særlig til tolkning og anvendelse i praksis av § 172 nr. 4, 5 og 6 og § 174.

Sjølovkomiteen legger til grunn at verken skipsfartsnæringen, kystdistriktene eller de offentlige myndigheter i lengden vil være tjent med en uavklart rettsstilling på et område av så vidt stor økonomisk, sjøsikkerhetsmessig og miljømessig betydning når det gjelder sjøtrafikken langs norskekysten og i de tilstøtende havområder.

Sjølovkomiteen har derfor anbefalt å ta forbehold i samsvar med 1996-konvensjonen art. 18 nr. 1. Kongen i Statsråd har sluttet seg til komiteens anbefaling, og vedtok ved kongelig resolusjon 24. mai 2002 å ta slikt forbehold.

Forbeholdet åpner nå for en samlet vurdering av hvordan nye norske lovregler innenfor rammen av forbeholdet mest hensiktsmessig kan og bør utformes. Ved denne vurderingen, som vil måtte bygge på rettspolitiske hensyn som ligger til grunn for reglene i såvel sjøloven som havne- og farvannsloven og forurensningsloven, vil den rettslige usikkerhet som nå foreligger også måtte bli et vesentlig moment ved utformingen av forslag til nye lovregler. Vesentlig i denne sammenheng er også at nye norske lovregler her må utformes slik at de i praksis gir grunnlag for tilfredsstillende ordninger for forsikring av redernes økonomiske ansvar som følge av fjernings- og oppryddingstiltak ved sjøulykker. Dette vil gi økonomisk trygghet for så vel skipsfartsbedriftene som for private og offentlige interesser som virkningene av sjøulykker kan ramme.

Kapittel 5

Ulykker og statlige aksjoner de siste 20 årene

5.1 Statlige aksjoner mot akutt forurensning og fjerning av skipsvrak

Det fremgår av forurensningsloven § 43 annet ledd at "[s]taten skal sørge for beredskap mot større tilfeller av akutt forurensning som ikke er dekket av kommunal beredskap etter første ledd eller etter privat beredskap etter §§ 40–42". Ved større tilfeller av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning kan statlig myndighet i henhold til forurensningsloven § 46 tredje ledd "helt eller delvis overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe ulykken". Det er Miljøverndepartementet ved Statens forurensningstilsyn (SFT) som har ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning. Det fremgår av St.meld. nr. 12 (2001–2002) "Rent og rikt hav" side 33 at "regjeringen vil legge til rette for en overføring av SFTs ansvar for statlig beredskap mot akutt forurensning til Kystverket", som er underlagt Fiskeridepartementet.

Siden forurensningslovens vedtakelse i mars 1981 har SFT gjennomført 17 aksjoner som nevnt i forurensningsloven § 46 tredje ledd. Ingen av hendelsene gjelder skip som transporterte olje som last i bulk, jf. sjøloven kap. 10. I denne perioden har i tillegg to skipsvrak blitt fjernet helt eller delvis på vegne av SFT fordi de var skjemmende, jf. forurensningsloven § 37, jf. § 28. Det gis en oversikt over disse aksjonene i vedlegg 1.

SFTs kostnader knyttet til de 17 aksjonene har variert fra kr. 500 000,- for skipet "Marsa" til 86 millioner kroner i forbindelse med "Green Ålesund". I tillegg har landets kommuner gjennomført en rekke aksjoner mot mindre tilfeller av akutt forurensning. I de to tilfellene hvor skipsvrak er fjernet fordi de var skjemmende, har SFT hatt kostnader på henholdsvis 0,9 og 12,5 millioner kroner.

SFT har oppnådd full dekning av sine krav i fire saker. I seks saker er det oppnådd delvis dekning av kravene, hvorav to av disse sakene endte med forlik som ga dekning for over 85 % av kravet. Seks saker har resultert i at SFT ikke har fått dekket noen av sine krav. Tre saker er ennå ikke avsluttet, og dekningsgraden er derfor fortsatt uviss.

Det er ulike årsaker til at SFT ikke har oppnådd full kostnadsdekning. I tre av tilfellene har begrensningsreglene medført at SFT ikke har fått dekket hele kravet sitt. I tre saker har SFT ikke fått dekket sine kostnader fordi man ikke har kunnet bringe på det rene hvem den ansvarlige er. I 2001 fjernet SFT skipet "Boiky", som hadde gått på grunn i Vesterålen i 1988 under slep fra Murmansk til Spania. Insolvens hos eieren av skipet medførte at skipsvraket måtte fjernes fullt ut for SFTs regning. En av sakene som ennå ikke er avsluttet gjelder forliset av "Green Ålesund" nord for Haugesund i desember 2000. Skipet hadde en stor mengde fiskelast som råtnet og representerte stor forurensningsfare, i tillegg til bunkersolje. SFT fikk umiddelbart pumpet ut ca. 350 tonn bunkersolje, diesolje og smøreolje, mens ca. 160 tonn lekket ut. Vraket og fiskelasten ble deretter hevet og fjernet. Under denne operasjonen ble ytterligere 80 tonn bunkersolje fjernet. I oppgjøret forventes det at begrensningsreglene i sjøloven vil medføre en vesentlig avkortning i forhold til SFTs totale utgifter i forbindelse med oljevernaksjonen, tømmingen av havaristen

for olje og hevingen av vraket med lasten. I de to andre uavsluttede sakene er det for tidlig å si noe om hvorvidt SFT får dekket sine krav.

Størrelse på skipene omfattet av denne oversikten varierer fra "Hedlo" på 200 brutto registertonn (brt) til "Cartago Nova" på 139 470 brt.

5.2 Oversikt over skipsvrak

SFT har registrert 135 fartøyer på over 100 brt som har sunket siden 1981. En oversikt over disse vrakene er gitt i vedlegg 2.

I tillegg til disse 135 vrakene er det i perioden 1981–2001 gitt tillatelse til dumping av minimum 318 fartøyer i utpekte områder. De fleste fartøyene er mindre fiskefartøyer som før dumping er rengjort for olje og last, og som derfor ikke utgjør noen risiko for forurensende utslipp eller for skipsfarten. SFT har lagt mindre vekt på å registrere disse vrakene.

I overkant av 100 av skipsvrakene SFT har registrert er på mellom 100 og 1 000 brt, mens bare et fåtall av vrakene er på over 10 000 brt. Gruppen av skipsvrak på under 1 000 brt domineres, i den grad skipstypen er oppgitt, av fiskefartøy og tørlasteskip. Over 80 % av skipsvrakene i oversikten er registrert i Norge.

Kapittel 6

Rettstilstanden i andre land

6.1 Oversikt

Det er i alt 11 land som har tatt forbehold etter 1976-konvensjonen artikkel 18 nr. 1 (a) i konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, som utelukker krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e) fra retten til ansvarsbegrensning. De som har tatt slikt forbehold er Australia, Bahamas, Belgia, Storbritannia, Frankrike, Tyskland, Hong Kong, Irland, Japan, Kroatia og Nederland. I disse landene er ansvar for fjerning av skipsvrak og last enten gjort ubegrenset, eller det er innført særskilte ansvarsgrenser som er høyere enn beløpene i konvensjonen. Tyskland har i tillegg gitt krav i anledning av skade på havneanlegg, bassenger, vannveier og navigasjonshjelpemidler prioritet innen begrensningssummen, se konvensjonen artikkel 6 nr. 3. Comité Maritime International (CMI) undersøkte i 2000 hvordan 1976-konvensjonen var blitt gjennomført i nasjonal rett. For nærmere omtale av undersøkelsen, se CMIs årbok 2000 side 435 flg.

Hittil er det syv land som har tiltrådt eller ratifisert 1996-konvensjonen, deriblant Tyskland og Storbritannia. Disse to landene har opprettholdt sine forbehold. Det er naturlig å anta at også de øvrige forbeholdene som er tatt etter 1976-konvensjonen vil bli videreført etter 1996-konvensjonen. Se nærmere om forholdet mellom konvensjonene ovenfor i avsnitt 2.1.1.

6.2 Land med særskilte ansvarsgrenser

I Belgia er hele konvensjonen inkorporert i original tekst, med unntak av artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). For disse kravene har Belgia innført egne høyere ansvarsgrenser enn hva som følger av 1976-konvensjonen. Beløpene er likevel lavere enn de som følger av 1996-konvensjonen. For skip opp til 500 bruttotonn er ansvaret begrenset til 370 000 Euro (ca. 275 000 SDR²), deretter 445 Euro (ca. 330 SDR) i tillegg for hvert tonn fra 501 til 6000, 175 Euro (ca. 130 SDR) i tillegg for hvert tonn fra 6001 til 70 000, og 125 Euro (ca. 93 SDR) i tillegg for hvert tonn over 70 000. Dette gir ca. 2,1 millioner SDR for skip på 6000 bruttotonn og ca. 10,4 millioner SDR for skip på 70 000 bruttotonn.

Til sammenligning er laveste begrensningsbeløp etter 1996-konvensjonen 1 million SDR (skip opp til 2000 bruttotonn). For skip på 6000 bruttotonn er beløpet 2,6 millioner SDR, og for skip på 70 000 bruttotonn er ansvaret begrenset til 24,2 millioner SDR.

Også Nederland har innført en særskilt ansvarsgrense med høyere beløp enn de som følger av 1976-konvensjonen, se artikkel 8:752 (1)(d) i Dutch Civil Code. Begrensningsbeløpene angitt i artikkel 8:755 (1)(c) er 262 000 SDR for skip opp til 500 tonn, deretter 333 SDR i tillegg for hvert tonn fra 501 til 6000, 125 SDR i tillegg for hvert tonn fra 6001 til 70 000, og 83 SDR i tillegg for hvert tonn over 70 000. Dette

2. Beløpene i den belgiske lovgivningen er oppgitt i Euro, og omregnet her basert på kursen 26. juni 2002: 1 Euro = 0,75 SDR. Dette tilsvarer ca. NOK 10,- for 1 SDR.

gir ca. 2,1 millioner SDR for skip på 6000 bruttotonn og ca. 10,1 millioner SDR for skip på 70 000 bruttotonn.

Tyskland har særskilte regler i HGB § 487 om begrensningsregler av ansvaret for krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). Ansvaret for disse kravene kan begrenses med de beløpsgrensene som følger av konvensjonen artikkel 6 nr. 1 (b), altså de samme beløpene som gjelder i stater som ikke har tatt forbehold. Begrensningsbeløpet er imidlertid utelukkende forbeholdt kravene som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). Andre skadelidte vil derfor først kunne kreve dekning i begrensningsbeløpet når kravene som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e) er gitt full dekning.

6.3 Ubegrenset ansvar

Australia, Frankrike, Irland, Japan, Kroatia og Hong Kong har ubegrenset ansvar for krav som nevnt i 1976-konvensjonen artikkel 2 nr. 1 (d) og (e).

Storbritannia har også tatt forbehold for krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e). Etter nasjonal lovgivning er det imidlertid kun innført ubegrenset ansvar for krav som artikkel 2 nr. 1 (d) – dvs. krav i anledning av heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipet og alt som er eller har vært om bord i skipet. Det følger av Merchant Shipping Act 1995, Schedule 7, Part II, nr. 3 at ansvarsbegrensning likevel kan påberopes dersom statsråden har bestemt at det skal opprettes et fond til å dekke den delen av kravene som overstiger begrensningsbeløpene.

Kapittel 7

Forsikring

7.1 Oversikt over ulike forsikringsordninger

7.1.1 Innledning

Sjøtrafikken utenfor norskekysten finner sted med et vidt spekter av forskjellige fartøyer, fra små taxibåter, fiskebåter, offshorefartøyer og andre mindre kystfartøyer, til mellomstore og store tørrlasteskip og tankskip. Ifølge St.meld. nr. 12 (2001-2002) er det grunn til å regne med at petroleumstransporten vil øke i de nordlige områdene som følge av planer om økt petroleumsaktivitet i Barentshavet og Nordvest-Russland. Det anslås der at det i 2010 vil befinne seg 2-3 store tankskip langs kysten vår hver dag (side 32-33). I tillegg kommer annen skipsfart som forbeholdet etter 1996-konvensjonen vil være relevant for.

Vrakfjerningsansvar er normalt dekket av forsikring, men forsikringsdekningen er forskjellig avhengig av om skipet/fartøyet er inntegnet i en av P&I-klubbene som er medlem av The International Group of P&I Clubs, eller om forsikringen er tegnet i det vanlige kommersielle markedet. De to norske P&I-klubbene, Assuranceforeningen Gard (Arendal) og Assuranceforeningen Skuld (Oslo), er begge medlemmer av The International Group. Ansvarsforsikring utenom P&I-systemet dekkes i det vanlige norske markedet, der blant andre Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap er en vesentlig aktør når det gjelder mindre kyst- og fiskefartøyer.

Verken Gard eller Skuld har noen nedre grense for størrelsen på fartøyer som kan inntegnes i foreningene. Gard forsikrer imidlertid visse grupper mindre fartøyer til fast premie (dvs. uten tilskuddsplikt) med forsikringssummer som er vesentlig lavere enn for fartøyer som er forsikret på gjensidig basis. Gard tilbyr en dekning for skandinaviske passasjerfartøyer sertifisert for maksimum 100 passasjerer med forsikringssum USD 100 mill. For norske fiskefartøyer er forsikringssummen USD 20 mill. Skuld forsikrer ikke norske fiskefartøyer, men dekker også mindre passasjerfartøyer på vanlig gjensidig basis.

7.1.2 Nærmere om forsikring tegnet i P&I-klubbene

Ca. 90% av den havgående tonnasje i verden er dekket av klubbene som er medlem av The International Group. Disse klubbene har tradisjonelt kunnet tilby en forsikringsdekning uten forsikringssum, bortsett fra oljesølansvar, hvor det for tiden er en forsikringssum på USD 1 mrd. Som følge av drøftelser mellom EU-kommisjonen og The International Group har imidlertid klubbene innført en forsikringssum som fastsettes ved at retten til å innkreve katastrofetilskudd fra klubbens medlemmer er maksimert til 2,5 % av det enkelte skips tingskadefond etter 1996-konvensjonen. Dette antas å gi en maksimum forsikringssum på ca. USD 4,25 mrd. pr. hendelse.

