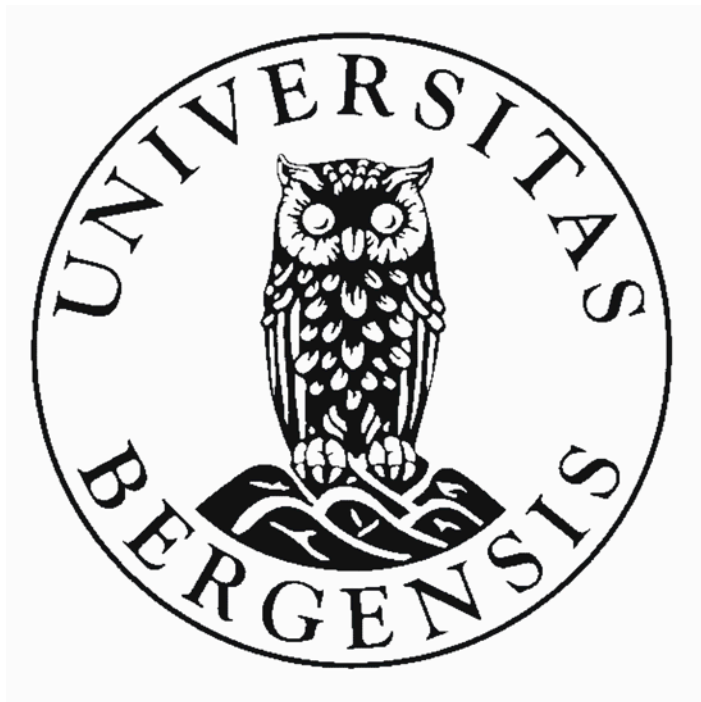


Bunkerskonvensjonens ansvarsregime i norsk rett, sammenlignet med fonds- og ansvarskonvensjonene av 1992



Kandidatnummer: 18 52 55
Antall ord: 14 968

Masteroppgave JUS399
Veileder: Erik Røsæg
01.06.2012

1. INTRODUKSJON	3
1.1 Presisering og begrunnelse av tema	3
1.2 Rettslig plassering og avgrensning	7
1.3 Metodespørsmål i forbindelse med fortolkning av bunkerskonvensjonen	8
1.4 Miljøskade forårsaket av olje som faktisk problem	8
1.5 Bunkersolje som særlig problem	9
1.6 Begrepsavklaring	10
2. RETTSKILDEBILDET	11
2.1 Internasjonalt regelverk	11
2.1.1 Hvilke internasjonale regelverk regulerer forurensningsansvaret ved oljesøl	11
2.1.2 De konvensjonsbestemte oljesølsansvaret for tankskip	11
2.1.3 Bunkerskonvensjonens ansvarsregime	14
2.1.3.1 Bunkerskonvensjonen i norsk rett	16
2.1.4 LLMC 1976 og 1996	17
3. SAMMENLIGNING AV DE SENTRALE ELEMENTENE I OLJESØLSREGLENE	18
3.1 Hvilke krav som dekkes etter bunkerskonvensjonen	18
3.2 Samspillet mellom bunkerskonvensjonen og LLMC regimet	20
3.2.1 Hensikten bak artikkel 6	26
3.2.2 Definisjonen av "skip" i LLMC og Bunkerskonvensjonen	29
3.3 Forholdet mellom bunkerskonvensjonen og ansvarskonvensjonen	32
3.3.1 Erstatning etter bunkerskonvensjonen	32
3.3.1.1 Sikrer Bunkerkonvensjonen de skadelidte tilstrekkelig kompensasjon for forurensningsskadene	32
3.3.1.2 Hvordan blir denne løsningen i norsk rett?	37
3.3.1.3 Bunkerskonvensjonen – et supplerende erstatningsfond	38
3.3.1.4 Burde bergere og andre som bistår ved bunkersoljesøl være beskyttet mot ansvar etter bunkerskonvensjonen	42
3.3.1.5 Hvordan er ansvaret kanalisert i norsk rett ?	45
3.3.1.6 Rederens kostnader til egne oppryddingstiltak etter norsk rett	46
3.3.1.7 Grensedragningen mellom bunkerskonvensjonen og 1992-ansvarskonvensjonen	47
4 BUNKERSKONVENSJONEN I NORSK RETT	49
4.1 Konsekvenser av bunkerskonvensjonens manglende begrensingsregime	49
4.2 Forholdet mellom begrensingsretten i sjøloven kapittel 9 og tiltakplikten etter forurensningsloven	52
5. KONKLUSJON	57
6. LITTERATURLISTE	58

Bunkerskonvensjonens ansvarsregime i norsk rett, sammenlignet med fonds- og ansvarskonvensjonene av 1992

1. INTRODUKSJON

1.1 Presisering og begrunnelse av tema

Fokuset på å unngå forurensning av miljøet blir stadig sterkere. Dette gjelder både på nasjonalt og internasjonalt nivå, og det har medført at vi i dag har en rekke regler som har sikring og beskyttelse av miljøet som fremste siktemål. Reglene kan plasseres i tre kategorier: Den første kategorien er forebyggende regler for å forhindre forurensning, den andre kategorien er beredskapsregler ved truende eller inntrådt forurensning for å avverge eller redusere virkninger av forurensningen. Den tredje kategorien regler skal sikre at skader, tap og omkostninger som påløper som følge av forurensningen, blir dekket gjennom et ansvarssystem.¹ Det er den tredje kategorien som vil bli gjenstand for analyse i denne oppgaven.

Reguleringer av oljeforurensning har i det internasjonale rettskildebildet hovedsakelig blitt knyttet til oljetankere. Dette er nok på bakgrunn av de omfattende ulykkene som Torrey Canyon i 1967, Exxon Valdes i 1989 og Erika i 1999 har forårsaket.

Historien viser at oljetankere ikke er den eneste kilden til oljeforurensning. Bunkerssøl fra ikke-tankere kan være like ødeleggende og kostbart som oljesøl fra tankskip. Ser man på ulykkehistorien i Norge er de fleste tilfeller av oljesøl forårsaket av skip som ikke er oljetankere. Noen illustrerende eksempler er ”Mercantil Marica” som havarerte i Solund i oktober 1989. Havariet medførte at 420 tonn bunkersolje lakk ut og skadet 30 km strandlinje. Myndighetenes krav etter havariet var på 38 millioner kroner, og sjølovens begrensingsbeløp dekket 17,7 millioner kroner. Resten forble udekket.²

¹ Falkanger og Bull, Innføring i sjørett, s 173.

² Ot.prp. nr.77 (2006-2007) s. 6.

”Rocknes” grunnstøtte, og gikk rundt i 2004. Ulykken var først og fremst en menneskelig tragedie, da 18 sjøfolk omkom. Ytterligere førte grunnstøtingen til utslipp av bunkersolje og opprensning av 45 km strandlinje. Opprensningsaksjonen kostet 134 millioner kroner. Begrensningsbeløpet ble av Høyesterett satt til 38 millioner kroner, jf. Rt-2007-246.³

I januar 2007 inntraff ulykken ”Server” ved Fedje, med utslipp av ca. 380 tonn bunkersolje. Omfanget av tapene etter denne ulykken er ennå ikke klare, men begrensningsbeløpet på 240 millioner kroner sies å være oppbrukt, og akterdelen av skipet ligger fortsatt på ulykkesstedet.

Ulykkeshistorien i Norge viser at det var behov for et internasjonalt ansvarsregelverk for oljesøl forårsaket av olje fra ikke-tankere. Mange av de udekkede kravene forble udekket som følge av manglende økonomiske evner hos den ansvarlige, eller vanskeligheter med å identifisere den ansvarlige. Gjennom bunkerskonvensjonen har det nå blitt forsøkt å bøte på dette med tvungen forsikring opp til begrensningsbeløpet etter LLMC 1976, jf. 1996-endringsprotokollen og adgang til direktekrav mot ansvarsassurandøren.

Bunkersoljesøl hadde vært på dagsorden til International Maritime Organization (IMO) i 30 år før resultatet ble en internasjonal konvensjon 23. mars 2001.⁴ Det ble blant annet foreslått å integrere bunkersoljesøl i HNS-konvensjonen, men dette forslaget ble ikke gjennomført. Begrunnelsen var at forskjellige hensyn gjorde seg gjeldende ved transport av farlig gods og olje brukt som drivstoff.⁵ Det ble derfor bestemt at det skulle dannes en egen bunkersoljesølkonvensjon: arbeidet ble startet av Legal Committee i sesjon 73 i oktober 1995, og bunkerkonvensjonen var ferdigstilt ved sesjon 81 i mars 2000.

Konvensjonen har fått tittelen ”International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001” (The Bunkers Convention). På norsk har den

³ Ot.prp. nr.77 (2006-2007) s.6.

⁴ LEG/CONF.12/RD/1 Annex 1

⁵ Ibid

fått navnet ”Den internasjonale konvensjonen 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade” (heretter: bunkerskonvensjonen).⁶

Bunkerskonvensjonen blir ansett for å være den siste puslebrikken i det internasjonale regimet som regulerer forurensningsansvar fra skip etablert av IMO.⁷ Bunkerskonvensjonen trådte i kraft 21. november 2008 etter ratifikasjon av 18 stater⁸. I dag er 64 stater bundet av konvensjonens forpliktelser, og representerer 89,12% av verdenstonnasjen.⁹

I kjølevannet av bunkerskonvensjonen ble det diskutert om det var behov for en internasjonal regulering av bunkersoljesølansvaret.

Hovedbegrunnelsen for utviklingen av bunkerskonvensjonens ansvarsregime var at det ikke eksisterte et uniformt internasjonalt regelverk for bunkersoljesøl – selv om man hadde ansvarskonvensjonen som delvis dekker bunkersoljesøl fra tankskip. Det manglet imidlertid et eget regelverk til å regulere ansvaret for bunkersoljesøl fra resten av verdens skipsflåte, som før bunkerskonvensjonen falt utenfor et hvert internasjonalt regelverk.¹⁰ Dette selv om mange bulkskip og containerskip ofte har mer olje om bord enn mange av verdens tankskip, og dermed kan anses å utgjøre en meget stor forurensningsrisiko.¹¹

Under forberedelsen av bunkerskonvensjonen ble det ofte stilt spørsmål om det var nødvendig med et internasjonalt regelverk for å regulere ansvaret ved bunkersoljesøl. Det ble argumentert med at en til nå hadde kontrollert dette i nasjonal rett, og at denne ordningen måtte anses tilfredsstillende.¹²

For eksempel i England, hadde problemet vært løst ved å utvide ansvarskonvensjonen til å gjelde også bunkersoljesøl, og anbefalte skipseierne å

⁶ www.imo.org

⁷ Chao Wu, Liability and Compensation for Bunker Pollution s 553.