P&I-systemet er imidlertid basert på at rederen kan begrense sitt ansvar. P&I-dekningen går ikke lengre enn rederens ansvar, slik at P&I-dekningen i praksis også vil være begrenset for så vidt rederens ansvar er begrenset. I de tilfeller hvor det foreligger grove egenfeil fra rederiets side, slik at ansvarsgrensen kan brytes, vil det ubegrensede ansvaret som dermed oppstår være dekket av P&I-assurandøren innen-

for det generelle taket på ca. USD 4,25 mrd. Forutsetningen for dette er imidlertid at ikke egenfeilen er så grov at også forsikringsdekningen er forspilt. Noe av tankegangen bak ansvarsbegrensingsreglene er at de skal være så vidt vanskelig å bryte at dersom de først brytes, er normalt også forsikringsdekningen tapt.

Som det er gjort rede for ovenfor i kapittel 6, er det flere land som har unntatt krav som nevnt i artikkel 2 nr. 1 (d) og (e) fra retten til å begrense ansvaret, bl.a. Storbritannia, Irland, Japan, Hong Kong og Kroatia. I de landene hvor ansvaret er gjort ubegrenset kan ikke P&I-assurandøren påberope seg ansvarsbegrensning, og må dekke kravene innenfor det generelle taket på ca. USD 4,25 mrd. som nevnt ovenfor.

7.1.3 Rederansvarsforsikring tegnet hos andre

Norsk kyst- og fisketonnasje, som ikke er inntegnet i en av P & I-klubbene, vil være forsikret på basis av Sjøforsikringsplanen av 1996, kap. 17. Forsikring av fartøyer med mindre enn 15 meters lengde er imidlertid underlagt tvingende bestemmelser i lov 16. juni 1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (FAL) § 1-3. For næringsfartøyer mindre enn 15 meter er det utarbeidet egne forsikringsvilkår tilpasset FALs tvingende bestemmelser, se CEFOR Form nr. 259. Sjøforsikringsplanens bestemmelser er basert på avtalefrihet og inneholder et komplett sett av regler som til dels avviker fra FALs tvingende bestemmelser.

I henhold til Sjøforsikringsplanen § 17-40 dekker assurandøren sikredes ansvar for fjerning av vrak såfremt slik fjerning er pålagt av myndighetene. Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap, Gjensidige NOR og If har en total forsikringssum på NOK 55 millioner. Forsikringssummen dekker bl.a. de kravene som er undergitt begrensning etter sjøloven § 172 nr. 4 og 5, dvs. krav i anledning av hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet, og krav i anledning av fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last.

7.2 Dekningsmuligheter

Dersom den ansvarlige for skaden ikke kan identifiseres, er insolvent eller på annen måte ikke er i stand eller villig til å dekke erstatningskravet, vil skadelidte måtte forholde seg til forsikringsselskapet. I norsk rett har skadelidte adgang til å kreve erstatning direkte fra forsikringsselskapet, dersom det er tegnet en ansvarsforsikring som dekker skadevolders erstatningsansvar, se FAL § 7-6 første ledd. Ved slikt direkte krav ("direct action") mot forsikringsselskapet, har selskapet adgang til å gjøre gjeldende de innsigelser som skadevolder kunne gjort gjeldende overfor skadelidte, for eksempel at skadelidte har medvirket til skaden, jf. FAL § 7-6 fjerde ledd første punktum. Ved frivillig ansvarsforsikring kan forsikringsselskapet også gjøre gjeldende sine innsigelser overfor sikrede (skadevolder), hvis ikke innsigelsene knytter seg til forhold som er inntrådt etter at forsikringstilfellet inntraff, se FAL § 7-6 fjerde ledd annet punktum. Eksempler på slike innsigelser kan være grove egenfeil, manglende betaling av forsikringspremie eller at sikrede har brutt opplysningsplikten overfor selskapet. Når det gjelder innsigelser som knytter seg til sikredes forhold etter at forsikringstilfellet er inntrådt, er imidlertid selskapet

avskåret fra å gjøre dem gjeldende. I NOU 1987:24 nevner utvalget som eksempler bl.a. at sikrede har unnlatt å avverge et forsikringstilfelle eller å begrense følgene av det, eller unnlatt å varsle selskapet om forsikringstilfellet, og at hans forhold er så grovt at han mister hele eller deler av sitt krav mot selskapet (side 160).

I relasjon til drøftelsen ovenfor i avsnitt 4.2 kan det reises spørsmål om det som regnes som en ny hendelse i forhold til selve sjøulykken også skal regnes som et nytt "forsikringstilfelle" i forhold til FAL § 7-6 fjerde ledd annet punktum. I så fall kan rederens grove forsømmelse av plikt til opprydding og skadebegrensning – som kan resultere i ubegrenset ansvar for følgeskadene – samtidig medføre at forsikringsdenkningen for ansvaret for følgeskadene faller helt bort. Sjølovkomiteen antar at spørsmålet må løses på grunnlag av alminnelige årsaksbetraktninger på tilsvarende måte som beskrevet i avsnitt 4.2.

Dersom det er tvungen ansvarsforsikring for forsikringstilfellet kan imidlertid ikke forsikringsselskapet gjøre gjeldende sine innsigelser overfor sikrede (skadevolder), dersom selskapet vet eller bør vite at det dreier seg om en tvungen ansvarsforsikring, jf. FAL § 7-7 annet ledd.

Internasjonalt innen P&I-forsikring er det relativt utbredt å innta såkalte "pay to be paid"-klausuler i forsikringsavtalen. Dette er vilkår som innebærer at skadelidte ikke kan rette sitt krav direkte mot forsikringsselskapet – selskapets ansvar oppstår først når sikrede har utbetalt erstatningen. Reglene om direkte søksmål i forsikringsavtaleloven er imidlertid ufravikelige i de tilfellene hvor sikrede er insolvent, jf. loven § 7-8, jf. § 1-3 annet ledd, noe som innebærer at en "pay to be paid"-klausul da ikke kan gjøres gjeldende når norske regler legges til grunn. Flere andre land, som for eksempel Storbritannia, tillater derimot slike avtalte begrensninger i adgangen til å kreve erstatning direkte fra forsikringsselskapet. For skadelidte innebærer det at lovvalget i en eventuell tvist med forsikringsselskapet kan bli avgjørende for muligheten til å få dekket erstatningskravet.

En sak som gjelder ansvar for sjørettslige krav, kan ha tilknytning til flere staters rettsområder, avhengig av skadested, nasjonaliteten til skadelidte, skadevolder og forsikringsselskapet, samt stedet hvor kravet fremsettes. I henhold til Luganokonvensjonen artikkel 5 (3) kan skadelidte saksøke skadevolder ved domstolene for skadestedet. Dersom skadevolder har tegnet ansvarsforsikring, kan han eller hun også saksøke forsikringsselskapet ved domstolene for skadestedet, se artikkel 9. Når det gjelder skadelidtes krav direkte mot forsikringsselskapet, bestemmer artikkel 10 annet ledd at søksmålet også kan reises ved domstolene for skadestedet "når slike direkte søksmål er tillatt". Dette innebærer at det skal foretas et lovvalg før det kan tas stilling til om det foreligger vernetting, se Høyesteretts kjennelse av 8. februar 2002, inntatt i Rt. 2002 side 180, i saken mellom Staten v/ Miljøverndepartementet og Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Limited, som gjelder krav i forbindelse med oljevernaksjon etter at det kypriotiske bulkskipet "Leros Strength" forliste i Nordsjøen 8. februar 1997. Dersom norsk lovvalgsrett tilsier at norsk rett kommer til anvendelse, følger det av forsikringsavtaleloven at skadelidte kan anlegge direkte søksmål mot forsikringsselskapet. Høyesterett tar imidlertid ikke stilling til hva som blir vernettinget i det tilfellet at norsk lovvalgsrett fører til at et annet lands rett får anvendelse. Saken er for tiden til fortsatt behandling i Gulating lagmannsrett.

Vernetting og lovvalg vil ikke automatisk være sammenfallende. Selv om søksmål reises for norske domstoler, vil ikke nødvendigvis norske regler komme til

anvendelse. Når det gjelder forsikring for sjøtransport, er hovedregelen i lov 27. november 1992 nr. 111 om lovvalg i forsikring § 9 første ledd, jf. § 2 nr. 2 bokstav b, at intern rett i det land der skipet er registrert, får anvendelse. Partene i forsikringsavtalen kan likevel avtale å anvende lovgivningen i det land der forsikringstakeren har vanlig bosted eller hovedsete, dersom forsikringstakeren ikke har vanlig bosted eller hovedsete i det landet der skipet er registrert, se § 9 annet ledd. Norske domstoler må imidlertid uansett anvende ufravikelige regler i norsk lov "når de er tvungende uansett hvilket lands lov som ellers anvendes", se § 5.

I tilknytning til det som drøftes her, er det særlig spørsmål om regelen i forsikringsavtaleloven § 7-8 tredje ledd – som bl.a. tilsier at "pay to be paid"-klausuler ikke kan gjøres gjeldende for norske domstoler når sikrede er insolvent – er en internasjonal preseptorisk lovvalgsregel, som uansett lovvalg skal legges til grunn for norske domstoler. I Ot.prp. nr. 72 (1991-92) uttales det på side 66 at "mye taler . . . for at FAL § 7-8 er en internasjonal preseptorisk bestemmelse", samtidig som det påpekes at det er mest hensiktsmessig å overlate til domstolene å foreta vurderingen. Spørsmålet drøftes ikke nærmere her.

Som fremstillingen her viser kan skadelidtes muligheter til å få dekket erstatningskravet direkte fra forsikringssselskapet også vanskelig gjøres av problemstillinger knyttet til jurisdiksjon (verneting) og lovvalg.

7.3 Forsikringsplikt

I henhold til sjøloven § 197 har eier av norsk skip som har om bord mer enn 2000 tonn olje som last i bulk, plikt til å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som nevnt i § 191 opp til de grenser som er nevnt i § 194. Ansvar etter § 191 bygger som nevnt i avsnitt 2.1.2 på den internasjonale konvensjon om oljesølansvar fra 1992, og slike krav er undergitt egne regler om ansvarsbegrensning i sjøl. § 194. Det er i dag ingen forsikringsplikt for annet oljesølansvar, dvs. ansvar som er regulert i sjøl. § 208, jf. ovenfor i avsnitt 2.1.3.

I mars 2001 ble Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade, 2001, vedtatt på en diplomatkonferanse avholdt i regi av FNs sjøfartsorganisasjon, IMO (International Maritime Organisation). Bunkerskonvensjonen vil bedre både private og offentlige skadelidtes muligheter til å få erstattet tap og utgifter ved skade forårsaket av bunkersolje. I dag er det bare oljesøl fra oljetankskip som er regulert av internasjonale regler. Den nye bunkerskonvensjonen etablerer internasjonale regler for utslipp av olje fra andre typer skip, se avsnitt 2.1.3.

Bunkerskonvensjonen pålegger skipets registrerte eier å ha forsikring for ansvar for forurensningsskade, jf. artikkel 7. Regelen gjelder bare for skip på over 1000 bruttotonn. Forsikringen skal dekke ansvaret opp til de begrensningsbeløp som gjelder.

Innføring av obligatorisk ansvarsforsikring vil bedre skadelidtes mulighet til å få dekning, særlig fordi skadelidte kan kreve erstatningen utbetalt direkte fra forsikringsgiveren, jf. artikkel 7 paragraf 10. Selv om den registrerte eieren ikke kan finnes, vil forsikringsgiveren uansett måtte utbetale beløpet.

De nærmere reglene i artikkel 7 om forsikringsplikten og om forsikringsgiverens ansvar ved slikt direkte krav fra skadelidte, er de samme som de reglene som i

dag gjelder for oljesøl fra oljetankere etter 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 197 og § 200.

Forsikringsgiverens erstatningsansvar etter artikkel 7 paragraf 10 går ikke lenger enn eierens ansvar ville gjort, det vil si at eventuelle unntak for eierens ansvar også vil komme forsikringsgiveren til gode. Forsikringsgiveren kan også alltid begrense sitt ansvar etter gjeldende ansvarsbegrensningsregler, selv om eieren skulle ha mistet sin begrensingsrett. Forsikringsgiveren kan imidlertid ikke gjøre gjeldende innsigelser som denne ville hatt i forhold til forsikringstakeren (den registrerte eieren), med ett unntak:

På samme måte som ved oljesøl som omfattes av 1992-ansvarskonvensjonen, jf. sjøloven § 200 første ledd fjerde punktum, er forsikringsgiveren ikke pliktig til å utbetale forsikringen dersom skaden skyldes eierens forsettlige egenfeil. I forhold til norsk rett vil unntaket for forsikringsgiverens ansvar ved forsettlig egenfeil fra-vike bestemmelsene i forsikringsavtaleloven om tvungne ansvarsforsikringer. FAL § 7-7 annet ledd første punktum innebærer som nevnt ovenfor under punkt 7.2 at tvungne ansvarsforsikringer også skal dekke tilfeller fremkalt ved sikredes forsettlige eller grovt uaktsomme egenfeil ("wilful misconduct").

Kapittel 8

Alminnelige bemerkninger

8.1 Utgangspunkter

Konvensjonen om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav 1976, som endret ved endringsprotokollen 1996, art. 18 nr. 1, gir konvensjonsstatene adgang til å ta forbehold om å utelukke anvendelsen av konvensjonens art. 2 para. 1 bokstav (d) og (e). Disse bestemmelsene omfatter krav som oppstår i anledning av fjerning m.v. av skip, last og annet som er eller har vært om bord i et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt fjerning m.v. av skipets last også i andre tilfelle. Bestemmelsene må sees i sammenheng med konvensjonens art. 2 bokstav (f) som omhandler andre typer av tiltak for å avverge eller begrense tap eller skade som ansvaret ville være begrenset for.

Bestemmelsene i konvensjonens art. 2 er gjengitt i sjøloven § 172 første ledd som angir de krav som er undergitt ansvarsbegrensning. De bestemmelser i konvensjonen som her er aktuelle, er der inntatt i bokstavene d) til f). I kortform kan disse bestemmelsene sies å omfatte krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker, satt i verk for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe for private parter eller for allmenne interesser knyttet til ferdsel til sjøs og til miljøet i kystområdene. Det vises til fremstilling foran i avsnitt 2.3.

Sjølovkomiteen har i brev av 16. november 2001 til Justis- og Politidepartementet tilrådd at Norge så snart som mulig gjør bruk av adgangen til å ta forbehold overfor konvensjonens art. 2 para. 1 bokstav d) og e). I brevet ble det bl.a. uttalt: ”Etter foreløpige drøftinger erkjenner Sjølovkomiteen at dagens regler ikke fungerer tilfredsstillende, og at den vil gå inn for å endre reglene på dette området.” Bakgrunnen var at det ved enkelte sjøulykker i de senere år hadde det vist seg at sjølovens alminnelige regler om beløpsmessig begrensning av rederens og skipets ansvar innebærer at ansvarets omfang ikke er tilstrekkelig høyt til å gi full dekning for slike krav ved de typer av sjøulykker som en må regne med vil inntreffe i norske farvann fra tid til annen, jf. oversikten i kapittel 5 foran. Sjølovkomiteen mente derfor at en nå burde ta høyde for at fremtidige sjøulykker langs kysten eller de nære havområder lett kan føre til kostnader ved nødvendige tiltak for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som i en del tilfelle vil overstige gjeldende begrensingsbeløp vesentlig. Dette tilsa etter komiteens oppfatning fornyet vurdering fra norsk side av om, og i tilfelle på hvilken måte, krav i anledning av slike oppryddingstiltak etter sjøulykker fortsatt burde være undergitt ansvarsbegrensning.

I samsvar med Sjølovkomiteens tilråding er det ved Kongelig resolusjon 24. mai 2002 besluttet at Norge skal ta forbehold som nevnt. I foredraget uttales det bl.a.:

”Formålet med et forbehold er å gi Norge folkerettslig handlefrihet til å øke ansvarsgrensene for de tapene som omfattes av artikkel 2 punkt 1 (d) og (e). Dette gjelder de fleste typer av tap og skader som typisk oppstår i forbindelse med at et skip går på grunn med fare for utslipp fra drivstofftanker som følge, slik at skipet må tømmes for olje, eventuelt strender renses mv. for oljesøl, og vraket deretter fjernes etter reglene i forurensningsloven. I forbindelse med denne type oljesøl vil et forbehold være av betydning. Høyere ansvarsgrenser øker mulighetene for å få tapene dekket fullt ut av

den ansvarlige. Dette garanterer likevel ikke i seg selv at det er dekning, da dette vil avhenge av den ansvarliges økonomiske bæreevne og tilgjengelige forsikringer.”

Det norske forbeholdet åpner således for at nye norske lovregler om rederens og skipets ansvar for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker kan utformes ut fra relevante lovgivningspolitiske hensyn, uavhengig av de forpliktelser Norge ellers har som part etter 1996-konvensjonen. Sjølovkomiteen legger til grunn at slike lovregler i tilfelle vil måtte utformes slik at utsikten til å få dekket kostnadene ved slike oppryddingstiltak vil være vesentlig bedre enn etter reglene i konvensjonen og sjøloven. Reglene om ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold bør etter komiteens mening være utformet slik at kostnadene ved oppryddingstiltakene etter de aller fleste av de typer av sjøulykker som kan inntreffe langs norskekysten, vil kunne kreves dekket av rederen via den ansvarsforsikring som gjelder for skipet. Dette vil være vesentlig for å sikre at nødvendige oppryddingstiltak vil bli gjennomført i tide i samsvar med de prinsipper som ligger til grunn for annen lovgivning, særlig forurensningsloven. Etter sjølovkomiteens mening vil dette være en forutsetning for at selve prinsippet om ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold ikke skal komme i konflikt med prioriterte rettspolitiske hensyn i en kystnasjon som Norge, og dermed bli satt under betydelig press.

8.2 Forholdet til internasjonale regler om ansvarsbegrensning

Norsk lovgivning om ansvar i sjøfartsforhold har tradisjonelt vært basert på regelverk fastsatt ved internasjonale konvensjoner. Dette gjelder også reglene om ansvarsbegrensning for sjørettslige krav. I denne sammenheng har vesentlig vekt vært lagt på hensynet til norsk skipsfartsnærings overveiende internasjonale karakter. Hovedlinjene i de internasjonale konvensjoner på dette området, fra henholdsvis 1926, 1957, 1976 og 1996, er imidlertid utformet ut fra en situasjon hvor kontaktflatene, og dermed muligheten for interessekonflikter mellom skipsfarten og andre private og allmenne interesser, var vesentlig mer begrenset enn i våre dager. Utviklingen har dels ført til at viktige typer av krav er blitt gjenstand for særskilt ansvarsregulering, bl.a. et særlig internasjonalt ansvars- og erstatningsregime for forurensningsskade ved oljesøl fra tankskip, se sjøloven kapittel 10. I tillegg har en fortløpende søkt å tilpasse ansvarsbeløpene i de alminnelige regler om begrensnig av ansvaret for sjørettslige krav til utviklingen, herunder utviklingen i pengeverdien. Dette ble senest gjort ved vedtagelsen av 1996-endringsprotokollen til 1976-konvensjonen, se Ot.prp. nr. 90 (1998-99) s. 64. Endringene i 1996 medførte i og for seg en betydelig nominell økning av ansvarsbeløpene, men - sett i forhold til utviklingen i pengeverdien etter 1976 - dreiet det seg likevel bare om begrenset reell økning av ansvaret for skip på 1500 tonn eller mindre.

Norge har tradisjonelt arbeidet for høyere ansvarsgrenser, i det minste slik at beløpsgrensene økes i samsvar med utviklingen i pengeverdien. Komiteen mener at denne linjen bør videreføres, og at man aktivt bør gå inn for å benytte konvensjonens prosedyrer for å endre beløpene med jevne mellomrom, se 1996-konvensjonen artikkel 21.

Sjølovkomiteen legger til grunn at det i de nærmeste årene neppe vil bli foretatt vesentlige endringer i ansvarsgrensene i 1996-konvensjonen. Skal utsiktene til å få dekket kostnadene ved oppryddingstiltak etter sjøulykker bli vesentlig bedre enn etter reglene i sjøloven og 1996-konvensjonen, vil det derfor etter komiteens mening være nødvendig å gjøre bruk av det forbehold overfor konvensjonen som nå er tatt fra norsk side. Komiteen foreslår derfor at krav i anledning av oppryddingstiltak blir unntatt fra ansvarsbegrensning etter de alminnelige reglene i sjøloven §§ 171 flg. I det lovforslag som komiteen fremmer fremgår dette av forslaget til endring av sjøl. § 170 og tilføyelse av et nytt avsnitt Iia i sjøloven kap. 9.

Hovedspørsmålet vil etter dette være om ansvaret for kostnadene ved oppryddingstiltak etter sjøulykker bør unntas helt fra beløpsmessig ansvarsbegrensning, eller om det bør innføres særskilte regler om ansvarsbegrensning. En løsning basert på en særskilt ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker, vil måtte omfatte ulike elementer:

- ansvarsgrensen,
- angivelse av hvilke skip ansvarsgrensen skal gjelde for,
- forholdet mellom ansvarsgrensen og kostnadene som den ansvarlige har hatt ved egne oppryddingstiltak,
- regler om handlemåte fra den ansvarliges side som hindrer ansvarsbegrensning, herunder forholdet til den ansvarliges tiltakspplikter etter regler eller pålegg gitt i eller i medhold av forurensningsloven eller annen lovgivning,
- ulike lovtekniske spørsmål, bl.a. vedrørende gjennomføringen av ansvarsbegrensningen i de enkelte tilfelle.

8.3 Bør krav i anledning av oppryddingstiltak mv. etter sjøulykker undergis ansvarsbegrensning?

Sjølovkomiteen viser til kapittel 6 foran hvor det er redegjort for hvilke konvensjonsstater som har tatt forbehold i forhold til 1976 konvensjonen art. 2 paragraf 1 bokstav d) og e). Komiteen legger til grunn at de aller fleste av disse statene vil ta tilsvarende forbehold ved ratifikasjon av endringsprotokollen 1996.

Det fremgår av kapittel 6 foran at noen av de stater som har tatt slikt forbehold, har valgt helt å unnta de krav det gjelder fra ansvarsbegrensning. Andre stater har i stedet innført en særskilt ansvarsgrense for slike krav. Den sistnevnte løsning styrker utsiktene til dekning av kostnadene ved oppryddingstiltak etter sjøulykker både fordi ansvarsgrensen kan settes høyere, og fordi hele det særskilte begrensingsbeløpet vil være reservert til dekning av slike krav. Etter reglene i konvensjonen og sjøloven derimot gjelder den alminnelige ansvarsgrensen det samlede ansvar for alle krav undergitt ansvarsbegrensning etter sjøloven § 172 som oppstår ved en og samme hending, jf. sjøl. § 175 nr. 4, se avsnitt 2.2 foran. I tilfelle hvor det ved en sjøulykke oppstår betydelige tingsskader, f. eks. ved sammenstøt mellom skip, vil således dekningen av krav i anledning av oppryddingstiltakene mv. bli tilsvarende redusert, også i tilfelle hvor disse kravene i seg selv ikke overstiger ansvarsbeløpet.

Sjølovkomiteen antar at Norge ved utformingen av nasjonale lovregler på dette område bør velge den av de løsningene som andre forbeholdsstater har gjort bruk av, som må antas å passe best ut fra norske forhold. I denne sammenheng er det av vesentlig betydning at svært mye av sjøtrafikken langs kysten og i de nære havområder består av skip som har forholdsvis beskjeden tonnasje (se kapittel 5), og som ofte

drives av rederier med forholdsvis begrensede egne økonomiske ressurser. Om kostnadene ved oppryddingstiltakene vil bli dekket, beror under slike forhold praktisk sett i stor grad på rederienes forsikringspraksis. Dette innebærer at en ved valget mellom en løsning basert på ubegrenset ansvar og en løsning basert på særskilt ansvarsgrense, bør legge meget stor vekt på hvilken løsning som i praksis må antas å legge forholdene best til rette for gode ansvarsforsikringsordninger.

Sjølovkomiteen har foran i kapittel 7 redegjort for forsikringspraksis for ulike grupper av skip. Som det fremgår der, vil en kunne legge til grunn at skip av de størrelser som utgjør det meste av den norske flåten som går i internasjonal fart, praktisk sett vil ha P&I-forsikring som prinsipielt sett vil dekke kostnadene ved oppryddingstiltak selv om ansvaret ikke er undergitt beløpsmessig begrensning. Det er ikke opplyst at P&I-premiene direkte vil påvirkes av om skipet trafikkerer områder hvor ansvaret for slike krav er uten ansvarsbegrensning, men over tid vil nok en økning av ansvarsskadene måtte slå ut i høyere premier. Fra næringshold er det understreket at en særskilt ansvarsgrense vil gi et sikrere og bedre grunnlag for rederienes P&I-forsikringer.

De forsikringsvilkår som benyttes av skip som har forholdsvis beskjeden tonnasje, og som går i kystfart eller regional fart, er i stor utstrekning knyttet til skipets kaskodekning og basert på forutsetningen om at kravene i anledning av oppryddingstiltak er undergitt ansvarsbegrensning sammen med øvrige krav som i dag omfattes av sjøloven § 172, bl.a. kollisjonsansvaret. Det må her også tas hensyn til at slike forsikringer i atskillig utstrekning blir tegnet i mindre forsikringselskaper. Sjølovkomiteen antar at det ut fra så vel redernes som selskapenes økonomi i praksis neppe vil la seg gjøre å sikre forsvarlig forsikringsdekning for denne del av flåten uten at ansvaret er undergitt ansvarsbegrensning. Dette er sterkt understreket av representantene for rederi- og forsikringsnæringen. En må således regne med at en løsning hvorved krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker unntas helt fra beløpsmessig begrensning, meget vel også kan føre til at slike krav vil bli unntatt fra de ansvarsforsikringsordninger som i dag benyttes av denne del av flåten. Dette vil i tilfelle praktisk sett innebære at utsiktene til å få dekket kostnadene ved oppryddingstiltak etter sjøulykker vil bli svekket i forhold til det som er situasjonen i dag.

I samsvar med disse overveielser er Sjølovkomiteen kommet til at nye norske lovregler bør ha som utgangspunkt at krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker unntas fra de alminnelige regler om ansvarsbegrensning i sjøloven og i stedet undergis særskilt beløpsmessig ansvarsbegrensning. Dette er en løsning som er valg i bl.a. Tyskland, Belgia og Nederland, se avsnitt 6.2 foran.

Innenfor en slik løsning vil en kunne fastsette en beløpsmessig ansvarsgrense slik at ansvarets omfang og utsiktene til dekning øker vesentlig i forhold til hva tilfellet er etter gjeldende rett, se nedenfor i avsnitt 8.4. I praktisk viktige tilfelle vil dekningsutsiktene dessuten øke fordi kravene i anledning av oppryddingstiltak ikke ved fordelingen av ansvarsbeløpet vil konkurrere med krav i anledning av betydelige tingsskader ved samme sjøulykke.

Sjølovkomiteen har i kapittel 5 foran gitt en oversikt over de typer av skip som har vært involvert i sjøulykker og statlige oppryddingsaksjoner i løpet av de siste 20 år, se også vedlegg 1. Det fremgår der at et meget stort antall tilfeller gjelder skip av meget beskjeden tonnasje, bl.a. fiske- og fangstfartøyer og andre mindre kystfartøyer. Opplysning fra forsikringsselskapene vedrørende forsikringspraksis tyder på begrenset utbredelse av ansvarsforsikringsordninger for denne del av flåten, selv

under gjeldende ansvarsregler. Dette har nok sammenheng med at slike skip gjennomgående har en presset økonomi. Det må følgelig antas å være lite vunnet ved å innføre strengere ansvarsregler for den gruppen av mindre skip. Sjølovkomiteen foreslår etter dette at en ved innføringen av nye lovregler om særskilt ansvarsbegrensning gjør unntak for skip under 300 bruttotonn.

8.4 Den særskilte ansvarsgrense

Sjølovkomiteen viser til at ansvarsbegrensning i sjøfartsforhold normalt skjer på grunnlag av beløpsmessige ansvarsgrenser som varierer med skipenes størrelse, se sjøloven §§ 175 og 194. Dette innebærer at ansvarsbeløpet øker med skipets tonnasje – og dermed gjennomgående med investert kapital og inntjeningsgrunnlaget. Det er imidlertid ikke like klar sammenheng mellom et skips skadepotensiale og dets størrelse, i hvert fall ikke når det gjelder de mindre og de helt store skip. Dette har ført til at ansvarsgrensen for det enkelte skip beregnes ut fra dets bruttotonnasje, med et minste ansvarsbeløp for alle skip på inntil 2000 tonn og, for større skip, med tillegg for hvert tonn ut over 2000 tonn beregnet etter en gradert skala med fallende beløp, se sjøl. §175 nr. 3.