⁸ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx)

⁹ Summary of status.xls pr 31.03.2012 (www.IMO.org)

¹⁰ LEG 75/5/1

¹¹ Ibid s. 2

¹² LEG 74/4/4

etablere forsikring til å dekke ansvaret i tråd med ansvarskonvensjonen.¹³ I Norge ble bunkersoljesølvansvaret regulert i sjøloven §208, jf. sjøloven kapittel 9. Tilsvarende gjaldt i de øvrige nordiske land. I USA har de The Oil Pollution Act (heretter OPA 90) som gjelder alle typer oljeforurensning, fra alle typer skip. Australia og Canada hadde implementert krav om at alle skip var pliktige til å ha et forsikringsdokument ombord som viste at skipet hadde tilstrekkelig forsikring hver gang de kom til havn. Måten bunkersoljesøl var regulert i de ulike statene kunne dermed tale for at et internasjonalt regelverk for bunkersoljesøl var overflødig.¹⁴

Det var en rekke jurisdiksjoner som ikke hadde regulert bunkersoljesøl på nasjonalt nivå. Dette tilsa et behov for et internasjonalt regelverk for bunkersoljesøl. Selv om en hadde regulert bunkersoljesølvansvar i nasjonal lovgivning, var det ikke praktisk mulig for de enkelte statene å sørge for at utenlandske skip hadde tilstrekkelig finansiell dekning for å dekke krav under den nasjonale lovgivningen.¹⁵

Det var flere fordeler ved å ha et internasjonalt regelverk for bunkersoljesøl enn egne nasjonale regelverk. Det var enklere for skip på gjennomfart å holde seg til et uniformt internasjonalt regelverk, enn å forholde seg til lovene i hver enkel stat. Kravene og rettighetene ville ved nasjonale reguleringer være forskjellig fra stat til stat, og det forelå derfor et behov for å etablere et internasjonalt regelverk med forsikringsplikt, direktekrav og jurisdiksjonsregler. En annen løsning ville kunne medføre vanskeligheter med å få dekket sine kostnader når skipet tilhørte en annen jurisdiksjon. Bunkerskonvensjonen skaper dermed større forutberegnelighet i internasjonal skipsfart, både for skadelidte og skipsfartsnæringen.¹⁶

¹³ The Merchant shipping act 1995, section 154.

¹⁴ LEG 73/12

¹⁵ MEPC 36/21/6

¹⁶ LEG 75/5/1 og LEG 73/12

1.2 Rettslig plassering og avgrensning

Bunkerskonvensjonen trådte i kraft relativt hurtig etter vedtakelsen i 2001¹⁷, og den massive tilslutningen pr. dags dato viser at det forelå et stort behov for et internasjonalt bunkersoljesølregime. Bunkerskonvensjonen skaper trygghet for aktørenes ansvar i internasjonal skipsfart.

Formålet med denne oppgaven er å foreta en analyse av de viktigste elementene i bunkerskonvensjonen sammenlignet med ansvarskonvensjonen av 1992 (CLC-regimet). Bakgrunnen for sammenligningen er at et av hovedfokusene ved forberedelsen av bunkerskonvensjonen var å forsøke å unngå overlappinger mellom de andre internasjonale ansvarsreguleringene av oljesøl fra skip.¹⁸ Det er derfor naturlig å foreta en analyse av om bunkerskonvensjonen har fått til dette, og i tilfelle hvilke uheldige konsekvenser dette fokuset har medført. Ytterligere er bunkerskonvensjonen delvis bygget på systemet i ansvarskonvensjonen¹⁹, og derfor kan det være spennende å se nærmere på begrunnelsen for ulikheter mellom ansvarsregimene.

Videre vil det bli foretatt en analyse av hvordan bunkerskonvensjonen er implementert i norsk rett, og bakgrunnen for at Norge har innført en rekke særreguleringer i tilknytning til bunkerskonvensjonen. Det kan stilles spørsmål ved om skadelidte oppnår full dekning for sine krav etter bunkerskonvensjonen, og om det foreligger behov for endringer i regimet.

Bunkerskonvensjonens hovedformål er å bedre både offentlige og private skadelidtes muligheter til å få erstattet tap og utgifter ved skade forårsaket av bunkersolje fra skip som ikke er omfattet av ansvarskonvensjonen av 1992.

¹⁷ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx)

¹⁸ MEPC 36/21/6 s 3

¹⁹ LEG 81/4, Annex, "Annotated text of draft bunkers convention".

1.3 Metodespørsmål i forbindelse med fortolkning av bunkerskonvensjonen

Utgangspunktet for tolkningen vil være de tolkningsprinsipper som er nedfelt i Wien-konvensjonen om traktatretten 23. mai 1969, artikkel 31 til 33. Konvensjonen er ikke ratifisert av Norge, men det er antatt at disse prinsippene i det vesentlige kodifiserer gjeldende ulovfestet folkerett.

Utgangspunktet for tolkningen av bunkerskonvensjonen skal tas i konvensjonens ordlyd, og de formål som ligger bak bestemmelsen. En streng tolkning basert på ordlyden er nødvendig for å oppnå ensartede tolkninger mellom flere land.²⁰

Etter artikkel 32 i Wien-konvensjonen kan forarbeider være en relevant rettskilde, men kun som et tilleggsmoment for å bekrefte det som følger av ordlyden. Betydning for konvensjonstolkningen får forarbeidene bare når ordlyden er uklar, eller fører til et urimelig resultat.

Forarbeidene til bunkerskonvensjonen er hovedsaklig dokumenter fra Legal Comitee i IMO. Dokumentene er vanskelig tilgjengelig, og av varierende kvalitet. Det er referater fra forhandlinger forut for konvensjonen, og skriftlige synspunkter fremmet av de ulike delegasjonene i forbindelse med utarbeidelse av konvensjonen. Men dokumentene gir likevel et innblikk i konvensjonens utvikling, og en begrunnelse for de ulike valg ved utarbeidelse av konvensjonsteksten.

De ulike IMO-dokumentene vil følgelig derfor bli benyttet i tolkningen av bunkerkonvensjonen.

1.4 Miljøskade forårsaket av olje som faktisk problem

En supertanker lastet med olje, eller et lasteskip med store mengde bunkersolje, representerer store verdier. Transport av olje og varer sjøveien er helt nødvendig i dagens samfunn, og økningen i både last- og tankskipenes størrelse med tilsvarende økt risiko for omfattende forurensning er en konsekvens av dette. Et

²⁰Ruud, Ulfstein, Fauchald. Utvalgte emner i folkerett : metode, miljø, havrett, handel s. 57.

havari kan medføre store negative konsekvenser for miljøet ettersom naturens opprinnelige tilstand etter et oljesøl ikke kan gjenopprettes.

Olje skaper omfattende miljøskader. Det er skadelig for livet i havet, strandsonen, dyrelivet, og de kan ha store ringvirkninger for fiskerinæringen og de som baserer næring på rekreasjon i strand/kystområdet.

Naturens egenverdi i sin opprinnelige tilstand kan også bli redusert ved en oljesølsulykke. Dette er ikke noe økonomiske midler kan kompensere. Det oppstår et tap for menneskene som verdsetter en uskadet natur til rekreasjonsformål. Dette er ikke mulig å kompensere for ved et ansvarsregime, men kanskje ved beredskapsregler, sikkerhetstiltak, og forebyggende regler som kan være med å forhindre at slike ulykker inntreffer. Ytterligere kan ansvarsregimet tilføre økonomisk kompensasjon til oppryddingsaksjoner for å forsøke å gjenopprette naturens opprinnelige tilstand etter oljesølet.

1.5 Bunkersolje som særlig problem

Ved skipsforlis og grunnstøtinger er skipets bunkersbeholdning et av de største forurensningsproblemene man må forholde seg til, fordi bunkersoljen som regel er tyngre og seigere enn råoljen i tankskip.²¹ Den vil derfor dispergere seinere i vann, og bruker lengre tid på å brytes ned. Resultatet er at bunkersoljen griser til strender og sjøfugl i mye større grad enn vanlig olje.²² Bunkersoljen sprer seg hurtig utover større områder, og omfanget av oljesølet blir dermed vanskelig å håndtere. Dette gjør at behovet er stort for et funksjonelt internasjonalt regelverk for å regulere ansvaret for bunkersoljesøl.²³

²¹ LEG 74/4/2 s. 1.

²² LEG 74/4/2 Annex s. 1.

²³ Ibid

1.6 Begrepsavklaring

Med begrepet ”forurensning” menes i denne fremstillingen forringelse av naturens opprinnelige tilstand, i form av forringelse av miljøkvalitet som er resultat av skadelige stoffer eller annen miljøpåvirkning.

Med forurensningsskade i bunkerskonvensjonen menes skade eller tap som oppstår utenfor skipet, som skyldes forurensning voldt av bunkersolje som unnslipper eller tømmes fra skipet.²⁴

Olje som last i bulk er enhver bestandig hydrokarbon-mineralolje, så som råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smørolje som transporteres løst i rommene i skipet, også benevnt som olje i bulk. Med bunkersolje forstås alle oljer som inneholder hydrokarboner, herunder smøreolje, til bruk til skipets drift eller fremdrift, samt alle rester av slik olje.

Etter bunkerkonvensjonen artikkel 1 nr. 3 og sjøloven kapittel 10 I menes det med ”skipets eier” den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten, eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet. Når uttrykket ”skipets eier” blir benyttet i tilknytning til bunkerskonvensjonen, er referansen knyttet til hele denne personkretsen som kan være ”skipets eier” i konvensjonens forstand.

Etter ansvarskonvensjonen (CLC) omtales ansvarspersonen etter konvensjonen som ”eieren av et skip”. Når det gjelder hvilke personer som må anses å være omfattet av denne beskrivelsen i ansvarskonvensjonen er det for registrert skip den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet.²⁵

²⁴ Sjøloven § 183(2) bokstav a.

²⁵ Sjøloven §191

2. RETTSKILDEBILDET

2.1 Internasjonalt regelverk

2.1.1 Hvilke internasjonale regelverk regulerer forurensningsansvaret ved oljesøl

Torrey Canyon-havariet i 1967 kan anses å være startpunktet for de internasjonale reglene om forurensningsansvar ved oljesøl fra skip. Oljetankeren Torrey Canyon grunnstøtte utenfor Land's End i Cornwall, England. Ca. 130 000 tonn olje rant ut, og medførte omfattende forurensningsskader. Et 30 km langt oljebelte drev inn mot kysten av Sør-England og tilsølte i alt 160 km sandstrekninger før vinden snudde og oljen ødela strender på Kanaløyene og i Bretagne.²⁶

Ulykken var den til da verste oljekatastrofen til havs. Ulykken sies å være utgangspunktet til at det ble vedtatt internasjonale konvensjoner om oljeberedskap og ansvarsregimer.²⁷

2.1.2 De konvensjonsbestemte oljesølsansvaret for tankskip

De norske reglene om ansvar for oljesøl fra tankskip bygger på tre konvensjoner. Disse står i nær sammenheng med hverandre, og har som formål å sørge for at skadelidte skal få erstatning for skader som skyldes oljesøl fra tankskip.

Konvensjonene er kommet i stand i regi av IMO på bakgrunn av behovet for slike regler som fulgte etter Torrey Canyon forliset i England. Forliset reiste spørsmål om hvem som skulle holdes ansvarlig for skadene, hva som burde være grunnlaget for utmåling av en eventuell erstatning, og størrelsen på en eventuell erstatning.

Torrey Canyon ulykken førte til raske reaksjoner fra offentlige myndigheter, og arbeidet med 1969-ansvarskonvensjonen startet i IMO høsten 1967. Tankskipsrederiene utarbeidet i 1969 en frivillig erstatningsordning, TOVALOP, som var modellert etter ansvarskonvensjonens løsninger, og som var ment å virke

²⁶ Store norske leksikon. http://snl.no/Torrey_Canyon-ulykken

²⁷ Falkanger og Bull, s. 182.

som en midlertidig løsning inntil ansvarskonvensjonen trådte i kraft. Oljeselskapene etablerte også i 1972 en tilsvarende midlertidig ordning, CRISTAL, som på de sentrale punktene tilsvarte fondskonvensjonen. Bakgrunnen for disse tiltakene var frykten for at det ikke ville være mulig å få ratifisert konvensjonene raskt nok til å hindre ”overreaksjoner” fra nasjonale lovgivere.²⁸

I 1969 ble ”The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage” vedtatt. Konvensjonen etablerte et sett med regler om rederansvar for oljesøl av bestandig olje fra tankskip (heretter 1969-ansvarskonvensjonen). I 1971 ble ”The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage” vedtatt (heretter 1971-fondskonvensjonen). Ansvarskonvensjonen og fondskonvensjonen dannet kompensasjonssystemet for skadelidte ved oljesøl. Dette ansvarsregimet ble endret gjennom to protokoller i 1992. Endringene førte til to nye konvensjoner: kjent som 1992 Civil Liability Convention, heretter 1992-ansvarskonvensjonen, og 1992 Fund Convention, heretter omtalt som 1992-fondskonvensjonen. 1992-konvensjonene trådte i kraft i mai 1996.²⁹ 1992-konvensjonene økte begrensingsbeløpet og anvendelsesområdet til ansvarsregimet.³⁰

Hensikten med 1971-fondskonvensjonen var å gi supplerende dekning for de som ikke fikk full dekning etter 1969-ansvarskonvensjonen.

I oktober 2000 kom en avtale i stand for å øke begrensingsbeløpene i 1992-ansvarskonvensjonen og fondskonvensjonen med over 50%. I mai 2003 ble tilleggsprotokollen av 2003 vedtatt. Protokollen øker kompensasjonsbeløpet i stater som ratifiserer den til US 1,2 milliarder, inkludert beløpene etter 1992-ansvarskonvensjonen og fondskonvensjonen.³¹

²⁸ Ibid

²⁹ <http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf> s. 3.

³⁰ <http://www.itopf.com/spill-compensation/clc-fund-convention/>

³¹ Ibid

Ettersom 1969-ansvarskonvensjonen pr. dags dato bare har 38 medlemsstater og 1971-fondskonvensjonen ble opphevet i 2002 vil fremstillingen her derfor omhandle 1992-konvensjonene.³²

1992-ansvarskonvensjonen er grunnlaget for skipseierens ansvar for forurensningsskade forårsaket av olje fra tankskip. Konvensjonen etablerer et objektivt ansvar for eieren av skip, og et system med obligatorisk ansvarsforsikring.³³ Erstatningskravene kan enten rettes mot skipseieren eller direkte mot ansvarsassurandøren. Skipseieren kan begrense erstatningsansvaret etter skipets tonnasje.³⁴

1992-fondskonvensjonen kan betegnes som et supplement til 1992-ansvarskonvensjonen. Hensikten er å sørge for full dekning for de tilfeller hvor full dekning ikke oppnås etter 1992-ansvarskonvensjonen.³⁵ 1992-fondskonvensjonen kan for det første yte erstatning der hvor eieren av skipet ikke er ansvarlig på grunn av ansvarsfritakene i sjøl. § 192. For det andre hvor eieren og hans forsikringsgiver ikke er økonomisk i stand til å dekke et pådratt ansvar. Og for det tredje hvor skaden overstiger det beløp eierens ansvar kan begrenses til etter ansvarskonvensjonen artikkel 5/sjøl. §194.³⁶ Erstatningsfondet er fritatt for ansvar om de kan bevise at skaden skyldes krigshandling eller krigslignende handling, og om skadelidte ikke kan bevise at den oppståtte skaden skyldes oljeutslipp fra ett, eller flere skip.

IOPC er en verdensomspennende mellomstatlig organisasjon, som har til formål å administrere kompensasjonsregimet under 1992-fondskonvensjonen. Alle parter i 1992-fondskonvensjonen er automatisk medlemmer i IOPC. Organisasjonen har sitt hovedkontor i London. Fondet finansieres ved skatter pålagt pr. mottatt enhet olje i medlemsstatene.³⁷

³² Summary of status. Pr. 31.03.12

<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

³³ <http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf> s. 3

³⁴ 1992 Civil Liability Convention art 3,5 og 7.

³⁵ IOPC Explanatory Note s. 3.

³⁶ Falkanger og Bull, s. 190.

³⁷ Sjøloven §205.

Ulykkene *Erika* utenfor Frankrike i 1999 og *Prestige* utenfor Spania i 2002 førte til et behov for ytterligere tiltak. Resultatet ble vedtakelsen av 2003 ”International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund” (heretter 2003-tilleggsfondet). Fondet øker skadelidtes muligheter for full kompensasjon ved de særlige store ulykkene. 2003-fondet finansieres ved avgifter pålagt mottakerne av olje i konvensjonsstatene, og administreres av IOPC.³⁸ 2003-tilleggsfondet er en frivillig, ekstra garanti for de land som ønsker en høyere dekningsadgang for tap forårsaket av oljetankere. En stat er ikke forpliktet til å ratifisere 2003-protokollen selv om de har ratifisert 1992-konvensjonene.³⁹

De tre konvensjonene som regulerer oljesøl fra oljetankere danner dermed et tre-trinns kompensasjonssystem. Hvor 1992-ansvarskonvensjonen er det første trinnet, som pålegger skipets eier et begrenset ansvar. Trinn nummer to er 1992-fondskonvensjonen hvor skadelidte kan søke dekning, dersom en ikke får dekket sitt fulle tap etter 1992-ansvarskonvensjonen, og for øvrig oppfyller vilkårene i 1992-fondskonvensjonen. Trinn nummer tre er en frivillig kompensasjonsordning for de stater som har ratifisert tilleggsprotokollen, og de kan da få dekket den delen av tapet som står udekket.

2.1.3 Bunkerskonvensjonens ansvarsregime

Bunkerskonvensjonen etablerer et regime som gir skadelidte kompensasjon for forurensningsskade, inkludert preventive tiltak, forårsaket av bunkersolje innenfor riket eller i den eksklusive økonomiske sonen.

Bunkerskonvensjonen pålegger skipseieren et objektivt ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje ombord i skipet eller som stammer fra skipet. Videre følger det av konvensjonen at hvor mer enn en person er ansvarlig, foreligger det solidaransvar. Den registrerte eieren er også ansvarlig for å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker hans ansvar i samsvar med det anvendelige begrensingsregimet dersom skipet er på over 1000 tonn.⁴⁰

³⁸ IOPC Annual Report s. 15.

³⁹ IOPC Explanatory Note s. 5.

⁴⁰ Bunkerskonvensjonen art 7 nr 1.

Den ansvarlige etter bunkerskonvensjonen er skipets eier, og med dette menes eieren, den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.⁴¹

Skip er i bunkerskonvensjonen definert som ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen. Dette er en meget omfattende definisjon, men forutsetningen er at konvensjonen ikke kommer til anvendelse med mindre fartøyet har bunkersolje ombord.⁴²

Bunkerskonvensjonen har ikke egne regler om ansvarsbegrensning tilsvarende ansvarskonvensjonen, og er dermed avhengig av allerede eksisterende begrensingsregimer i nasjonal eller internasjonal rett. Det er i artikkel 6 henvisning til LLMC 1976 ("The 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims")⁴³, og i et vedlegg til konvensjonen er alle konvensjonsstater oppfordret til å ratifisere LLMC 1976 om begrensning av sjørettslige krav slik den er endret ved endringsprotokollen av 1996.⁴⁴ I protokollen uttales det: "Urges all States that have not yet done so, to ratify, or accede to the Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976."