Sjølovkomiteen antar at det vil være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i en tilsvarende modell ved utformingen av en særskilt ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker. En kan likevel ikke uten videre legge til grunn de tonneløp og tonnasjebegrensninger som reglene i sjøloven § 175 nr. 3 bygger på dersom den særskilte ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltak skal kunne gi tilfredsstillende kostnadsdekning ved de fleste ulykkestilfellene. Omfanget av oppryddingstiltakene etter sjøulykker og dermed de samlede kostnader beror gjennomgående i like stor grad på omstendighetene ved den enkelte sjøulykke som på skipets størrelse. Det har derfor vært et alminnelig syn at ansvarsgrensen for mindre og mellomstore skip er av spesielt stor betydning. For større skip vil en særlig ansvarsgrense knyttet til skipet bruttotonnasje i alle tilfelle bli meget rommelig.

Utgangspunktet bør etter Sjølovkomiteens syn være at den særskilte ansvarsgrensen normalt bør være tilstrekkelig til å gi tilfredsstillende dekning av kostnadene ved slike oppryddingstiltak uavhengig av om det ved samme ulykke også oppstår andre krav. Tiltakene vil vanligvis gjelde fjerning av skip, last og annet fra skipet, samt tiltak for å avverge eller begrense forurensningskader, iverksatt etter sjøulykken i samsvar med reglene i forurensningsloven og havne- og farvannsloven, se redegjørelsen i kapittel 3 foran. Viktig i denne sammenheng er forurensningskader og ulemper som kan ramme allmenne interesser i kystområdene som følge av skipets last og drivstoff, særlig forurensningsskade som følge av utslipp av drivstoff eller andre ikke-bestandige oljeprodukter fra skipet. En minner om at oljeforurensningsskade som skyldes ikke-bestandig olje, ikke er omfattet av det internasjonale ansvars- og erstatningsregimet for oljesølsskader. Selv ved sjøulykker som gjelder mindre og mellomstore skip kan det vise seg nødvendig med omfattende oppryddingstiltak og således oppstå meget betydelige kostnader. Dette tilsier etter Sjølovkomiteens mening at behovet for en vesentlig økning av ansvaret for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker gjør seg sterkest gjeldende for disse grupper av skip.

Sjølovkomiteen har etter dette samlet seg om en pakkeløsning basert på følgende ansvarsgrenser for de krav det her gjelder:

- den særlige ansvarsgrensen for skip på inntil 1000 bruttotonn settes til 3 mill. SDR³, dvs. ca. NOK 30 mill. (Ansvarsgrensen gjøres ikke gjeldende for skip på 300 tonn eller mindre),
- for hvert tonn av skipets bruttotonnasje i intervallet 1001 til 10 000 tonn økes ansvarsgrensen med 1000 SDR,
- for hvert tonn av skipets bruttotonnasje fra 10 001 tonn økes ansvarsgrensen med 500 SDR.

Erfaringene har vist at lovfastsatte ansvarsgrenser over tid kan reduseres vesentlig i reell verdi som følge av utviklingen i pengeverdien. Komiteen forutsetter derfor at det i forhold til de ansvarsgrensene som foreslås vil være behov etter noen år for å vurdere disse på nytt. I 1996-konvensjonen forutsettes en oppjustering fem år etter ikrafttredelsen ("Tacit amendment procedure"). De særskilte ansvarsgrensene som komiteen foreslår bør etter komiteens oppfatning i det minste endres med tilsvarende intervaller som endringene i de konvensjonsfestsatte beløpsgrensene.

Sammenlignet med ansvarsbeløpet etter de alminnelige regler om begrenning av ansvaret for sjørettslige krav i sjøloven § 175 nr. 3, blir forholdet følgende, se tabell 8.1.

Tabell 8.1:

Skipets tonnasje	1996-konvensjonen (SDR)	Lovutkastet (SDR)
301	1 000 000	3 000 000
1 000	1 000 000	3 000 000
2 000	1 000 000	4 000 000
3 000	1 400 000	5 000 000
6 000	2 600 000	8 000 000
10 000	4 200 000	12 000 000
20 000	8 200 000	17 000 000
30 000	12 200 000	22 000 000
70 000	24 200 000	42 000 000

Sjølovkomiteen forutsetter at den særlige ansvarsgrensen skal gjelde alle krav i anledning av oppryddingstiltak som oppstår ved en og samme hendelse, se lovutkastet § 182c. Det forutsettes videre at ansvarsbeløpet skal fordeles forholdsmessig dersom de samlede krav skulle overstige ansvarsgrensen, se lovutkastet § 182d første ledd.

De ansvarsgrenser som forslaget fra Sjølovkomiteen inneholder, vil – som det fremgår av tabellen ovenfor – bety en forholdsvis betydelig økning av ansvaret for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker. Prosentvis er økningen størst

3. 1 SDR er pr. 26. juni 2002 NOK 9,84. Kursen svinger normalt mellom ca. 10 og 12 NOK.

for skip på opp til 10 000 bruttotonn. Den pakkelseskomiteen har samlet seg om inneholder derfor også to andre hovedelementer:

- adgang for rederen til å kreve dekket egne oppryddingskostnader ved fordelingen av ansvarsbeløpet, se lovutkastet § 182d annet ledd og nedenfor i avsnitt 8.5, og
- særlige regler om handlemåte som hindrer ansvarsbegrensning, som har til formål å avklare forholdet mellom retten til ansvarsbegrensning og ansvaret for oppfyllelse av tiltaksplikter etter sjøulykken i henhold til regler eller pålegg gitt i eller i medhold av lov, se lovutkastet § 182e og nedenfor i avsnitt 8.6.

8.5 Rederens kostnader ved egne oppryddingstiltak

De alminnelige regler om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav gjelder bare krav mot rederen og andre ansvarlige, se sjøl. § 172. Dette innebærer at en reder som etter en sjøulykke setter i verk oppryddingstiltak selv må stå for kostnadene uten noen rett til å kreve dekning ved fordelingen av ansvarsbeløpet. Dette er det redegjort for i avsnitt 2.3 foran.

Sjølovkomiteen viser til at en skadevolder både etter lovgivningen og alminnelige rettsregler som regel vil ha plikt til så vidt mulig å avverge og begrense skade og ulempe som følge av skadevoldende handlemåte. Dette gjelder også i forhold til oppryddingstiltak etter sjøulykker, se redegjørelsen for reglene i havne- og farvannsloven og forurensningsloven i kapittel 3 foran. Den økonomiske virkning av en slik tiltaksplikt vil imidlertid generelt sett kunne bero på om ansvaret er undergitt ansvarsbegrensning eller ikke. Dette er det redegjort for i avsnitt 4.2 foran. Ved større ulykker hvor ansvarsbegrensning etter sjøloven §§ 171 flg. blir aktuelt, vil således virkningen ofte kunne bli at rederen reelt må dekke disse kostnadene i tillegg til å dekke krav fra tredjemenn innenfor rammen av ansvarsgrensen. Etter Sjølovkomiteens mening er dette av flere grunner neppe noen god løsning.

For det første vil en slik regel kunne virke demotiverende i forhold til rederens interesse av selv å sette i verk oppryddingstiltak etter en sjøulykke. Gjennomføres oppryddingen i regi av det offentlige, vil rederens kostnadsansvar være et krav undergitt ansvarsbegrensning. I utgangspunktet burde kostnadene ved oppryddingstiltakene behandles på samme måte i forhold til begrensningsretten uavhengig av hvem som utfører oppryddingen. Det er ikke grunn til å anta at de samlede kostnader ved en sjøulykke vil påvirkes vesentlig av om det er rederen eller det offentlige som sørger for å få arbeidet utført.

For det annet vil en løsning som åpner for at rederen vil måtte dekke egne oppryddingskostnader fullt ut i tillegg til ansvarsbeløpet, innebære en betydelig økonomisk usikkerhet som er egnet til å komplisere vurdering av hva som generelt sett vil være et akseptabelt nivå for en særskilt ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker. Dette gjelder særlig i forhold til kostnader ved oppryddingstiltak som rederen, i henhold til regler eller pålegg gitt etter en ulykke i eller i medhold av forurensningsloven og havne- og farvannsloven, vil ha en offentligrettslig plikt til å sette i verk. Det offentliges utferdigelse av slike pålegg vil etter sjøulykken fremtre som et alternativ til oppryddingstiltak i offentlig regi. Sett både ut fra rederens og det offentliges situasjon bør valg av fremgangsmåte her i første rekke bero på praktiske overveielser i den aktuelle situasjon og ikke bli bestemt av at fordelingen av det samlede kostnadsansvar vil kunne bli forskjellig alt

etter hvilken fremgangsmåte som velges. En regel som gir rederen adgang til å kreve egne oppryddingskostnader dekket på lik linje med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet, vil gi et sikrere grunnlag for fastlegging av nivået på den særskilte ansvarsgrensen for krav i anledning av oppryddingstiltak og dermed også for de ansvarsforsikringsordninger som vil bli benyttet i praksis. Forslaget til ansvarsgrenser i lovutkastet § 182c er utformet ut fra slike synspunkter.

Sjølovkomiteen mener etter dette at rederen bør gis rett til å kreve egne oppryddingskostnader dekket ved fordelingen av ansvarsbeløpet, og viser til at dette også er regelen i sjøloven § 195 tredje ledd, se avsnitt 2.4 foran. En tilsvarende regel foreslås derfor i lovutkastet § 182d annet ledd.

8.6 Handlemåte som hindrer begrensning

Sjøloven § 174 inneholder regler om handlemåte som hindrer rett til begrensning av ansvaret for sjørettslige krav. Etter denne bestemmelse kan en ansvarlig ikke begrense sitt ansvar dersom det godgjøres at den ansvarlige selv har ”voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå”. I kortform dreier det seg her om et meget begrenset unntak fra rett til ansvarsbegrensning for tap som er forårsaket ved grov egenfeil. I avsnitt 4.1 foran er det redegjort nærmere for de ulike tolkingsspørsmål denne bestemmelsen og den tilsvarende regel i sjøl. § 194 tredje ledd reiser.

Sjølovkomiteen antar at dette unntaket fra begrensningsretten neppe har særlig stor praktisk betydning. Det er grunn til å anta at dette har sammenheng med at slike grove egenfeil så å si alltid vil omfattes av de regler om forsikredes fremkallelse av forsikringstilfellet som gjelder for ansvarsforsikring i sjøfartsforhold. Ansvaret for krav som følge av grov egenfeil fra rederen selv vil derfor normalt ikke bli dekket under ansvarsforsikringen, og om slike krav blir dekket beror derfor i hovedsak på rederens egne økonomiske ressurser.

På denne bakgrunn har Sjølovkomiteen vurdert om det vil være hensiktsmessig å knytte et tilsvarende unntak fra begrensningsretten til den særlige ansvarsbegrensning for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker som komiteen fremmer forslag om. En bestemmelse som sjøl. § 174 vil imidlertid reise særlige spørsmål i forhold til rederens ansvar for krav i anledning av slike oppryddingstiltak. Dette har sammenheng med at både havne- og farvannsloven og forurensningsloven inneholder bestemmelser som gir det offentlige en meget vid adgang til etter en sjøulykke å pålegge rederen omfattende tiltakspplikter når det gjelder oppryddingstiltak for å avverge og begrense ytterligere tap, skade og ulempe, se avsnitt 4.3 og 4.4 foran hvor komiteen peker på den rettslige usikkerhet dette kan medføre i forhold til spørsmålet om rederens handlemåte etter sjøulykken vil hindre ansvarsbegrensning.

I forhold til den samlede skade voldt ved en sjøulykke vil det i forhold til ulike regler om erstatningsansvar kunne være nødvendig å skille mellom ansvaret for de skader som er en direkte følge av sjøulykken, og ansvaret for skader som er utslag av den risiko for ytterligere skader som sjøulykken i seg selv skaper. Uavhengig av om rederen kan holdes ansvarlig for at selve sjøulykken har inntruffet, vil et ansvar for skadeutvikling og følgeskader kunne grunnes på at rederen etter sjøulykken har forsømt sin plikt til ved egnede oppryddingstiltak å forhindre at slike skaderisiko fører til ytterligere skade. Rederen kan således på særskilt grunnlag holdes ansvarlig

for skadeutvikling og følgeskader som ville vært avverget eller for øvrig unngått dersom plikten var blitt oppfylt. Dette gjelder også i tilfelle hvor selve sjøulykken skyldes et hendelig uhell som rederen ikke kan holdes ansvarlig for.

Disse forhold har betydning i forhold til ansvaret for oppryddingstiltak etter sjøulykker. Et første spørsmål vil være om rederen er ansvarlig for kostnadene ved oppryddingstiltak som så vidt mulig skal avverge eller begrense virkningene av de skader som allerede er intrådt i og med sjøulykken, f. eks. selve fjerningen av drivstoff lekket ut fra grunnstøtt skip. Dette beror på om rederen har ansvar for at sjøulykken inntraff. Et annet spørsmål er om rederen kan holdes ansvarlig for kostnadene ved oppryddingstiltak som trengs for å avverge eller begrense ytterligere skadeutvikling og følgeskader, f. eks. fjerning av skipet, lasten eller annet om bord, før ytterligere forurensning skjer. I forlengelse av dette spørsmål, oppstår spørsmålet om rederen i tilfelle har ansvar for skadeutvikling og følgeskader som ville ha vært unngått dersom forsvarlige tiltak var blitt satt i verk i tide. I begge sammenhenger vil det avgjørende være hvilken plikt rederen som skadevolder har til å avverge eller begrense ytterligere skade etter ulykken. I denne sammenheng vil derfor de tiltakplikter rederen har etter regler eller pålegg gitt i eller i medhold av forurensningsloven og havne- og farvannsloven stå sentralt. Dette er det gjort nærmere rede for i avsnitt 4.3 foran.

En følge av dette er at grunnlaget for rederens ansvar for at sjøulykken inntraff, og grunnlaget for rederens ansvar for kostnader ved tiltak for å avverge eller begrense ytterligere skade, samt for skadeutvikling og følgeskader, vil kunne være forskjellig. Prinsipielt kan det tenkes at rederen har objektivt ansvar eller endog er uten ansvar for den direkte skade sjøulykken medfører, mens ansvaret for oppryddingstiltak i regi av det offentlige og for skadeutvikling og følgeskader likevel kan grunnes på unnlatt oppfyllelse av tiltakplikter som i det enkelte tilfelle vil utgjøre forsettlig eller grovt uaktsom egenfeil fra rederens side som stenger for ansvarsbegrensning. Dette vil kunne være tilfelle hvis begrepene forsett og grov uaktsomhet knyttes til selve etterlevelsen av tiltakspliktene og ikke til skadevirkningene av manglende etterlevelse av pålegg fra det offentlige.