For at bunkerskonvensjonen skal ha høyest tilgjengelig dekningssum for skadelidte innenfor et begrensingsregime må staten hvor ulykken inntreffer ha ratifisert LLMC 1996. Videre følger det av resolusjonen: "[...] reaffirming that clear rights to limitation of liability are desirable, to enable the shipowner to take out effective cover at reasonable cost [...] BELIEVING that limitation amounts must be sufficiently high to permit the payment of full compensation for eligible claims in normal circumstances."⁴⁵

Ansaret etter bunkerskonvensjonen er likevel ikke helt objektivt. Det foreligger tre forskjellige force majeure situasjoner hvor skipets eier fritas fra ansvar. Dette vil være dersom det godtgjøres at skaden enten:

⁴¹ Bunkerskonvensjonen art 1 nr 3

⁴² Bunkerskonvensjonen art 1 nr. 1, jf. Sjøloven §183.

⁴³ LEG 78/5/1

⁴⁴ Annex 1. Resolution on limitation of liability.

⁴⁵ Ibid

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

Godtgjør eieren at skadelidte forsettlig eller uaktsomt har medvirket til skaden, kan ansvaret lempes etter alminnelige erstatningsregler.⁴⁶

Bunkerskonvensjonen har ikke noe supplerende fond tilsvarende fondskonvensjonen av 1992. Inntektene til dette fondet kommer fra avgifter pålagt mottakerne av den farlige lasten, og det er hevdet at det for bunkerskonvensjonen ikke foreligger et tilsvarende incentiv for mottakerne å betale en tilsvarende avgift for deres last.⁴⁷

Bunkerskonvensjonen er dermed den siste puslebrikken i den internasjonale reguleringen av oljeforurensning fra skip. De viktigste aspektene ved bunkerskonvensjonen er forsikringsplikten for den registrerte eieren, og direktekravsadgangen. Dette gjør at skadelidte vil få dekning selv om man ikke identifiserer eieren av skipet, eller reder er insolvent.

2.1.3.1 Bunkerskonvensjonen i norsk rett

I Norge har vedtakelsen og inkorporering av bunkerskonvensjonen i sjøloven kapittel 10. I vært av mindre praktisk betydning da man allerede i 1974 hadde innført regler om objektivt ansvar for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje etter sjøloven § 208. Videre hadde man også begrensingsregler som i det vesentlige stemmer med ansvarsbegrensingskonvensjonen og med dagens regler.⁴⁸

⁴⁶ Sjøloven § 192, og bunkerskonvensjonen artikkel 3 nr. 3 og 4.

⁴⁷ Leg 74/4/2 s. 2

⁴⁸ Falkanger og Bull, s. 192.

Den største nyvinningen ved bunkerskonvensjonen i norsk rett er forsikringsplikten som er pålagt den registrerte eieren etter sjøl. §186. Dette sammenlignet med sjøloven §208 hvor det ikke forelå noen forsikringsplikt for bunkersskip.⁴⁹ Forsikringsplikten innebærer at skip ikke har rett til å seile i noen konvensjonsstater uten gyldig sertifikat som bekrefter at skipet er forsikret eller har stilt tilstrekkelig finansiell sikkerhet. Dette sikrer dermed i stor grad at ikke-sjødyktige skip ikke får seile, og det vil kunne lede til færre ulykker til sjøs. Forsikringsplikten medfører at de fleste skip som blir forsikret er sjødyktige, siden det vil være i forsikringsselskapenes egeninteresse at skip de forsikrer er i god stand. Risikoen for skadehendelser vil være større ved ikke-sjødyktige skip, og dette vil igjen kunne medføre store kostnader for forsikringsselskapet som ansvarsassurandør.

2.1.4 LLMC 1976 og 1996

”The 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims” (heretter LLMC) er den originale versjonen som gjelder begrensning av sjørettslige krav, også kalt globalbegrensningsreglene. Videre har man 1976 LLMC endret ved 1996-endringsprotokollen (heretter LLMC 1996).

Artikkel 9 i LLMC 1996 forutsetter at LLMC 1976 og 1996 skal bli lest og tolket som et samlet instrument.

Bakgrunnen for endringene i LLMC 1996 var den betydelige verdiminskning av begrensningsbeløpene i 1976-konvensjonen som hadde skjedd siden 1976 på grunn av inflasjon.⁵⁰ Endringene i 1996-protokollen består dermed av en betydelig økning av begrensningsbeløpene, samt at det er etablert nye og enklere prosedyrer for senere endringer av beløpene, slik at regimet skal kunne holde tritt med inflasjonen.⁵¹

Et eksempel hvor man beregner begrensningsbeløpene for et skip på 50 000 tonn for 1976 og 1996 gir følgende resultater: Begrensningsbeløpet etter LLMC 1976 er 7 633 206 SDR, mens det tilsvarende beløpet i LLMC 1996 er 18 199 300 SDR.

⁴⁹ Ibid

⁵⁰ Ot.prp. nr. 90(1998-99) s 3.

⁵¹ Camilla Bråfelt, Rettsdata, sjøloven, kapittel 9, note 269.

<http://abo.retsdata.no/browse.aspx?sDest=gL19940624z2D39z2EK9>

Dette tilsvarer en ”prisøkning” på ca. 140%. I samme periode var den norske inflasjonen (prisstigningen) på 225% i følge SSBs inflasjonskalkulator.⁵² De nye ansvarsgrensene etter LLMC 1996 tilsvarer dermed fra et norsk ståsted ikke hele den norske prisendringen.

LLMC-regimet gir skipets eier, charterer, disponenten og operatøren av skip, rett til å begrense sitt ansvar etter konvensjonen, og det vil dermed dannes ett enkelt begrensingsbeløp for alle parter.⁵³

Etter ”summary of status” utarbeidet av IMO⁵⁴ har 45 stater ratifisert LLMC 1996 pr. 31.03.2012. De statene som har ratifisert LLMC 1996 representerer 45,67% av verdenstonnasjen. Det er 52 stater som fortsatt tilhører LLMC 1976 regimet, og de statene representerer 51,95% av verdenstonnasjen.⁵⁵ Dermed tilhører den største delen av verdenstonnasjen fortsatt LLMC 1976, og dette medfører at de skadelidte i disse statene bare vil få dekning opp til begrensingsbeløpet i LLMC 1976.

Norge har tiltrådt LLMC 1996. Reglene i 1996-konvensjonen er gjennomført i norsk lovgivning ved bestemmelsene i sjøloven kapittel 9.⁵⁶

Hovedregelen er at reglene i sjøloven kapittel 9, skal legges til grunn i alle tilfelle hvor ansvarsbegrensningen gjøres gjeldende ved en norsk domstol.

3. SAMMENLIGNING AV DE SENTRALE ELEMENTENE I OLJESØLSREGLENE

3.1 Hvilke krav som dekkes etter bunkerskonvensjonen

Forurensningsansvaret for de ansvarlige etter bunkerskonvensjonen omfatter forurensningsskade fra bunkersolje, samt skade ved forringelse av miljøet.

⁵² <http://www.ssb.no/kpi/kpiregn.html>

⁵³ LLMC 1976 artikkel 11 nr 3.

⁵⁴ Bunkerskonvensjonen artikkel 17. Generalsekretæren er depositar.

⁵⁵ IMO summary of status.xls pr 31.03.12. (www.imo.org – conventions.)

⁵⁶ Sjøloven §§ 171 flg

Skadene ved forringelse av miljøet kan være tapt fortjeneste, og utgifter til rimelige tiltak til gjenoppretting.⁵⁷

Dersom den tapte fortjeneste knytter seg til skader på eiendom, er det klart at skipseier er ansvarlig for tapet. Ansvar for tapt fortjeneste ved skade på miljøet er imidlertid et omtvistet tema både under ansvarskonvensjonen og bunkerskonvensjonen.⁵⁸ Dette fordi de kan være en rekke parter som i deres virksomhet blir berørt av et bunkersoljesøl, og det er derfor naturlig at det må kreves en tilknytning mellom bunkersoljesølet og den tapte fortjenesten.

Det har blitt foreslått at den beste løsningen vil være å vurdere det økonomiske tapet etter samme praksis som IOPC fondet gjør ved rent økonomisk tap etter 1992-ansvarskonvensjonen ettersom bunkerskonvensjonen følger ansvarskonvensjonens definisjon av forurensningsskade.

Praksisen til det internasjonale oljefondet viser at de dekker rent økonomisk tap som følge av oljesøl fra tankskip. For å godtas må kravene gjennom en test som kalles ”but for” test, og en link mellom forurensningen og tapet må bevises.⁵⁹

Jacobsson mener at vurderingen blir foretatt etter følgende kriterier:

- I. ”The geographic proximity between the claimant’s activity and the contamination;
- II. The degree to which a claimant is economically dependent on an affected resource;
- III. The extent to which a claimant’s business form an integral part of the economic activity within the area affected by the spill.”⁶⁰

Det som må påvises er dermed at det foreligger tilstrekkelig nærhet mellom bunkersoljesølet og det økonomiske tapet.⁶¹

⁵⁷ Sjøloven §183(2)

⁵⁸ Gutiérrez s. 160

⁵⁹ Ibid s. 161

⁶⁰ Måns Jacobsson sitert i Gutiérrez, s 161.

⁶¹ Gutierrez, s 162.

3.2 Samspillet mellom bunkerskonvensjonen og LLMC regimet

Bunkerskonvensjonen fastsetter bare skipseiers erstatningsansvar for forurensningsskader ved bunkersoljesøl. Bunkerskonvensjonen setter ikke begrensninger for bunkersoljesølsansvaret til skipseier eller forsikrer. Konvensjonen påvirker heller ikke skipseier eller forsikrerens rett til å begrense sitt ansvar under nasjonal eller internasjonal rett, og henviser i denne sammenheng til LLMC 1976, jf. artikkel 6.

Hensikten med artikkel 6 i bunkerskonvensjonen er at krav for bunkersoljesøl skal kunne begrenses dersom et anvendelig nasjonalt eller internasjonalt regime fastsetter det. Videre er det avslutningsvis i artikkel 6 vist til LLMC 1976, jf. 1996-begrensningsregimet.⁶²

Spørsmålet blir dermed hvordan denne koblingen mellom bunkerskonvensjonen og LLMC begrensningsregimet fungerer.

Det at bunkerskonvensjonen er avhengig av et annet nasjonalt eller internasjonalt begrensningsregime kan medføre en rekke utfordringer for aktørene i de ulike konvensjonsstatene. For det første betyr det at det vil være ulike begrensningsregimer i ulike konvensjonsstater, alt etter hvilket begrensningsregime en konvensjonsstat har tiltrådt. Det kan også være at noen stater ikke har et begrensningsregime, eller har foretatt reservasjoner i det gjeldende begrensningsregimet. Denne løsningen medfører at det blir etablert en rekke ulike upraktiske muligheter for det begrensede ansvaret.

Skadelidte vil oppnå høyest forsikringsdekning innenfor et begrensningsregime når bunkerkonvensjonssystemet benyttes sammen med LLMC 1976-, og 1996- endringsprotokollen.⁶³ Dette medfører at i stater hvor for eksempel LLMC 1976 gjelder, vil ikke skadelidte oppnå så høy dekning som resolusjonen til bunkerskonvensjonen oppfordrer til.⁶⁴

⁶² Gutiérrez, s 191.

⁶³ Zhu, Ling, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, side 145.

⁶⁴ Annex 1. Resolution on limitation of liability.

Videre følger det av artikkel 6 i LLMC hvordan begrensningsbeløpet skal fordeles ved dødsfall, personskader og tingskade. Etter artikkel 6 nr. 1 bokstav a skal alle krav ved dødsfall og personskade dekkes, og bokstav b gjelder for alle andre krav. Videre følger det av artikkel 6 nr. 2 at dersom det foreligger udekkede krav etter bokstav a, så skal disse kravene konkurrere med kravene for tingskade etter bokstav b.

Denne ordningen medfører, selv om dekningsgrensene er satt opp i 1996-protokollen, at den tilgjengelige dekningen for bunkersoljesølkrav i noen tilfeller kan være 1/3 av den totale grensen i LLMC, eller enda mindre.⁶⁵ Begrensningsbeløpet etter bokstav a er imidlertid dobbelt så høyt som etter bokstav b, og tidligere hendelser viser at det er få bunkersoljesølykker hvor forurensningsskadekravene måtte konkurrere med de overnevnte krav.⁶⁶ Det er imidlertid en meget lav sum igjen til å dekke forurensningsskadekravene dersom det først oppstår en slik situasjon.

Selv om LLMC får anvendelse som begrensningsregime etter artikkel 6, er det ikke sikkert at LLMC artikkel 2 gir adgang til å begrense forurensningsansvaret ved bunkersoljesøl.

Spørsmålet blir dermed om ordlyden i LLMC artikkel 2 omfatter forurensningsskadekravene ved bunkersoljesøl.

Det som dekkes etter LLMC art 2 er :

(a) "Claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property [...] occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom; [...]"

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights

⁶⁵ LEG 78/5/3 s. 1

⁶⁶ LEG 74/4/2 annex

other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures. “

LLMC artikkel 2 har som vist ovenfor en rekke eksempler på hvilke tilfeller som kan begrenses etter konvensjonen, imidlertid finnes det ingen klare holdepunkter for at krav i anledning bunkersoljesøl kan begrenses etter artikkel 2.

Det er klart at artikkel 2 bokstav a omfatter krav ved bunkersoljesølskader på eiendom, og tap i forbindelse med bunkersoljesøl på eiendommen, jf. ”damage to property[...] and consequential loss”.⁶⁷

Spørsmålet blir dermed om LLMC artikkel 2 begrenser krav på kompensasjon for tapt fortjeneste som følge av skade ved forringelse av miljøet.

I mange bunkersoljesølulykker vil det marine miljøet bli skadet som følge av oljen, og dette vil kunne føre til økonomisk tap for både fiskere og de som benytter seg av kystområdene til næringsvirksomhet.⁶⁸ Man kan for eksempel tenke seg hotelleieren som mister næringsgrunlaget som følge av forurensning av strendene og de øvrige rekreasjonsområdene. I dette tilfellet har hotellet bygget sitt merkevare på den omkringliggende naturen, og får tapt fortjeneste som følge av skader på naturen, som gjestene benytter i tråd med allemannsretten.

⁶⁷ LEG 74/4/2

⁶⁸ Gutierrez kap. 7.2.3.

I dette tilfellet er det ikke tale om skade på noen sin eiendom, og den bestemmelsen som vil være aktuell er artikkel 2 bokstav c "claims in respect of other loss resulting from infringement of rights".

I norsk rett tilsier ordlyden "annen skade" ved krenkelse av en "ikke-kontraktsmessig rett" at rent økonomisk tap som følge av tilgrisede rekreasjonsområder vil kunne omfattes, da tilgrising av naturområder kan anses å falle innenfor ordlyden "annen skade". Videre vil en krenkelse av en "ikke-kontraktsmessig rett" kunne være en krenkelse av allemannsretten som hotellet bruker som en del av deres virksomhet. Dette tilsier at de økonomiske tapet vil kunne omfattes av ordlyden i LLMC art. 2 bokstav c. Videre vil dette kunne underbygges ved at økonomisk tap erstattes etter bunkerskonvensjonen.

Det er imidlertid blitt hevdet at ordlyden "ikke-kontraktsmessig rett" er et meget vagt begrep. Det følger av kommentaren til "The Hamburg Draft Convention"⁶⁹: "sub-paragraph (c) is the main rule on limitation with respect to claims for abstract loss, i.e. loss not resulting from concrete damage. The 1957 Convention uses the term "infringement of any rights". In English law the term has no exact meaning, and the definition proposed by the International Sub-Committee was "claims in respect of other loss in direct connection with the operation of the ship or salvage operations, not capable of being based on contract"⁷⁰.

Ordlyden i artikkel 2 bokstav c var dermed ment å omfatte krenkelse av enhver ikke-kontraktsmessig rett. Dette er et meget vidt begrep som klart kan omfatte tapt fortjeneste etter bunkersoljesøl, dersom rettigheten som er krenket ikke bygger på kontrakt.

Imidlertid følger det av CMI sine uttalelser i LEG 74/4/2 avsnitt 27 at "some countries with a civil law tradition do not recognise a distinction between consequential and pure economic loss, and an infringement of rights is sometimes the basis of liability for economic loss[...] However in common law jurisdictions

⁶⁹ The Hamburg Draft Convention er et utkast til 1976 LLMC for å erstatte LLMC 1957.

⁷⁰ Berlingieri, s 69.

it is general more difficult to recover damages for pure economic loss, and the concept of "rights" being "infringed" is relatively unusual".

På den andre siden følger det av Griggs, Williams og Farr, at det finnes eksempler hvor disse typer rettigheter har blitt omfattet av artikkel 2 bokstav c.⁷¹"[...] those for loss of use and loss of profits made by fishing boat owners, yacht owners, fish and shellfish farm owners, shell fish harvesters, fishing net and fishing pot owners, shop owners, local municipalities, local government and the state itself consequent upon pollution".⁷²

Det følger videre av Qenos Pty. Ltd. V. Ship "APL Sydney" [2009] FCA 1090⁷³ at rent økonomisk tap omfattes av artikkel 2 bokstav c. Det uttales her: "It follows that claims in tort for pure economic loss fall within Art 2.1(c), provided the other criteria are satisfied. In reaching this conclusion I have not, as I was invited to do, had regard to the position in England regarding the difficulty of bringing an action for pure economic loss caused by the negligent act of a third party. I do not regard the difficulty that confronts a litigant under the common law in bringing a claim for pure economic loss as relevant to the construction of the 1976 Convention. For one thing, such an approach runs counter to accepted principles of construction. Further, the approach ignores the fact that in most civil law countries it is permissible to bring a claim for pure economic loss". Denne avgjørelsen taler for at tapt fortjeneste er omfattet av artikkel 2 bokstav c.

Imidlertid tilsier usikkerheten som er knyttet til dette begrepet, og problemene som vil oppstå med denne type kompensasjon i common-law tradisjonen, at tapt fortjeneste ikke er omfattet av ordlyden i LLMC. Dette kan også begrunnes med at begrensingsretten må anses som et privilegium, og dermed er det grunn til å tolke reglene restriktivt.⁷⁴

⁷¹ Griggs and Williams, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, s 21.

⁷² *The Aegean Sea*, [1998] 2 Lloyd's rep. 39.

⁷³ Den føderale rett i Australia. Tvisten var om et rent økonomisk tap som følge av en skadet rørledning som fraktet etangass til saksøkernes produksjon var begrenset etter LLMC artikkel 2.

⁷⁴ Falkanger og Bull, s 168.

Videre vil nok svaret på om tappt fortjeneste er omfattet av ordlyden ”ikke-kontraktsmessig rett” variere i domstolene hos de ulike konvensjonsstatene, og dette taler dermed for at tappt fortjeneste ikke er dekket av ordlyden i artikkel 2 bokstav c, og den tapte fortjenesten er følgelig ikke underlagt LLMC 1976, jf. 1996 begrensingsregimet.

Det neste spørsmålet blir dermed om artikkel 2 begrenser opprydning og preventive tiltak ved bunkersoljesøl.

Opprydningstiltak omfattes av artikkel 2 bokstav d, som gjelder hevning, fjerning eller ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av et skip som er sunket, strandet, blitt forlatt eller blitt vrak, samt alt som er, eller har vært, om bord i skipet. Videre gjelder bokstav e fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjørelse av skipets last, og til sist gjelder bokstav f tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset for etter bestemmelsen her, samt tap som skyldes slike tiltak.

Problemet med artikkel 2 bokstav d og e er at en rekke stater⁷⁵ har reservert seg mot denne bestemmelsen etter LLMC artikkel 18 nr. 1. Dermed vil ikke disse bestemmelsene gjelder for bunkersoljesøl i de stater som har foretatt denne reservasjonen.