En regel som sjøloven § 174 vil således kunne medføre betydelig usikkerhet når det gjelder retten til å begrense ansvaret for krav i anledning av det offentliges kostnader ved oppryddingstiltak i tilfelle hvor rederen ikke oppfyller på riktig måte de tiltakplikter som følger av pålegg etter forurensningsloven og havne- og farvannsloven, se avsnitt 4.4 foran. Det kan anføres at tilsidesettelse av tiltaksplikt utgjør forsettlig handlemåte fra rederen selv i forhold til det offentliges krav i anledning av nødvendige oppryddingstiltak satt i verk av den offentlige myndighet som har gitt pålegget. Det følger videre av vanlig vilkår for P&I- og annen ansvarsforsikring at rederens forsikringsdekning som regel også faller bort dersom sjøl. § 174 kommer til anvendelse, noe som reelt vil redusere utsiktene til at det offentlige får refundert sine oppryddingskostnader vesentlig. Usikkerhet når det gjelder forholdet mellom den særskilte ansvarsgrense i lovutkastet § 182c og kostnadsansvaret grunnet på regler og pålegg om offentligrettslige tiltakplikter, antas i det hele å ha negativ innvirkning på forsikringsordningene for krav i anledning oppryddingstiltak etter sjøulykker.

Sjølovkomiteen er etter dette kommet til at det er behov for en særlig regel som klargjør at rederen normalt har rett til å begrense sitt ansvar i forhold til offentlig myndighet for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker, og at dette

også gjelder i tilfelle hvor rederen etter pålegg fra offentlig myndighet har hatt plikt til selv å sette i verk de tiltak det gjelder, se lovutkastet § 182e første ledd. Bestemmelsen må vurderes på bakgrunn av det ansvarsnivå som ligger til grunn for de ansvarsgrensene som følger av lovutkastet § 182c. Retten til ansvarsbegrensning overfor det offentlige skal imidlertid ikke gjelde dersom selve sjøulykken er forårsaket ved grov egenfeil fra rederens side, se lovutkastet § 182e annet ledd.

Sjølovkomiteen legger til grunn at de særlige hensyn som knytter seg til det offentlige krav på kostnadsdekning i tilfelle av oppryddingstiltak etter sjøulykker, ikke gjør seg gjeldende på samme måte i forhold til private parter som er påført skade som følge av at nødvendige oppryddingstiltak ikke er satt i verk. I forhold til slike krav forutsettes således regelen i sjøl. § 174 lagt til grunn.

De særlige reglene Sjølovkomiteen foreslår i lovutkastet § 182e første og annet ledd knytter seg til rederens ansvar for krav i anledning av at offentlig myndighet etter sjøulykken har satt i verk oppryddingstiltak for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken. Det dreier seg altså om rederens kostnadsansvar overfor det offentlige, og de praktisk viktigste typer av krav vil her være refusjonskrav i henhold til bestemmelsene i havne- og farvannsloven og forurensningsloven, se herom kapittel 3 foran hvor det er redegjort nærmere for disse reglene. Som nevnt ovenfor må en i erstatningsrettslig sammenheng skille mellom ansvar for de skader som direkte følger av en sjøulykke og ansvaret for følgeskader oppstått som følge av at rederen ikke har oppfylt sine plikter etter lovgivning, forvaltningsvedtak eller alminnelige rettsregler til å avverge eller begrense skadeutvikling og følgeskader. Slik pliktforsømmelse vil i seg selv kunne begrunne ansvar for følgeskader uavhengig av om rederen er ansvarlig for at selve ulykken inntraff. På tilsvarende måte kan ansvaret for følgeskader unntaksvis grunnes på grov egenfeil fra rederens side selv om rederens ansvar for krav i anledning av oppryddingstiltak satt i verk av det offentlige er et objektivt ansvar eller vanlig culpaansvar. I så fall vil ansvaret for følgeskadene ikke kunne kreves begrenset selv om rederen etter lovutkastet § 182e første og annet ledd har rett til å begrense ansvar for kostnadene som offentlig myndighet har hatt ved oppryddingstiltak mv.

Om ansvaret for slike følgeskader vil være ubegrenset i det enkelte tilfelle, skal etter lovutkastet § 182e tredje ledd vurderes på grunnlag av de særlige skyldkravene i sjøloven § 174. Dette innebærer at ansvaret for følgeskadene ikke vil kunne kreves begrenset dersom rederens egen forsømmelse av å sette i verk tiltak for å avverge eller begrense skadene, må vurderes som forsettlig eller grovt uaktsomt i forhold til de følgeskader som inntreffer på grunn av forsømmelsen, og rederen må ha forstått at slike skader sannsynligvis ville oppstå.

8.7 Gjennomføringen av ansvarsbegrensning

Sjølovkomiteen har i avsnitt 8.3 foran gått inn for den løsning at krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker helt unntas fra de alminnelige regler om begrensningsansvar for sjørettslige krav i sjøloven kap. 9 avsnitt I og i stedet undergis en særskilt ansvarsgrense. I samsvar med mandatet har komiteen derfor vurdert i hvilken utstrekning det også vil være behov for nasjonale regler vedrørende gjennomføringen av ansvarsbegrensning for slike krav ”som i større eller mindre grad tilsvarende 1976-begrensningskonvensjonens regler om begrensingsfond og begrensningssøksmål, fordeling av ansvarsbeløpene, m.v.” Komiteen er kommet til at de

spørsmål som knytter seg til gjennomføringen av ansvarsbegrensningen, i hovedsak vil kunne løses ved at regler i sjøloven §§ 171-82, samt i lovens kap. 12, gis tilsvarende anvendelse. I lovutkastet henvises det derfor i stor grad til disse bestemmelsene. I tillegg er det behov for enkelte lovtekniske tilpasninger i et begrenset antall bestemmelser.

Under de drøftelser Sjølovkomiteen har hatt med representanter for de andre nordiske land, er det blitt reist spørsmål om forholdet mellom ansvarsbegrensning etter de nye norske reglene for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker og ansvarsbegrensning etter gjeldende lovgivning i de øvrige nordiske land, som i motsetning til Norge ikke har tatt tilsvarende forbehold overfor 1976/1996 konvensjonen. Det har vært pekt på at begrensningsfond opprettet i et av de nordiske land også vil gi rett til forholdsmessig dekning for de typer av krav forbeholdet gjelder selv om sjøulykken inntreffer i norske farvann, og at det bør tas hensyn til dette ved utformingen av de nye norske lovreglene. Dette vil være nødvendig for å unngå at det samlede ansvar for disse typer krav for en reder hjemmehørende i et nordisk land i enkelte tilfelle vil tilsvare summen av den alminnelige ansvarsgrense og den særlige norske ansvarsgrense for krav i anledning av oppryddingstiltakene.

Sjølovkomiteen har søkt å løse dette spørsmål slik at det ved anvendelsen av de særlige regler om ansvarsbegrensning for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker i det enkelte tilfelle skal tas hensyn til hvilken dekning disse kravene vil kunne oppnå i begrensningsfond opprettet i et annet nordisk land, se lovutkastet § 182f annet ledd. Bestemmelsen innebærer at begrensningsfond i annet nordisk land tillegges rettsvirkninger som angitt i sjøloven § 178 så langt det vil gi dekning til krav i anledning av oppryddingstiltak, forutsatt at det her i riket opprettes et tilleggsfond slik at det samlede ansvarsbeløp for slike krav tilsvare den særskilte ansvarsgrensen etter lovutkastet § 182c. Som følge av at fordelingsreglene vil være ulike for de to fond, vil en ikke - som i sjøloven § 178 nr. 7 - kunne løse problemet ved tilsvarende forhøyelse av det utenlandske begrensningsfondet.

Lovutkastet er lovteknisk utformet som et nytt avsnitt IIa i sjølovens kapittel 9. Sjølovkomiteen legger vekt på at reglene om ansvarsbegrensning for krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker fremtrer som nasjonale regler atskilt fra de alminnelige regler om begrensning av ansvaret for sjørettslige krav basert på de gjeldende internasjonale konvensjoner. Som det fremgår i avsnitt 2.1.1 foran, vil regler om særskilt ansvarsbegrensning av krav i anledning av oppryddingstiltak etter sjøulykker ikke kunne gjennomføres i forhold til reglene i sjøloven kap. 9 avsnitt III som er basert på 1976-konvensjonen. Sjølovkomiteen har derfor valgt å plassere de nye norske reglene på dette området i et nytt avsnitt IIa i lovens kap. 9. Det har derfor vært nødvendig i denne omgang å benytte bokstav-paragrafering ved utformingen av bestemmelsene, se lovutkastet §§ 182a til 182f. Komiteen forutsetter at bestemmelsene renummereres når Norge har sagt opp 1976-konvensjonen og opphevet reglene i sjøl. §§ 183 til 188.

Kapittel 9

Økonomiske og administrative konsekvenser

Sjølovkomiteens forslag om høyere ansvarsgrenser for krav i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykker vil medføre at offentlige myndigheter i flere tilfeller enn i dag får dekket utgiftene til slike aksjoner. For eksempel antar komiteen, ut fra de opplysninger den sitter inne med, at staten i hovedsak ville ha fått dekket sine kostnader i forbindelse med aksjonen etter ulykken med "Green Ålesund" dersom de begrensingsbeløp komiteen foreslår legges til grunn, se også ovenfor i avsnitt 5.1. I og med at offentlige myndigheter vil ha bedre utsikt til å få dekket kostnadene i forbindelse med oppryddingstiltak etter sjøulykker, er det grunn til å tro at dette kan bidra til en generell forbedring av den statlige beredskapen mot akutt forurensning og at det blir lettere å gjennomføre aksjoner når ulykker inntreffer.

Når det gjelder P&I-forsikring er det vanskelig å si om innføring av særskilte ansvarsgrenser i Norge vil få premiemessige konsekvenser. P&I-klubbene har ikke på noe tidspunkt gjort noen forskjell i sin premieberegning eller forsikringsdekning avhengig av om skipet er hjemmehørende i eller seiler mye til land hvor vrakfjerningsansvaret er ubegrenset eller har særlige begrensingsbeløp som er høyere enn de som følger av internasjonale konvensjoner. Det foretas heller ikke premiemessige differensieringer i så måte. Det er heller ikke registrert noen premiemessige konsekvenser av at Norge innførte 1996-begrensingsbeløpene med virkning fra 20. februar 2001, selv om disse begrensingsbeløp ennå ikke er trådt i kraft internasjonalt. Til tross for at man ikke kan registrere økninger i premiene som direkte følge av den enkelte lovendring som medfører øket ansvar for rederiene, antar likevel Sjølovkomiteen at økning av ansvarsgrensene *over tid* vil resultere i økte forsikringspremier, fordi økte utbetalinger fra forsikringsselskapene påvirker det forsikringstekniske resultat (forholdet mellom innbetalt premie og utbetalte erstatninger).

Når det gjelder rederansvarsforsikring tegnet hos andre enn P&I-klubbene, kan det med noe større sikkerhet legges til grunn at økte begrensingsbeløp vil påvirke premienivået. Sjøtrygdgruppen Gjensidig Skadeforsikringsselskap opplyser at premien for rederansvarsforsikring er øket med ca. 12 prosent som følge av innføringen av de økte ansvarsgrensene i 1996-konvensjonen. For de mindre rederiene som har ansvarsforsikring kan en ytterligere økning av forsikringskostnadene utgjøre en tung økonomisk belastning, og dette er bakgrunnen for at Sjølovkomiteen har foreslått at de økte begrensingsbeløpene ikke skal få anvendelse for skip under 300 tonn, se også komiteens overveielser i avsnitt 8.3.

Sjølovkomiteens lovforslag antas videre å klargjøre ulike spørsmål knyttet til forholdet mellom sjølovens regler og sentrale bestemmelser i forurensningsloven og havne- og farvannsloven. Dette gjelder særlig forslaget til endringer i reglene om ubegrenset ansvar, som etter komiteens oppfatning vil virke langt mindre prosessfremmende enn dagens regler på området. Komiteen ser det som en klar fordel at regler som anvendes i den hektiske situasjonen etter en sjøulykke, der det først og fremst er viktig at tiltak settes i verk, er så klare som mulig, og i så liten grad som mulig inviterer til uenighet om tolkningsspørsmål.

Kapittel 10

Bemerkninger til de enkelte bestemmelsene i lovutkastet

Til § 170

§ 170 angir i dag anvendelsesområdet for 1976-konvensjonen (kap. 9 III) og 1996-konvensjonen (kap. 9 II). Som det fremgår av lovforslaget foreslår komiteen at de nye særlige begrensingsreglene inntas i et nytt avsnitt IIa i kapittel 9, slik at § 170 må endres tilsvarende. Komiteen foreslår at lovendringene bare skal gjelde de tilfelle hvor 1996-konvensjonen ellers ville gjelde. Dette innebærer at reglene i kapittel IIa i utgangspunktet kommer til anvendelse i alle saker, med unntak for de sakene der Norge er forpliktet til å anvende 1976-konvensjonen.

Til § 172 nytt tredje ledd

Komiteen foreslår at det skal gjelde særskilte begrensingsregler for krav som nevnt i § 172 nr. 4 og 5, jf. nr. 6. Ansvar for slike krav vil derfor ikke kunne begrenses etter reglene i avsnitt II. Som det fremgår i kapittel 8 foreslår komiteen imidlertid at endringene i begrensingsreglene ikke bør gjelde for skip under 300 tonn. Skipets tonnasje beregnes etter § 175 nr. 6. Skip under 300 tonn kan fortsatt begrense ansvaret etter reglene i kapittel II for krav som nevnt i § 172 nr. 4 og 5, jf. nr. 6, jf. også lovutkastet § 182a.

Til § 173 nr. 2

Nåværende § 173 nr. 2 henviser ved en inkurie til § 210. Riktig henvisning skal være til § 207 (ikke konvensjonsbestemt oljesølansvar).

Til kapittel 9 avsnitt IIa. Begrensning av ansvar for oppryddingstiltak m.v. etter sjøulykker

Komiteen foreslår at de særskilte begrensingsreglene tas inn i et nytt avsnitt IIa i kapittel 9. Forslaget bygger på at de foreslåtte begrensingsreglene systematisk hører mest hjemme i sammenheng med reglene i avsnitt II, som gjennomfører 1996-konvensjonen. Når 1976-konvensjonen er oppsagt og §§ 183-188 oppheves, kan paragrafene i avsnitt IIa renummereres.

Til § 182a. Rett til ansvarsbegrensning

Første punktum angir hvem som kan påberope seg ansvarsbegrensning etter reglene i avsnitt IIa. Dette er samme personkrets som kan begrense sitt ansvar etter reglene i avsnitt II og III. Av *annet punktum* følger det at avsnitt IIa ikke får anvendelse for skip som er 300 tonn eller mindre. Se nærmere i kapittel 8 om bakgrunnen for forslaget.

Til § 182b. Krav undergitt begrensning

Første ledd bestemmer hvilke krav som er underlagt begrensingsreglene i kapittel 9 IIa. Kravene er de samme som i § 172 nr. 4 og 5, jf. nr. 6. Det følger av forslaget til nytt tredje ledd i § 172 at ansvaret for disse kravene ikke kan kreves begrenset etter kapittel 9 II.

Annet ledd gir § 172 annet ledd og § 173 anvendelse også for krav som kan begrenses etter reglene i kapittel 9 IIa. § 172 annet ledd regulerer situasjonen der den ansvarlige kan gjøre gjeldende et motkrav, mens § 173 regulerer hvilke krav som er unntatt fra begrensning, og disse reglene bør være de samme for avsnitt II, IIa og III i kapittel 9.

Til § 182c. Ansvarsgrensene

Bestemmelsen fastsetter ansvarsgrensene per hendelse for krav som omfattes av lovutkastet § 182b, jf. § 182a. Det foreslås beløp som er vesentlig høyere enn ansvarsgrensene for tingsskader etter 1996-konvensjonen. For skip mellom 300 og 1000 tonn er ansvarsgrensen 3.000.000 SDR. Dette svarer per juni 2002 til ca. 30 millioner kroner. For skip som er mer enn 1000 tonn forhøyes ansvarsgrensen med 1000 SDR for hvert tonn fra 1001 til 10 000. Deretter forhøyes ansvarsgrensen med 500 SDR for hvert tonn over 10 000.

Se avsnitt 8.4 ovenfor om bakgrunnen for komiteens forslag, og for en sammenligning mellom forslaget og ansvarsgrensene etter 1996-konvensjonen.

Det foreslås at § 175 nr. 5 og 6 skal gjelde tilsvarende.

Til § 182d. Fordeling av ansvarsbeløpet m.v.

Reglene om fordeling av ansvarsbeløpene bør være de samme som i kapittel 9 II og III. Dette fremgår av *første ledd* i § 182d.

I *annet ledd* foreslås at den ansvarlige kan kreve refusjon i begrensingsbeløpet av rimelige utgifter ved fjernings- og oppryddingstiltak og andre skadebegrensende tiltak. En slik rett har den ansvarlige ikke etter reglene i kapittel 9 II, se ovenfor i avsnitt 2.3. Komiteen mener det er uheldig at den ansvarlige ikke skal kunne få en forholdsmessig dekning i begrensingsbeløpet av rimelige utgifter ved gjennomføring av pålegg om oppryddingstiltak som nevnt i lovutkastet § 182b. Om den ansvarlige gis en slik rett, antar komiteen at dette i større grad vil stimulere til at fjernings- og oppryddingstiltak og andre skadebegrensende tiltak blir gjennomført etter sjøulykker, herunder også tiltak som den ansvarlige iverksetter frivillig. Det gjelder i dag en tilsvarende regel for gjennomføring av frivillige tiltak i forbindelse med oljesølansvar etter kapittel 10, jf. § 195 tredje ledd. Se nærmere om komiteens overveielser i avsnitt 8.5.

Til § 182e. Handlemåte som hindrer begrensning

Bestemmelsen regulerer spørsmålet om bortfall av retten til å begrense ansvaret når offentlige myndigheter gjennomfører oppryddingstiltak som nevnt i lovutkastet § 182b.

Første ledd første punktum innebærer ingen endringer i forhold til gjeldende rett. Den ansvarlige har i utgangspunktet rett til å begrense ansvaret for krav i anledning av at offentlig myndighet etter en sjøulykke har satt i verk oppryddingstiltak, jf. § 182b. Med sjøulykke forstås ikke bare det som etter vanlig språkbruk karakteriseres som en ulykke, for eksempel ved grunnstøting eller kollisjon. Begrepet vil også omfatte tilfeller hvor skipet ikke har vært utsatt for noen ulykke, men hvor ski-

pets last viser seg å utgjøre en fare for skipet, de ombordværende eller omgivelsene, se også kommentarene til sjøloven § 172 første ledd nr. 5 ovenfor i avsnitt 2.3.

Etter *første ledd annet punktum* vil manglende overholdelse av plikt til å utføre oppryddingstiltak som nevnt i § 182b, eller manglende utføring av pålegg om tiltak, ikke medføre at den ansvarlige mister retten til å begrense ansvaret. Om den ansvarlige for eksempel unnlater å overholde plikt etter forurensningsloven § 7 annet ledd til å treffe tiltak for å hindre at forurensning inntre, eller for å stanse, fjerne eller begrense skadevirkningene av forurensning som allerede har inntrådt, innebærer ikke dette at retten til å begrense ansvaret går tapt. Heller ikke manglende utføring av pålegg gitt med hjemmel for eksempel i forurensningsloven § 7 fjerde ledd eller havne- og farvannsloven § 18 tredje ledd vil i seg selv medføre at den ansvarlige mister retten til å begrense ansvaret. For en nærmere beskrivelse av de sentrale reglene om tiltaksplikter og regler som gir hjemmel for pålegg om oppryddingstiltak i henhold til gjeldende lovgivning, vises det til avsnitt 3.2 til 3.4.

Forslaget til første ledd annet punktum innebærer at det for krav som nevnt i lovutkastet § 182b gjøres unntak fra § 174 for de tilfellene der forsømmelse av den ansvarliges handleplikt etter en sjøulykke ville føre til at retten til å begrense ansvaret for følgeskadene ellers ville gått tapt. Se nærmere om denne problemstillingen i forhold til gjeldende rett ovenfor i kapittel 4, særlig avsnitt 4.3. Bakgrunnen for at komiteen foreslår en slik regel er først og fremst at den ser det som uheldig at utferdigelse av myndighetspålegg i så stor grad skal være bestemmende for om rederen får ubegrenset ansvar eller ikke. Dette henger sammen med at manglende utføring av pålagte tiltak etter gjeldende rett normalt vil utgjøre en forsettlig egenfeil etter § 174, se avsnitt 4.3. Se også komiteens overveielser i avsnitt 8.6 ovenfor.

Om den ansvarlige ikke utfører pålagte tiltak, vil det imidlertid fortsatt kunne utløse strafferettslige reaksjoner, jf. særlig forurensningsloven § 78.

Etter *annet ledd* kan den ansvarlige likevel miste retten til å begrense ansvaret for krav i anledning av at offentlig myndighet etter en sjøulykke har satt i verk oppryddingstiltak som nevnt i lovutkastet § 182b for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken. Dersom den ansvarlige har forårsaket den *opprinnelige* sjøulykken forsettlig eller grovt uaktsomt, og med forståelse av at slik ulykke sannsynligvis ville inntre, vil retten til å begrense ansvaret overfor offentlig myndighet for tiltak iverksatt for å avverge eller begrense *følgeskadene* også gå tapt. Vurderingen av om det foreligger grov egenfeil i forhold til selve sjøulykken vil måtte foretas med grunnlag i § 174.

Henvisningen til § 174 i *tredje ledd* innebærer at spørsmålet om den ansvarlige mister retten til å begrense ansvaret for andre krav enn de som knytter seg til krav i anledning av at offentlig myndighet etter sjøulykken har satt i verk oppryddingstiltak for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken, fortsatt vil løses med grunnlag i § 174. Det kan dreie seg om følgeskader på eiendom – enten denne er i privat eller offentlig eie – som er forårsaket av at rederen ikke har truffet de nødvendige tiltak for å forhindre slik skade. Et eksempel på slikt krav kan være tapte inntekter for et hotell som får tilgriset strendene på eiendommen som følge av at rederen ikke har iverksatt nødvendige tiltak for å begrense skadeomfanget etter sjøulykken. Dersom vilkårene i § 174 er oppfylt vil rederen kunne få ubegrenset ansvar for slike følgeskader, selv om rederen etter lovutkastet § 182e første og annet ledd har rett til å begrense ansvar for kostnadene som offentlig myndighet har hatt ved oppryddingstiltak m.v. Se også avsnitt 8.6.

Til § 182f. Øvrige bestemmelser

Etter *første ledd* gis bestemmelsene i § 177 om begrensingsfond og begrensningssøksmål, § 180 om ansvarsbegrensning uten opprettelse av begrensingsfond, § 181 om krigsskip, boreskip m.v., og § 182 om anvendelsesområde m.m., tilsvarende anvendelse for kapittel 9 IIa. Etter komiteens oppfatning er det intet behov for særregler som avviker fra kapittel 9 II og III på disse områdene.

Annet ledd første punktum gjelder situasjonen når det er opprettet begrensingsfond her i riket. § 178 nr. 1, 2, 5 og 6 vil da gjelde tilsvarende, hvilket innebærer at den ansvarlige på tilsvarende måte som etter kapittel 9 II og III er beskyttet mot at skadelidte forfølger kravet sitt ved arrest eller annen tvangsforretning.

Annet ledd annet punktum gjelder situasjonen når det etter reglene i 1996-konvensjonen er opprettet begrensingsfond i Danmark, Finland, Sverige eller i annen konvensjonsstat hvor havn som nevnt i § 178 nr. 3 bokstav a) ligger. Et slikt fond vil bare dekke krav opp til begrensingsbeløpene i 1996-konvensjonen, hvilket kan medføre at skadelidte i vedkommende fond ikke får dekket sine krav etter de særskilte begrensingsbeløpene som foreslås i kapittel 9 IIa. For å ivareta hensynet til skadelidte i denne situasjonen, vil den ansvarlige bare være beskyttet mot forfølgning ved arrest eller annen tvangsforretning etter reglene i § 178 nr. 2 og 3 dersom det opprettes et tilleggsfond her i riket til dekning av krav som nevnt i lovutkastet § 182b. Tilleggsfondet skal svare til ansvarsbeløpet etter § 182c med fradrag for den del av det utenlandske begrensingsfondet som må antas å bli benyttet til dekning av slike krav. Et eksempel kan illustrere hvordan tilleggsfondets størrelse beregnes: Det opprettes et begrensingsfond i Danmark på NOK 42 mill., der norske myndigheter har krav i forbindelse med oppryddingstiltak på NOK 100 mill. Etter fordelingen av fondet sitter norske myndigheter igjen med et udekket krav på 80 mill. Begrensingsbeløpet for dette kravet etter § 182c er NOK 120 mill. Med fradrag for utbetalingen fra det danske fondet, blir tilleggsbeløpet NOK 100 mill. Skadelidte skal imidlertid ikke har mer enn tapet dekket, slik at det ikke kan kreves opprettet et tilleggsfond i Norge på mer enn NOK 80 mill. Dersom det utenlandske fondet ikke er fordelt, må det bringes på det rene hvor stor del av kravene som antas å bli dekket.

Til § 183

I og med at Norges forbehold etter 1996-konvensjonen ikke vil ha virkning i forhold til 1976-konvensjonen, vil ansvarlige etter 1976-konvensjonen fortsatt ha adgang til å begrense ansvaret for krav som nevnt i § 172 nr. 4 og 5, jf. nr. 6 etter reglene i sjøloven kapittel 9 III. § 183 må derfor endres slik at forslaget til nytt tredje ledd i § 172 ikke gis anvendelse for kapittel 9 III. Henvisningen til § 172 i § 183 foreslås derfor begrenset til § 172 første og annet ledd.

Til § 231 første ledd annet punktum

Fellesreglene om begrensingsfond og begrensningssøksmål i kapittel 12 bør også få anvendelse for fond opprettet etter § 182f. Det foreslås derfor inntatt en referanse til § 182f i § 231 første ledd annet punktum.

Til § 232 nytt annet ledd

I samsvar med komiteens forslag om særskilte begrensningsbeløp i § 182c, må bestemmelsene om fondsbeløpet i § 232 endres tilsvarende. Det foreslås derfor nytt annet ledd i § 232 der det fremgår at fond som opprettes etter § 182f skal tilsvare ansvarsbeløpene etter § 182c. Når fondet opprettes som tilleggsfond etter § 182f annet ledd annet punktum, beregnes fondsbeløpet som beskrevet i § 182f, se merknadene til denne bestemmelsen ovenfor.

Til § 244 første ledd

For at bestemmelsene om fordeling av fondet i kapittel 12 skal gis tilsvarende anvendelse når det opprettes et fond etter § 182f, må det tas inn en henvisning til § 182d i § 244 første ledd.

Kapittel 11

Utkast til lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endringer:

Overskriften til kapittel 9 avsnitt I skal lyde:

Virkeområdet for reglene i avsnitt II, avsnitt IIa og avsnitt III

Overskriften til § 170 og § 170 første ledd skal lyde:

§ 170. Virkeområdet for avsnitt II, avsnitt IIa og avsnitt III

Reglene i avsnitt II og IIa gjelder i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende ved norsk domstol, hvis ikke annet følger av annet ledd.

§ 172 nytt tredje ledd skal lyde:

Retten til ansvarsbegrensning gjelder likevel ikke krav som nevnt i første ledd nr. 4 og 5, jf. nr. 6, dersom skipets tonnasje er mer enn 300 tonn.

§ 173 nr. 2 skal lyde:

2) krav i anledning av oljesøl av den art som er nevnt i §§ 191 og 207;

Etter § 182 tilføyes et nytt avsnitt som skal lyde:

IIa. Begrensning av ansvar for oppryddingstiltak m.v. etter sjøulykker

§ 182a. Rett til ansvarsbegrensning

Personer som omfattes av § 171 har rett til å begrense sitt ansvar for krav i anledning av oppryddingstiltak m.v. etter sjøulykker etter reglene i §§ 182b til 182f. Når skipet er 300 tonn eller mindre, gjelder likevel reglene i avsnitt II, jf. § 172 tredje ledd.

§ 182b. Krav undergitt begrensning

Retten til ansvarsbegrensning gjelder, uansett grunnlaget for ansvaret, krav i anledning av

1. hevning, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak, samt alt som er eller har vært om bord i skipet;
2. fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last;
3. tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville være begrenset for etter nr. 1 eller 2, samt tap som skyldes slike tiltak.

§§ 172 annet ledd og 173 gjelder tilsvarende.