For de stater som ikke har reservert seg mot artikkel 2 bokstav d og e vil opprydningstiltak etter bunkersoljesøl omfattes av bokstav d og e. Det begrenses imidlertid etter bokstav d til tilfeller hvor skipet er ”sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak”. Dette medfører dermed at dersom et lasteskip kolliderer, og bunkersoljen skaper store forurensningsskader, så vil ikke dette omfattes av bokstav d. Opprydningen vil kunne begrenses etter artikkel 2 bokstav f dersom tiltakene blir foretatt for å ”avverge eller begrense tap” som følge av kollisjonen, forutsatt at det er preventive tiltak utført av andre enn den ansvarlige selv. For eksempel dersom forurensningsmyndighetene setter i gang en rekke avvergende

⁷⁵ Statene som har reservert seg er: Australia, Belgia, Kina, Kypros, Estland, Frankrike, Tyskland, Irland, Japan, Nederland, Norge, Singapore, og Storbritannia.

<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf>

eller begrensende tiltak i forbindelse med kollisjonen. Da vil den regning som til slutt presenteres kunne være gjenstand for begrensningsregimet.⁷⁶

Når det gjelder gjenopprettelseskostnadene som er nevnt i bunkerskonvensjonen, så kan ordlyden i artikkel 2 bokstav f ”measures to minimize loss” tilsa at disse kostnadene kan falle inn under denne posten. Imidlertid følger det av ordlyden at den gjelder ”loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this convention”. Ettersom miljøskade ikke faller inn under noen av de øvrige bestemmelsene i artikkel 2 kan heller ikke bokstav f dekke miljøskadeansvar.

Ansvar for gjenopprettelsestiltak faller dermed utenfor begrensingsretten i LLMC, og ansvaret for kostnader til rimelige gjenopprettelsestiltak etter bunkerskonvensjonen vil dermed være ubegrenset. Ordlyden ”rimelig” legger imidlertid noen begrensninger for hvilke tiltak som vil være omfattet av ansvaret.

Samlet sett ser man at krav ved bunkersoljesøl hovedsaklig vil kunne falle innenfor artikkel 2 bokstav a, c, og f. Alternativene etter bokstav d og e vil avhenge av om konvensjonsstatene har benyttet seg av reservasjonsadgangen etter artikkel 18 nr. 1. Gjenopprettelsestiltak er ikke omfattet av LLMC, og det vil variere mellom de ulike konvensjonsstatene om tapt fortjeneste omfattes av LLMC-begrensingsregimet.

3.2.1 Hensikten bak artikkel 6

Det følger av forordet til bunkerskonvensjonen punkt 5 at det skal etableres objektivt ansvar for all oljeforurensning, som skal knyttes til en ”appropriate limitation of the level of that liability”.⁷⁷ Dette gir dermed uttrykk for at det er viktig at det objektive ansvaret ved bunkersoljesøl skal knyttes til et egnet begrensingsnivå.

Videre følger det av LEG 78/5/3 s. 3 at hensikten med artikkel 6 var ”to establish harmonised international rules on liability for such claims, but to provide for limitation of liability for such claims to continue to be determined in accordance

⁷⁶ Falkanger og Bull, s. 169.

with the LLMC Convention (both in terms of limits and procedure)". Dette er imidlertid ikke gjeldende rett i det samspillet som foreligger mellom bunkerskonvensjonen og LLMC-begrensningsregimet, ettersom LLMC ikke er tilpasset de krav som eksplisitt erstattes etter bunkerskonvensjonen.

Krav ved gjenopprettelsestiltak vil være ubegrenset i konvensjonsstater hvor LLMC er det gjeldende begrensningsregimet, og det er usikkert om tappt fortjeneste vil være underlagt begrensning. Dette gjør at det foreligger en spenning mellom uttalelsen i forordet, hvor krav ved bunkersoljesøl skal underlegges et egnet begrensningsregime, og utformingen av artikkel 6 i bunkerskonvensjonen.

Det følger av Wien-konvensjonen om traktatrett artikkel 31(1) at utgangspunktet for tolkningen skal tas i konvensjonens ordlyd, og at traktater videre skal tolkes i lys av "its object and purpose". Dette kan dermed tilsi at man må lese artikkel 6 i det lys at alle krav ved bunkersoljesøl tenktes omfattet av LLMC.

Imidlertid vil det i dette tilfellet nok være bedre å ha en ordlyd som klart omfattet de hendelser som blir regnet som "forurensningsskade" etter bunkerskonvensjonen, slik at alle tilfeller som tenkes dekket etter bunkerskonvensjonen, helt klart også blir dekket av ordlyden i begrensningsregimet. Dette for å forhindre ulike tolkningsvariasjoner i konvensjonsstatene. Et forslag som er fremsatt⁷⁸ er at man i LLMC artikkel 2 uttrykkelig inkluderer krav som stammer fra bunkersoljesøl gjennom en ny bestemmelse til artikkel 2. Som for eksempel ved å ta inn en bokstav g, som gjelder "krav ved bunkersoljesøl".⁷⁹ Dette vil være en god løsning, og vil dermed i stor grad kunne løse de overnevnte problemer. Da vil man få et begrensningsregime som i større grad er tilpasset bunkersoljesøl, enn det som er tilfellet nå.

Den ideelle løsningen vil etter min mening imidlertid være å etablere et eget begrensningsregime for bunkerskonvensjonen, slik at begrensningsbeløpet dermed bare blir knyttet til forurensningsskadekravene. Dette møtte imidlertid stor

⁷⁸ Gutierrez, s 212.

⁷⁹ Ibid

motstand i IMO ved forberedelsen av bunkerskonvensjonen, og kompromisset ble at valg av begrensingsregime avhenger av det gjeldende nasjonale eller internasjonale regime i hver enkelt konvensjonsstat.⁸⁰

Videre kan man stille spørsmål om hva som ligger i at ansvaret skal være "joint and several" dersom flere personer enn n er ansvarlig etter bunkerskonvensjonen.

Det følger av bunkerskonvensjonen artikkel 3 nr. 2 at dersom flere enn en person er ansvarlig skal ansvaret være "joint and several". Denne ordlyden tilsier dermed at det foreligger solidaransvar. Ordlyden gir imidlertid ingen indikasjoner på om begrensingsretten til de ansvarlige etter artikkel 3 jf. artikkel 1 nr. 3 skal begrenses samlet for hele gruppen, eller om hver enkelt er ansvarlig opp til begrensingsbeløpet etter det anvendelige begrensingsregimet.

Hvis lovgivningen åpner for en begrensingsrett for hver av de ansvarlige, kan skadelidte teoretisk sett ved å saksøke alle ansvarlige parter få dekket sitt krav fra hver av dem opp til deres individuelle begrensning. Dette vil være en god løsning for skadelidte ettersom de da får mulighet til å få dekket kravene sine fullt ut.

Imidlertid kan man stille spørsmål om dette var tanken bak solidaransvaret. Skulle solidaransvaret medføre at man ikke hadde et begrensingsbeløp tilsvarende LLMC 1976, jf. 1996 i bunkerskonvensjonen. Etter LLMC 1976 artikkel 11 nr. 3 er det klargjort at et fond opprettet av en person skal regnes for å være opprettet for alle ansvarlige personer.

Dersom tanken bak solidaransvaret var at det skulle foreligge en øvre grense for ansvaret i likhet med LLMC artikkel 11 nr. 3, ville det ha vært en god løsning å klargjøre dette i artikkel 3 i bunkerskonvensjonen for de tilfeller hvor LLMC ikke kommer til anvendelse.⁸¹

På den andre siden gir løsningen i bunkerskonvensjonen skadelidte en større dekningsmulighet i konvensjonsstater hvor LLMC 1976, jf. 1996 ikke er tiltrådt.

⁸⁰ Bunkerskonvensjonen artikkel 6.

⁸¹ Chao Wu, Liability and Compensation for Bunker Pollution, s 559.

Gjennomgangen over viser at det både har negative og positive ringvirkninger at bunkerskonvensjonen ikke har et eget begrensningsregime. Skipseier og forsikringsselskapet slipper i tilfeller av bunkersoljesøl å forholde seg til to ulike begrensningsregimer, et for bunkersoljesøl og et for andre krav i anledning av ulykken etter LLMC. Videre vil det for skadelidte i noen tilfeller medføre ubegrenset ansvar for de ansvarlige.

3.2.2 Definisjonen av ”skip” i LLMC og Bunkerskonvensjonen

Ordlyden ”skip” i bunkerskonvensjonen omfatter ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen. Dette inkluderer dermed offshore enheter som FPSOer, FSUer, og flytende borerigger. Slike innretninger er dermed pålagt forsikringsplikt og må ha bunkerssertifikat dersom de tilhører en konvensjonsstat, eller skal seile i en konvensjonsstat.

Etter LLMC artikkel 15 nr. 5 bokstav b er offshoreinstallasjoner som er konstruert for leting og utvinning av naturressurser ekskludert.

Spørsmålet blir dermed hvilke konsekvenser ekskluderingen av offshoreinstallasjoner i LLMC medfører for ansvaret etter bunkerskonvensjonen.

Artikkel 7 i bunkerskonvensjonen pålegger den registrerte eieren forsikringsplikt opp til de anvendelige nasjonale eller internasjonale grenser, og ikke over beløpet etter LLMC 1976, jf. 1996. Videre følger det av artikkel 7 nr. 10 at det skal være rett til direktekrav mot ansvarsassurandør.

Ekskluderingen av offshoreinstallasjoner i LLMC tilsier at bunkersoljesølsansvaret for offshoreinstallasjoner er ubegrenset, ettersom disse innretningene ikke er omfattet av ordlyden i LLMC, og LLMC-begrensningsregimet er derfor ikke anvendelig ved bunkersoljesøl fra offshoreinstallasjoner. Forskjellen mellom definisjonen av skip i LLMC og bunkerskonvensjonen medfører dermed at de ansvarlige blir pålagt ubegrenset ansvar.

Imidlertid kan man stille spørsmål om denne forskjellen mellom definisjonene medfører at man får en ubegrenset forsikringsplikt, eller om ordlyden i artikkel 7 likevel setter grensene for forsikringsplikten.

Ordlyden i artikkel 7 ”shall be required to maintain insurance or other financial security[...], to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international regime” tilsier at dersom det ikke er et anvendelig begrensingsregime som begrenser dette ansvaret for offshoreinstallasjoner er man pliktig til å etablere forsikring for et ubegrenset ansvar.