§ 182c. Ansvarsgrense

Ansvarsgrensen for krav som omfattes av § 182b, er 3.000.000 SDR. For skip som er mer enn 1000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik:

- for hvert tonn fra 1001 tonn til 10 000 tonn med 1000 SDR,
- for hvert tonn fra 10 001 med 500 SDR.

Ansvarsgrensen gjelder summen av alle krav som oppstår ved en og samme hending mot personer som nevnt i § 171.

§ 175 nr. 5 og 6 gjelder tilsvarende.

§ 182d. Fordeling av ansvarsbeløpet m.v.

Ansvarsbeløpet skal fordeles på de krav som er undergitt begrensning, i forhold til de godtgjorte beløp. § 176 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Har noen med rett til ansvarsbegrensning truffet tiltak som nevnt i § 182b første ledd, skal krav på dekning av rimelige utgifter ved tiltakene være likestilt med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet.

§ 182e. Handlemåte som hindrer begrensning

En ansvarlig kan begrense sitt ansvar for krav i anledning av at offentlig myndighet etter en sjøulykke har satt i verk oppryddingstiltak som nevnt i § 182b for å avverge eller begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken, herunder forurensningsskade. Dette gjelder selv om den ansvarlige selv har hatt plikt i henhold til bestemmelse eller pålegg gitt i eller i medhold av lov til å treffe slike tiltak for å avverge eller å begrense tap, skade eller ulempe som følge av sjøulykken.

En ansvarlig kan likevel ikke begrense ansvaret for krav som omfattes av første ledd, dersom det godtgjøres at den ansvarlige selv har forårsaket sjøulykken forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik ulykke sannsynligvis ville inntre.

For øvrig gjelder § 174 tilsvarende.

§ 182f. Øvrige bestemmelser

Bestemmelsene i §§ 177, 180, 181 og 182 gjelder tilsvarende.

Bestemmelsene i § 178 nr. 1, 2, 5 og 6 gjelder tilsvarende når begrensningsfond er opprettet her i riket. Er begrensningsfond i samsvar med reglene i 1976-begrensningskonvensjonen som endret ved 1996-endringsprotokollen opprettet i Danmark, Finland, Sverige eller i annen konvensjonsstat hvor havn som nevnt i § 178 nr. 3 bokstav a) ligger, gjelder reglene i § 178 nr. 2 og 3 tilsvarende dersom

- krav som nevnt i § 182b kan kreves dekket av begrensningsfondet, og
- det her i riket er opprettet et tilleggsfond til dekning av slik krav som tilsvarende ansvarsbeløpet etter § 182c med fradrag for den del av begrensningsfondet som må antas å bli benyttet til dekning av slike krav.

§ 183 skal lyde:

§§ 171, 172 første og annet ledd, 173 og 174 gjelder tilsvarende.

§ 231 første ledd annet punktum skal lyde:

Som globalfond regnes også fond opprettet etter §§ 182f og 207.

§ 232 nytt annet ledd skal lyde:

Fond som er opprettet etter § 182f skal tilsvare det fulle ansvarsbeløp etter § 182c, med mindre fondet opprettes som tilleggsfond etter § 182f annet ledd annet punktum.

Nåværende § 232 annet og tredje ledd blir nytt tredje og fjerde ledd.

§ 244 første ledd skal lyde:

Når samtlige tvister er avgjort, skal retten ved dom fordele fondet etter reglene i § 176, jf. § 185, § 182d eller § 195.

Vedlegg 1

Oversikt over statlige aksjoner etter 1981 mot akutt forurensning og fjerning av skipsvrak

Tabell 1.1:

År	Navn	Flaggstat	Reder/eier	P & I	Størrelse		Sted	Hendelse	Utslipp og ev. inngrep	Skader	Begrensn. beløp ¹⁾	Krav	Dekning
					BRT ²⁾	DWT ³⁾							
1981	DEIFOVOS	Hellas	Ukjent	Ukjent	29 689	70 341	Helgeland i Nordland	Havarerte og sank i orkan	1200 t. tung bunkersolje, smøreolje og diesel	2500 km ² strandlinje oljeskadet		20 mill. kr.	Ingen dekning, ingen ansvarlig funnet
1981	AMICA	Norge	Sørensen & sønner A/S	Gard	80 040	147 522	Vest for Hauge-sund	Ulovlig utpumping av olje etter tankvask	Ukjent mengde råolje			0,9 mill. kr.	Dekning ukjent
1983	BAYARD	Norge	Fred Olsen	Skuld	5 171	10 320	Brevik Telemark	Grunnstøtte	60 t tung bunkersolje lakk ut			8,5 mill. kr.	Full dekning
1983	BALDUIN	Norge	Fred Olsen	Skuld	5 171 (12494bt.)	10 320	Brevik Telemark	Grunnstøtte	30 t. Tung bunkersolje lakk ut		ca. 1 mill. SDR (10 mill kr.)	3 mill. kr.	Full dekning
1984	CARTAGO NOVA	Spania	Repsol Naviera Vizcaina S.A. Bilbao	Ukjent	139 470	272 495	Hellesøy i Rogaland	Overpumping	600 t. råolje lakk ut	24 km strandlinje oljeskadet		1 mill. kr.	Full dekning
1988	BOIKY	Sovjetisk	Norsk privatperson	Ikke aktuelt		Ca. 5 000	Øksnes, Nordland	Slep røk, drev på land	Fjernet 2001			12,5 mill. kr.	Ingen dekning, eier insolvent

Tabell 1.1:

År	Navn	Flagg- stat	Reder/eier	P & I	Størrelse		Sted	Hendelse	Utslipp og ev. inngrep	Skader	Begrensn. beløp ¹⁾	Krav	Dekning
					BRT ²⁾	DWT ³⁾							
1989	MERCANTIL MARICA	Panama	M. Lresa de Navegassa	Ukjent	26 512	38 847	Sognesjøen, Sogn og Fjordane	Grunnstøtte og havarerte	420 t. tung bunkerolje og diesel lakk ut	30 km strandlinje oljeskadd	38 mill. kr.		17,7 mill. kr. Manglende dekning skyldes sjølovens begrensingsregler
1990	AZALEA	Sør-Korea	UK Mutual Steamship		44 276	78 570	Vest for Hauge-sund	Havarerte og sank	330 t. tung bunkerolje og diesel lakk ut	42 km strandlinje oljeskadd	22 mill. kr.		Forlik på 21,5 mill. kr.
1991	ASTREA	Norge	Klovning	Skuld	1 599 (4 234 bt.)	3 041	Sand i Rogaland	Grunnstøtte og sank. Havarist nødlosset, hevet og fjernet	20 t. smøreolje og diesel lakk ut	2 km strandlinje oljeskadd	ca. 0,8 mill. SDR (8 mill. kr.)	0,9 mill. kr.	Full dekning
1991	SONATA	Panama	Ukjent	Ocean P&I Service LTD UK	25 598	79 345	Nordvest for Ålesund	Havarerte og sank	170 t. tung fyringsolje, smøreolje og diesel lakk ut. Ca. 180 t. er fortsatt igjen om bord	9 km strandlinje oljeskadd	14,5 mill. kr.		Ingen dekning. Vanskeligheter med å spore opp og etablere motpart for kravet
1991	MARSA	Malta	Njord Shipping Ltd	Skuld	5 922	8 001	Vest for Breman-ger i Sogn og Fjordane	Funnet forlatt drivende i havet			0,7 mill. kr.		Ingen dekning. Vanskeligheter med å spore opp og etablere motpart for kravet

Tabell 1.1:

År	Navn	Flaggstat	Reder/eier	P & I	Størrelse		Sted	Hendelse	Utslipp og ev. inngrep	Skader	Begrensn. beløp ¹⁾	Krav	Dekning
					BRT ²⁾	DWT ³⁾							
1992	MENINA BARBARA	Filipinene	Transocean Transport Co. Manila	Britannia repr. ved Wesman Oslo	22 258	35 971	Vannylven, Møre og Romsdal	Grunnstøtte	Ca. 1 t. tung bunkersolje lakk ut. 811 t. ble nødlosset ut av havaristen		4,8 mill. kr.		Ingen dekning pga foreldelse av kravet
1992	ARISAN	Panama		Japan Shipowners Mutual	75 361	135 748	Herøy i Møre og Romsdal	Grunnstøtte og havarerte	Ca 150 t. tung bunkersolje, diesel, smøreolje og hydraulikkolje lakk ut. 570 t. ble nødlosset ut av vraket	32,5 km. strandlinje oljeskadd	Ca. 35 mill. kr.		Forlik på 30 mill. kr.
1997	LEROS STRENGTH	Kypros	Lambda Sea Shipping Company	Liverpool & London Steamship	12 693	22 021	Syd-vest for Haugesund	Havarerte og sank	Ca. 150 t. bunkersolje, diesel og smøreolje lakk ut	12 km. strandlinje oljeskadd	6,4 mill. kr. + renter		Forlik på ca. 6,8 mill. kr.
1999	SOLHAV	Norge	Kystbåtene ANS	Ikke aktuelt	200 (462 bt.)	549	Meløy	Sank ved kai	Noe diesel og fiskefor slapp ut	Lokal forurensning	0,17 mill. SDR (1,7 mill. kr.)	2,3 mill. kr.	Kr. 684 500,- i manglende dekning skyldes sjølovens begrensingsregler

Tabell 1.1:

År	Navn	Flagg- stat	Reder/eier	P & I	Størrelse		Sted	Hendelse	Utslipp og ev. inngrep	Skader	Begrensn. beløp ¹⁾	Krav	Dekning
					BRT ²⁾	DWT ³⁾							
1999	HEDLO	Bahamas	Paal Wilson & Co		603 (1 092 bt.)	1 924	Urter, Karmøy	Grunnstøtt e	Planlagt fjernet 2002	Skjem- mende	0,27 mill SDR (2,7 mill. kr.)	Ca 4,5 mill. kr.	900 000 dekkes av SFT. Dette, sammen med bidrag fra kom- munen, vil dekke det som overskrider sjølovens beg- rensningsbeløp
2000	GREEN ÅLESUND	Norge	Rederi Green Management A/S	Skuld	2 280 (6 182 bt.)	4 231	Nord for Hauge- sund	Grunnstøtt e og havarete	Ca.160 t. bun- kersolje, diesel og smøreolje lakk ut. 350 t. ble nødlosset ut av vraket. Vra- ket og foru- rensende fiskelast ble hevet og fjer- net. Under denne operas- jonen ble ytter- ligere 80 t. tung bunkersolje fjernet	2 km strandlinje skadet	1,1 mill. SDR (11 mill. kr.)	86 mill. kr.	Saken er ikke avsluttet

Tabell 1.1:

År	Navn	Flagg- stat	Reder/eier	P & I	Størrelse	Sted	Hendelse	Utslipp og ev. inngrep	Skader	Begrensn. beløp ¹⁾	Krav	Dekning
					BRT ²⁾	DWT ³⁾						
2000	JOHN R	Kypros	Mayqueen Shipping Hellas	London Steam- ship Mutual	31 661	52 450	Karlsøy i Troms	Grunnstøtt e og havarete	Ca. 30 t. bun- kersolje, diesel og smøreolje lakk ut. Ca 1000 t. olje ble nøddosset ut av vraket	2 km. strandlinje i Karlsøy	12 mill. kr.	Saken er ikke avsluttet
2001	FYKAN	Danmark	Andersen, Janus & Co, Nørresundby	Ukjent	310 (1395bt.)	1 016	Bjugn i Sør Trøn- delag	Grunnstøtt e	Nøddosset for 48 m ³ diesel	0,17 mill. SDR (1,7 mill. kr.)	0,57 mill. kr.	Saken er ikke avsluttet

¹⁾ Begrensningsbeløpet er kun oppgitt der det foreligger opplysninger om skipets bruttotonnasje. Både etter 1976- og 1996-konvensjonen skal begrensningsbeløpet regnes ut på grunnlag av skipets bruttotonnasje beregnet i samsvar med reglene i vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjon av 1969, se også sjøloven § 175 nr. 6. Før skipsmålingskonvensjonen av 1969 ble skip målt i bruttoregister tonn, bl.a. etter regler fastsatt i Oslo-konvensjonen av 1947. Metodene for å måle bruttotonn og bruttoregister tonn er forskjellige, slik at forholdet mellom skipets størrelse i de to tonnasjeenhetene vil variere avhengig av bl.a. skipstypen.

²⁾ BRT står for bruttoregister tonn. Skipenes bruttotonnasje (bt) er oppgitt i parentes der slike opplysninger foreligger.

³⁾ DWT står for "dead weight tonnage", og refererer til skipets totale lastekapasitet.

Vedlegg 2

Oversikt over skipsvrak

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1981	PINTO	Norsk	Bergen	Tørrlasteskip	928 Kollisjon	Last hevet	200 Mulig	Ingen risiko
1981	DEIFOVOS	Gresk	Norskehavet	Kombinertskip	29 689 Sunket	Oljevernaksjon	200- Stort 400	Risiko oljeutslipp
1981	SS1	Norsk	Frogn	Lekter	261 Kollisjon		Ingen	Ingen risiko
1981	CASTEL	Norsk	Flatanger	Tørrlasteskip	199 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1981	HAMMERHOLM	Norsk	Nordsjøen	Tørrlasteskip	329 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1981	HAVBLIK	Norsk	Frøya	Tørrlasteskip	197 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1981	MOSVIK	Norsk	Mandal	Tørrlasteskip	125 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1981	NAMO	Norsk	Nordsjøen	Tørrlasteskip	199 Sprang lekk, sank		Ingen	Ingen risiko
1981	LIBRA	Panama	Skagerrak	Tørrlasteskip	499 Sunket		Ingen	Ingen risiko
1981	TRINE	Norsk	Haugesund	Tørrlasteskip	175 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1982	ELGRY	Norsk	Sokndal	Tørrlasteskip	299 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1982	GULLSTEIN	Norsk	Farsund	Fiskefartøy	231 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1982	HICO	Norsk	Fedje	Tørrlasteskip	298 Sprang lekk, sank		Ingen	Ingen risiko
1982	NORBARYTT	Norsk	Måløy	Tørrlasteskip	296 Grunnstøtning	Hevet og senket på dypere vann	63 Ingen	Ingen risiko

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1982	NORMAND ROUGH	Norsk	Nordsjøen	Spesialskip	499 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1982	RISNES	Norsk	Nordsjøen	Tørrlasteskip	295 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1983	SUNNFJORD II	Norsk	Klepp	Ferge	934 Sank under slep		120 Mulig	Lav risiko, olje
1983	KÅGTIND	Norsk	Selje	Fiskefartøy	289 Kollisjon		Ingen	Ingen risiko
1983	UKJENT	Norsk	Tromsø		150		Ingen	Ingen risiko
1983	SOLDAG	Norsk	Porsanger		228 Kantret	Last/olje berget. Mast/ skorstein synes	Ingen	Ingen risiko
1983	TINTO	Norsk	Giske		418 Kollisjon	Trolig berget	Ingen	Ingen risiko
1983	LOFOTFERJE III	Norsk	Steigen	Ferje	126 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1983	SKAANEN	Norsk	Nordland		146 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1983	RUGG	Norsk	Hitra	Tørrlasteskip	198 Sunket		Ingen	Ingen risiko
1983	BR. NILSEN	Norsk	Båtsfjord	Fiskefartøy	197 Kollisjon, ukjent gjen- stand		Ingen	Ingen risiko
1983	RAUNEFJORD	Norsk	Selje	Tørrlasteskip	199 Sunket	Lokalisert og identifis- ert 1985	Ingen	Ingen risiko
1983	BELLSUND	Norsk	Barent- shavet	Fiskefartøy	250 Sunket		Ingen	Ingen risiko
1983	NÆRØYSUND	Norsk	Sokndal	Tørrlasteskip	251 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1983	SOBJERG	Dansk	Nordsjøen	Fiskefartøy	144 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1983	VAGTIND	Norsk	Vågsøy	Fiskefartøy	457 Kollisjon m/Pena Labra		Ingen	Ingen risiko
1983	BEN HUR	Norsk	Båtsfjord	Fiskefartøy	163 Grunnstøtning		100- 150	Ingen risiko

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1984	HARJAN	Norsk	Skjervøy	Fiskefartøy	642 Grunnstøtning		40-50 Mulig m	Lav risiko, diesel
1984	SANDY HOOK	Norsk	Svalbard	Tørrlasteskip	121 Senket	Senket under filminnspilling	Ingen	Ingen risiko
1984	NORBJØRN	Dansk	Nordsjøen		349 Ukjent		217 Ingen	Ingen risiko
1984	ROSLAGEN	Norsk	Osterøy		199	Hevet og kondemnert	Ingen	Ingen risiko
1984	NORDDØNNA	Norsk	Hamarøy		151 Kollisjon		Ingen	Ingen risiko
1984	LEINEBRIS	Norsk	Nordsjøen	Fiskefartøy	125 Sprang lekk, sank		Ingen	Ingen risiko
1984	SUN COAST	Norsk	Selje	Tørrlasteskip	279 Sunket	Lokalisert og identifisert	Ingen	Ingen risiko
1984	AROYBUEN	Norsk	Vågsøy	Fiskefartøy	113 Brant og sank		Ingen	Ingen risiko
1985	KLAUS ÅS	Norsk	Skjervøy		162 Brant og sank		Ingen	Ingen risiko
1985	PORTVAG	Norsk	Eigersund	Fiskefartøy	299 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1985	STRILBLINK	Norsk	Norskehavet	Tørrlasteskip	120 Sunket		Ingen	Ingen risiko
1985	SAAOY	Norsk	Lindesnes	Tørrlasteskip	295 Kollisjon m/Stako		Ingen	Ingen risiko
1986	HILKO	Norsk	Austevoll		600 Ukjent		Mulig	Lav risiko, olje
1986	SANDAGUT	Norsk	Bodø		293 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1986	ELLAN	Norsk	Osterøy		141 Brant	Kondemnert	Ingen	Ingen risiko
1986	TRESKO	Norsk	Bamble	Lekter	1 334 Kollisjon		max 79 Ingen	Ingen risiko
1987	OPSANGER	Norsk	Høyanger		198 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1987	SOLØY	Norsk	Flora		299 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1987	FROLAND	Norsk	Skagerrak	Tørrlasteskip	199 Ukjent		Ingen	Ingen risiko

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1987	CAPRICE	Norsk	Bodø		199 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1987	KILBULK	Norsk	Austrheim		298 Sunket	Sprengning foretatt 1988	25-35 Ingen	Ingen risiko
1987	ANDENESFISK	Norsk	Bodø	Fiskefartøy	298 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1987	ANKI	Norsk	Norske- havet		129 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1987	PASTAN	Norsk	Herøy		113 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1987	STORSKJÆR	Norsk	Skånland		199 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1987	SIMA III	Norsk	Askøy	Lekter	995 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1987	BORDA BERRI	Spansk	Finmark	Fiskefartøy	465 Sank under slep	Store skader, eksplosjon	Mulig	Lav risiko, diesel
1988	BOIKY	Sovjetisk	Vesterålen	Jager	2380(depl) Drev på land, slep røk	Fjernet sommeren 2001	0 Ingen	Ingen risiko
1988	BENTE KARIN	Norsk	Fræna	Tørrlasteskip	192 Ukjent	Fjernet mai 1988, solgt	Ingen	Ingen risiko
1988	VESLEKARI	Norsk	Barent- shavet	Fiskefartøy	329 Kollisjon m/isfjell		Ingen	Ingen risiko
1988	AUSTVÅG	Norsk	Sykkylven		297 Kollisjon		Ingen	Ingen risiko
1988	STINA	Norsk	Brønnøy		297 Ukjent	Berget og solgt	Ingen	Ingen risiko
1988	LEVENDEFISK II	Norsk	Sandøy		130 Sunket		Ingen	Ingen risiko
1988	SOTRA	Norsk	Radøy		137 Sunket		Ingen	Ingen risiko
1988	HERØYVÆRING	Norsk	Svalbard		354 Sprang lekk, sank		Ingen	Ingen risiko
1988	TAKNES	Norsk	Vefsn		160 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1988	LAGUNEN	Norsk	Karmøy		116 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1988	ULLER	Norsk	Skagerrak	Minelegger	1250(depl) Senket	Senket av marinen	Ingen	Ingen risiko

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1988	HAVSKJELL VIKING	Norsk	Skånland		298 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1988	LYN	Dansk	Skagerrak	Tørrlasteskip	299 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1989	POLARBAS	Norsk	Nordland	Fiskefartøy	722 Sprang lekk, sank		Mulig	Lav risiko, diesel +stor avstand til land
1989	MERCANTIL MARICA	Panama	Solund	Bulkskip	26 512 Grunnstøtning	Oljevernaksjon	Stort	Ingen risiko, knust båt
1989	COAST TRADER	Norsk	Austrheim	Tørrlasteskip	294 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1989	ANNIE BUTLER	Dansk	Tysnes	Tørrlasteskip	299 Sunket	Lokalisert og identifisert	Ingen	Ingen risiko
1989	KOMSOMOLETS	Sovjetisk	Norskehavet	Ubåt	7800(depl) Brann, sank	Overvåkes av Statens strålevern/HI ¹⁾	1700 Mulig	Lav risiko
1990	AZALEA	Sørkorea	Utsira	Bulkskip	44 276 Sprang lekk, sank	Oljevernaksjon	183 Mulig	Lav risiko oljeutslipp
1990	STÅLSTRAUM	Norsk	Træna		299 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1990	VESTVAKT	Norsk	Røst		146 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1990	HELGANES	Norsk	Karmøy	Fiskefartøy	295 Grunnstøtning		30 Ingen	Ingen risiko
1990	MALMØY	Norsk	Nærøy		149 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1990	SVENNØY	Norsk	Flora		491 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1990	SANDRA	Norsk	Lyngen		165 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1991	SONATA	Panama	Ålesund	Bulkskip	43 576 Sprang lekk, sank	Oljevernaksjon	100 Stort	Risiko utslipp,mulig opptil 180 tonn igjen

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1991	ASTREA	Norsk	Sand		1 599 Grunnstøtning	Oljevernaksjon, Skip hevet og fjernet	Stort	Ingen risiko oljeutslipp
1991	NYKSUND	Norsk	Bø	Brønnbåt	198 Sprang lekk, sank		Ingen	Ingen risiko
1991	BRAGE	Norsk	Tysfjord	Minelegger	1 250(depl) Senket	Brukt som målfartøy	Ingen	Ingen risiko
1992	ARISAN	Panama	Herøy	Bulkskip	75 361 Grunnstøtning	Oljevernaksjon	Stort	Ingen risiko oljeutslipp
1992	SOLVANG	Norsk	Vågsøy	Tørrlasteskip	149 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1992	NYMORELL	Norsk	Røst		107 Kantret	Antagelig fjernet	Ingen	Ingen risiko
1992	FRENAFJELL	Norsk	Fedje	Tørrlasteskip	288 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1992	HAVSTAL	Norsk	Barentshavet	Fiskefartøy	185 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1992	STRAUMFOSS	Norsk	Norskehavet	Tørrlasteskip	179 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1992	BAUNEHOJ	Dansk	Nordsjøen	Fiskefartøy	149 Sprang lekk, sank		Ingen	Ingen risiko
1992	KAMILLA	Norsk	Nordsjøen	Tørrlasteskip	1 203 Kollisjon		Mulig	Lav risiko, diesel + stor avstand til land
1992	NJORD	Norsk	Svalbard	Fiskefartøy	398 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1992	NAFOSS	Norsk	Andøy	Tørrlasteskip	686 Grunnstøtning		Mulig	Lav risiko, diesel
1993	STAVFJORD	Norsk	Mandal	Tørrlasteskip	689 Lastforskyvning	Eksplisjon	Ingen	Ingen risiko
1993	SÆBJØRN	Norsk	Barentshavet	Fiskefartøy	639 Kollisjon		Mulig	Lav risiko, diesel + avstand til land
1993	NUPEN	Norsk	Nordland	Tørrlasteskip	199 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1993	SCAN LIFTER	Norsk	Gulen	Tørrlasteskip	394 Grunnstøtning	1995: sterkt medtatt, planer om hugging	Ingen	Ingen risiko

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1993	FRIGO	Norsk	Roan		292 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1993	GCC 700	Norsk	Lista	Lekter	Sunket		Ingen	Ingen risiko
1993	BORDANES	Norsk	Barentshavet	Fiskefartøy	197 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1994	LOFOTTRÅL III	Norsk	Øksnes	Fiskefartøy	499 Grunnstøtning		Mulig	Lav risiko, gassolje + avstand til land
1994	TOJO	Norsk	Holmestrand	Lekter	185 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1994	TEANO	Norsk	Berg		299 Grunnstøtning	Berget og hugget opp	Ingen	Ingen risiko
1994	REMITO	Norsk	Selje		299 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1994	MURMANSK	Russisk	Hasvik	Krysser	14 950 Drev i land, slep røk (depl)	Mislykket bergingsforsøk 1995	0 Mulig	Ingen risiko
1995	RINGFJELL	Norsk	Fjell	Tørrlasteskip	373 Kantret		Ingen	Ingen risiko
1995	ATLANTIC PRAWN	Norsk	Svalbard	Fiskefartøy	721 Skrudd ned av is		Mulig	Lav risiko, diesel
1995	NORBAR	Norsk	Austrheim	Tørrlasteskip	298 Kollisjon	Vrak fjernet	Ingen	Ingen risiko
1995	NOVGORODETS	Norsk	Norskehavet	Fiskefartøy	629 Kantret		Mulig	Lav risiko, avstand til land + diesel
1995	MARIA I	Antigua	Skagerrak	Tørrlasteskip	1 599 Lastforskyvning, kantret		Mulig	Lav risiko, avstand til land + diesel
1995	ROALDNES	Norsk	Norskehavet	Fiskefartøy	310 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1996	NORDBRIS	Norsk	Berg	Passasjerskip	484 Grunnstøtning		Ingen	Ingen risiko
1997	LEROS STRENGTH	Kypros	Nordsjøen	Bulkskip	12 693 Kantret og sank	Oljevernaksjon	Stort	Lav risiko, avstand til land

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
1997	KARAHAV	Norsk	Alstadhaug	Fiskefartøy	650 Grunnstøtning		110 Mulig	Diesel
1997	AMJANA		Nordsjøen	Bulkskip	5 500 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1998	ULSUND	Norsk	Nordsjøen	Bulkskip	1 500 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1998	GEIR PEDER	Norsk	Båtsfjord	Fiskefartøy	271 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1998	KUBANSKI RUBAK	Russisk	Svalbard	Fiskefartøy	Grunnstøtning	Ligger i strandkanten v/ Bjørnøya	Ingen	Ingen risiko
1998	BRETTEN	Norsk	Nordsjøen	Lekter	209 Ukjent		Ingen	Ingen risiko
1998	SØNNODD	Norsk	Grimstad	Frakteskip	1 000 dwt	Fjernet	Mulig	Lav risiko, diesel
1999	HAVBAS	Norsk	Askvoll	Fiskefartøy	727 Kollisjon		50-100 Mulig	Lav risiko, diesel
1999	SLEIPNER	Norsk	Sveio	Passasjerskip	Grunnstøtning	Hevet og kondemnert	Ingen	Ingen risiko
1999	SOLHAV	Norsk	Meløy	Frakteskip	200 Sank ved kai	Hevet og fjernet	Stort	Risiko for utslipp av last og olje, nå fjernet.
1999	UKJENT	Russisk	Barentshavet	Tråler	Slep røk, sank		Ingen	Ingen risiko
1999	HEDLO	Bahamas	Urter	Tørrlasteskip	1 092 Grunnstøtning	Skal fjernes i 2002	Ingen	Ingen risiko
2000	GREEN ÅLE- SUND	Norsk	Haugesund	Fryseskip	2 280 Grunnstøtning	Hevet og kondemnert	Stort	Ingen risiko
2000	JOHN R	Kypros	Kalsøy	Bulkskip	31 661 Grunnstøtning	Forskip hugget opp	Stort	Ingen risiko
2000	ROSLAGEN	Norsk	Gulen	Lekter	200 Sunket		Ingen	Ingen risiko
2001	NICO	Norsk	Bømlo	Frakteskip	GT 516 Grunnstøtning	Hevet og fjernet	Mulig	Ingen risiko
2001	FYKAN	Dansk	Bjugn	Frakteskip	1 395 Grunnstøtning	Nødlosset, hevet og fjernet	Mulig	Ingen risiko

Tabell 2.1: Skip over 100 brutto registertonn gått ned etter 1981-data hentet fra SFTs vrakdatabase og vaktlogg

År	Navn	Nasjonalitet	Posisjon	Skipstype	Størrelse - Årsak bruttotonn	Tiltak som SFT kjenner til	Dyp Utslipps- potensiale	Risikovurdering idag
2002	TANTO	Bahamas	Bodø	Tørrlasteskip	1 250 dwt Grunnstøtning		Mulig	Lav risiko, avstand til land + diesel

¹⁾ Havforskningsinstituttet

=====