Imidlertid følger det videre av artikkel 7 nr. 1 at ”but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended”. Ordlyden tilsier at forsikringsplikten skal beregnes etter tonnasjeberegningen i LLMC, og dermed ikke overskride beløpet som er beregnet etter LLMC 1976, jf. 1996, slik at begrensingsbeløpet i LLMC setter den øvre grense for begrensingsbeløpet selv om den ikke kommer til anvendelse i dette tilfellet.

Noen av P&I foreningene, deriblant Gard⁸² og Standard Club, har som følge av denne forskjellen mellom bunkerskonvensjonen og LLMC utarbeidet et sertifikat for offshoreenheter som refererer til begrensingsbeløpet fastsatt i LLMC (som vedtatt i hver enkelt stat) etter tonnasje for enhetene for å forsikre seg at de ikke kan oppstå et ubegrenset forsikringsansvar. Standard Clubs sertifikat har nå blitt akseptert av alle stater hvor offshoreenheter er forsikret i foreningen.⁸³

Denne løsningen som Standard Club har valgt følger etter min mening av artikkel 7, ettersom artikkel 7 setter grenser for forsikringsbeløpet i tråd med LLMC 1976, jf. 1996.

⁸² Etablert et Safe Guarantee Company for å stille sikkerhet for offshore innretninger etter bunkerskonvensjonen.

⁸³ Standard Bulletin – Bunkers Certificates for Offshore Units.

http://www.standard-club.com/docs/14809_SB_MAR_09_disclaimer.pdf

Dersom hensikten var at innretningen måtte omfattes av LLMC for å kunne begrense ansvaret etter artikkel 7, så burde dette ha vært formulert klarere. En bedre formulering kunne da ha vært ”an amount[...] not exceeding the limits of liability under LLMC.”⁸⁴

Resultatet av utformingen av bunkerskonvensjonen medfører dermed at noen situasjoner må løses ved praktiske løsninger, av de private aktører som er forpliktet av konvensjonen, eller av konvensjonsstatene ved innføring av særreguleringer.

I bunkerskonvensjonen er det i siste setning i forordet uttrykt at ønsket er ”to adopt uniform international rules and procedures for determining question of liability and providing adequate compensation in such cases”.⁸⁵

Som følge av de overnevnte forhold ved bunkerskonvensjonen blir det da naturlig å stille spørsmål ved om hensikten var å etablere uniforme regler for bunkersoljesøl.

Dette er det nok ikke mulig å oppnå gjennom et internasjonalt regelverk. Det å danne et internasjonalt regelverk er en utfordrende oppgave, siden de ulike statene gjerne ønsker å ivareta forskjellige interesser, og de ulike aktørene i bransjen også har økonomiske interesser i hvordan bunkeroljeansvaret skal reguleres. Disse interessene vil dermed påvirke de valg som blir tatt. Det må inngås kompromiss på en rekke områder for å komme frem til et internasjonalt regelverk som de ulike statene og aktørene er enig om.

Konsekvensen av dette er at de ulike aktørene må danne egne praktiske løsninger på problemstillinger i tilknytning til bunkerskonvensjonen, og at konvensjonsstatene har muligheter til å benytte seg av forskjellige begrensingsregimer.

⁸⁴ De La Rue og Anderson s 265.

⁸⁵ Forordet i bunkerskonvensjonen.

3.3 Forholdet mellom bunkerskonvensjonen og ansvarskonvensjonen

3.3.1 Erstatning etter bunkerskonvensjonen

3.3.1.1 Sikrer Bunkerkonvensjonen de skadelidte tilstrekkelig kompensasjon for forurensningsskadene

Bunkerskonvensjonens hovedformål er å bedre de skadelidtes erstatningsrettslige vern etter bunkersoljeutslipp fra skip.⁸⁶

En av hovedforskjellene mellom ansvarskonvensjonen av 1992 og bunkerskonvensjonen er at bunkerskonvensjonen bare har et ett-trinns kompensasjonssystem, i motsetning til ansvarskonvensjonen som har et tre-trinns kompensasjonssystem (se i kapittel 2.1.2 ovenfor). Under forberedelsene av bunkerskonvensjonen ble det vurdert å danne et to-trinns kompensasjonssystem, slik at det ble dannet et eget fond for bunkersoljesøl krav.

Dette forslaget om et eget fond, tilsvarende 1992-fondskonvensjonen, møtte stor motstand fra representanter fra P&I foreningene og skipsredere. Det ble derfor konkludert med at krav i anledning bunkerskonvensjonen skulle tilhøre den allerede eksisterende begrensningslovgivning. Dette medfører at skadelidte etter bunkersoljesøl må konkurrere med andre krav som stammer fra den samme ulykken, og at det ikke finnes et tilleggsfond for de krav som ikke dekkes av første laget.⁸⁷

Bakgrunnen for motstanden mot et selvstendig regime var blant annet at et ett-trinns-system ble ansett som tilstrekkelig i de fleste bunkersoljesøltillfeller.⁸⁸

Ett-trinns-systemet medfører at det bare er den registrerte eieren, som følge av forsikringsplikten, som er eneste sikre kilde til erstatning etter bunkerskonvensjonen. I konvensjonen er det forsøkt å kompensere for ett-trinns-systemet med å gjøre flere enn bare eieren av skipet ansvarlig etter konvensjonen. Ansvaret gjelder her også for bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som

⁸⁶ Ot.prp. nr.77 (2006-2007) kapittel 1.

⁸⁷ Patrick Griggs, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage; 2001 s 5-6.

⁸⁸ LEG 96/6/2

står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet.⁸⁹ Utvidningen ble besluttet på den diplomatiske konferansen i IMO etter flertallet av delegatene foretrakk denne løsningen. Bakgrunnen for dette valget var et notat fra de amerikanske delegatene⁹⁰ om hvorfor man har valgt denne fremgangsmåten i OPA 90, og hvordan den fungerer.⁹¹

Begrunnelsen for den utvidede krets av ansvarlige personer var at de som hadde kontroll over skipet skulle holdes ansvarlig for å opprettholde de krav som bunkerskonvensjonen stiller. Dermed må virksomheten utøves med stor aktsomhet for å unngå ulykker. På denne måten ansvarliggjøres de som rent faktisk har kontroll over skipet.

Det uttales i avsnitt 126 i LEG 77/11 at *"It was emphasized that in the United States experience legislation for "channelling" liability for oil spills, including bunkers spills, to a small group, i.e. owner, operator or demise charterer, had proved to be workable, practical and simple while consistent with traditional legal liabilities and duties. Principal advantages included spill prevention, spill response and an accessible compensation regime. Since the owner, operator and demise charterer are all likely to be involved in the operation of the ship, making them liable heightens their interests in operating without oil spills, provides incentive to minimize damage and potential liability by responding to an oil spill, and provides greater likelihood of compensation."*⁹²

Spørsmålet er hva denne ansvarsreguleringen overfor flere ansvarlige personer medfører for skadelidte.

Hensikten med denne løsningen, i tråd med OPA 90, var at skadelidte skulle ha en større personkrets å rette forurensningsskadekravene mot etter bunkerskonvensjonen, ettersom det ikke var etablert et tilleggsfond hvor skadelidte kan få dekning for sine udekkede krav, sammenlignet med ansvarskonvensjonen og HNS-konvensjonen.

⁸⁹ Bunkerskonvensjonen, artikkel 3, jf artikkel 1 nr 3.

⁹⁰ Leg 77/11

⁹¹ 1990 Oil Pollution Act. (USA).

⁹² LEG 77/11

Effekten av dette i praksis kan man likevel stille spørsmål ved.

Det er opp til skadelidte hvem av de ansvarlige han velger å kreve erstatning fra. Imidlertid er det bare den registrerte skipseieren som er forpliktet til tegne gyldig forsikring, eller sørge for tilfredsstillende finansiell sikkerhet.⁹³ Dette medfører at skadelidte i de fleste tilfeller retter kravene sine mot skipseieren, eller hans ansvarsassurandør. Ordningen gjør det enklere for skadelidte og skaper større forutberegnelighet: Han har bare en ansvarlig å forholde seg til, og vedkommende er forpliktet til å forsikre sitt ansvar, i tillegg til at man kan gå direkte på ansvarsassurandøren.⁹⁴ Dette tilsier at behovet for de øvrige ansvarlige personene etter bunkerskonvensjonen synes liten.

Hensynet til å holde forsikringskostnadene nede gjør seg gjeldende i dette tilfellet. Man kan stille seg spørsmålet om behovet for å ha flere ansvarlige, når det er tilstrekkelig at en tegner forsikring for å dekke ansvaret til alle parter. Dersom man har flere ansvarlige, vil gjerne noen, selv om det ikke foreligger en tvungen forsikringsplikt, føle behovet for å etablere forsikring. Noe som vil skape unødvendige forsikringskostnader når det allerede i markedet er etablert en forsikringsordning, hvor den registrerte eier er ansvarlig for alle parter slik som i ansvarskonvensjonen.

Det faktum at ansvarsforsikring for de andre ansvarlige etter bunkerskonvensjonen er frivillig medfører at det vil være usikkert om skadelidte vil få dekning fra noen av de andre ansvarlige.

På den andre siden kan den utvidede kretsen bidra til at de som kan bli ansvarlige opptrer med større varsomhet i utøvelsen av driften, for å forhindre et eventuelt ansvar. Dette kan på sett og vis lede til færre bunkersoljesølulykker.

⁹³ Bunkerskonvensjonen artikkel 7 nr 1.

⁹⁴ Bunkerskonvensjonen artikkel 7 jf artikkel 10.

Ved forberedelsene av bunkerskonvensjonen var lenge ansvarskonvensjonens løsning om kanalisering av ansvaret til den registrerte eieren valgt av delegatene. Det var nok den løsningen delegatene burde ha holdt seg til.

I LEG/CONF.12/9 side 2 foreslår P&I foreningene at det å utvide kretsen av ansvarlige vil kunne skape vanskeligheter, og at en mer praktisk ordning ville være å gjøre de andre partene ansvarlig dersom det ikke var mulig å oppnå dekning fra den registrerte eieren, eller hans ansvarsassurandør. Dette ble ikke vurdert av Legal Committee på bakgrunn av tidsmangel.⁹⁵

Etter min mening ville dette kunne være en rimelig løsning, da behovet for å få dekning fra de andre partene bare oppstår dersom den registrerte eieren ikke oppfyller. Man får da en mellomløsning mellom løsningen som foreligger i ansvarskonvensjonen, og den foreliggende ordningen i bunkerskonvensjonen, ved at man har en mulighet til å oppnå dekning fra de andre ansvarlige partene dersom den registrerte eieren ikke oppfyller.

I noen unntakstilfeller vil ordningen med flere ansvarlige komme godt med for skadelidte.

Dette vil være når ansvaret etter bunkerskonvensjonen er større enn hva den registrerte eier er pliktig å forsikre etter artikkel 7 nr. 1.

Bakgrunnen for at dette bare vil gjelde i unntakstilfeller er at dersom LLMC begrensingsregimet får anvendelse blir resultatet at dersom den registrerte eier utbetaler erstatning opp til begrensingsbeløpet, anses han for å ha dekket det totale ansvaret, jf. artikkel 11 nr. 3.

Det er en rekke tilfeller hvor den utvidede krets vil kunne bli ansvarlig.

For det første kan dette være tilfelle dersom skipet som har forårsaket forurensningsskaden ikke er underlagt forsikringsplikt og direktekravsadgang etter

⁹⁵ Patrick Griggs, s 5.

bunkerskonvensjonen artikkel 7. Her vil skadelidte kunne rette kravene sine mot den utvidede krets.⁹⁶

Videre kan den utvidede krets bli holdt ansvarlig i de tilfeller hvor kravet etter bunkerskonvensjonen ikke faller inn under ordlyden i LLMC. Dette vil kunne være i tilfelle av tapt fortjeneste, eller kostnader til gjenopprettelse av miljøet, som etter drøftelsen i kapittel 3.1. Ansvar for disse tiltak vil da være ubegrenset, og når forsikringsansvaret til registrerte eier er uttømt, vil de skadelidte kunne rette sine resterende krav til den utvidede krets.

Ytterligere vil den utvidede krets gjøre seg gjeldende dersom man i konvensjonsstaten hvor forurensningsskadene har oppstått, har foretatt en reservasjon etter LLMC artikkel 18 nr. mot artikkel 2 nr. 1 bokstav d og e. Her vil de andre personene kunne bli holdt ansvarlig, se drøftelsen under i forhold til norsk rett.

Det siste tilfellet hvor man vil kunne benytte seg av den utvidede krets er hvor ansvaret etter bunkerskonvensjonen begrenses etter et nasjonalt eller internasjonalt regime hvor ansvaret for bunkersoljesøl er ubegrenset, eller overstiger grensene i LLMC 1976, jf. 1996, jf artikkel 7.

Avslutningsvis kan man si at begrunnelsen for ansvarskanaliseringen i bunkerskonvensjonen hovedsaklig ser god ut på papiret ettersom de skadelidte har flere de kan rette krav mot, mens det i realiteten er forsikringsplikten pålagt den registrerte eier og adgangen til direktekrav som sikrer skadelidte dekning i de fleste tilfeller. De ulike unntakstilfellene viser imidlertid at den utvidede krets av ansvarlige personer i noen særtilfeller vil få anvendelse, og dette er en akseptabel erstatning for et eventuelt tilleggsfond. Men etter min mening ville dette ansvaret og ytterlig mer ha blitt bedre ivaretatt ved et tilleggsfond tilsvarende fondskonvensjonen, ettersom fondet i tillegg også vil dekke de tilfeller hvor ansvaret overgår det totale begrensingsbeløpet i LLMC, jf. LLMC artikkel 11 nr. 3, jf. artikkel 7 i bunkerskonvensjonen.

⁹⁶ De La Rue og Anderson, 261.

3.3.1.2 Hvordan blir denne løsningen i norsk rett?

Mest praktisk i norsk rett vil denne ansvarskanaliseringen være der forsikringen til registrert eier av en eller annen grunn ikke gir dekning eller tilstrekkelig dekning. Skadelidte har dermed behov for å rette sitt krav mot andre som omfattes av skipseierbegrepet i bunkerskonvensjonen.

Dette da Norge med hjemmel i artikkel 18 i begrensingskonvensjonen fastsatte høyere ansvarsgrenser for opprydningsaksjoner m.m. etter sjøl. §172a. Denne særreguleringen er utenfor den tvungne forsikringspliktes omfang. Det er imidlertid ikke alle tilfeller av bunkersoljesøl som vil falle inn under denne særreguleringen, ettersom §172a bare gjelder dersom skipet er ”sunket, strandet, forlatt eller blitt vrak”. Forutsetningen for at særreguleringen skal gjelde for bunkersoljesøl er dermed at skipets situasjon faller inn under beskrivelsen i §172a nr 1. Kolliderer to lasteskip med følgende bunkersoljesøl, vil det være reglene i §172, jf. §175 som gjelder for tilfellet, og ikke de høyere ansvarsgrensene etter §172a jf. §175a.

Den utvidede krets av ansvarlige vil her være aktuell for de bunkersoljesølkrav som faller innenfor §172a.

Eksempelvis hvor ansvaret til skipseieren etter ansvarsgrensene i sjøloven §175a overstiger beløpsgrensen for forsikring etter bunkerskonvensjonen. Overskridelsen av beløpsgrensen vil da ikke ha noen betydning, siden de fleste skip vil ha en alminnelig P&I forsikring som vil bli anvendt til å oppfylle forsikringsplikten etter bunkerskonvensjonen. Skadelidte vil da ha rett til direktekrav for den overskytende del også mot den ”frivillige” P&I forsikringen, jf. §188 tredje ledd.⁹⁷

Dermed vil den utvidede kretsen av ansvarlige personer i bunkerskonvensjonen komme til anvendelse ved den norske særreguleringen etter §172a, jf. §175a.

⁹⁷ Falkanger og Bull, s 196.

3.3.1.3 Bunkerskonvensjonen – et supplerende erstatningsfond

Bunkerskonvensjonen har ikke noe supplerende erstatningsfond for de krav som ikke blir dekket etter ansvarsreglene i bunkerskonvensjonen. I ansvarskonvensjonen har man som nevnt tidligere det internasjonale erstatningsfondet som har til hensikt å sørge for full dekning for de skadelidte som ikke oppnår full dekning etter 1992 ansvarskonvensjonen. Dette annet laget er finansiert gjennom avgifter for mottatt bestandig olje hos konvensjonsstatene.

Å danne et supplerende erstatningsfond til bunkerskonvensjonen vil da få det samme formålet som etter fondskonvensjonen av 1992. De skal bidra til å dekke krav som ikke har fått full dekning etter bunkerskonvensjonen. Tanken er ikke at suppleringsfondet skal medføre et lavere rederansvar. Rederansvaret avhenger av de gjeldende begrensingsregimet i de enkelte konvensjonsstatene.

Spørsmålet blir derfor om det er behov for et tilsvarende internasjonalt suppleringsfond for de kravene som ikke blir dekket fullt ut etter bunkerskonvensjonens ansvarsregler.

Hovedproblemstillingen som gjør seg gjeldende ved spørsmålet om opprettelse av et suppleringsfond, er hvem som skal bidra til dette fondet.

Under forberedelsene av bunkerskonvensjonen ble det besluttet å ikke danne et suppleringsfond, da det ble hevdet at det vil nok ikke være mulig å danne et lignende internasjonalt erstatningsfond tilsvarende ansvarskonvensjonen av 1992, eller HNS-konvensjonen, ettersom det i disse tilfellene er tale om avgifter pålagt den risikofylte lasten som mottas.⁹⁸

Dette er ikke tilfellet ved bunkersoljesøl, da bunkersoljen knyttes til den direkte driften av skipet, og ikke varen som mottas. Dette tilsier at det vil være vanskelig å pålegge alle som transporterer varer sjøveien å betale en avgift for å dekke bunkersoljesøl. Da mottaker ikke løper en risiko for at deres varer vil utgjøre en

⁹⁸ LEG 74/4/4

forurensningsfare, og dette taler for at det ikke foreligger tilstrekkelige incentiver for mottaker til å bidra til et suppleringsfond.

På den andre siden medfører lasteeiers behov for å frakte lasten via sjøveien en risiko for forurensningsskade, da skipet for å kunne seile denne strekningen behøver tilstrekkelig drivstoff. Dette tilsier at det vil være forsvarlig, og mulig å pålegge lasteeier en avgift til et suppleringsfond.

Hensynet til skadelidte utgjør også et sterkt argument for at det er nødvendig med et internasjonalt suppleringsfond ettersom begrensningsbeløpene i mange tilfeller ikke er tilstrekkelige, og bunkersoljesøl kan medføre store og kostbare opprydingsaksjoner.

En annen forsvarlig løsning ville kunne være å pålegge reder eller den som er ansvarlig for skipet en avgift som går til et suppleringsfond for bunkersoljesøl. Avgiften kan eksempelvis pålegges reder hver gang skipet ankommer en havn i en konvensjonsstat. Avgiften vil da gjelde for anløp i alle havner i konvensjonsstaten på denne reisen. Da knyttes avgiften direkte til driften av skipet, og man får en god basis for et suppleringsfond. Skipets bunkersbeholdning utgjør en risiko når skipet seiler, og noen bør være ansvarlig for å dekke denne risikoen. Bakgrunnen for at den registrerte eier/reder ikke er gjort ansvarlig for dette er fordi han allerede er ansvarlig for å tegne forsikring etter bunkerskonvensjonen, og at det ikke er forsvarlig å øke begrensningsbeløpet av hensyn til rimelige forsikringsordninger i markedet. Denne tankegangen som ble lagt til grunn ved utarbeidelsen av bunkerskonvensjonen i IMO trenger imidlertid ikke å legge et hinder for å etablere et suppleringsfond med andre midler. Avgiften vil reder uansett delvis kunne få dekket gjennom prisreguleringer av transporten, og dermed blir fondets inntektsskapende avgift indirekte delt mellom varemottakerne og rederne. Dette da alle skip som seiler i en konvensjonsstat vil pålegges den samme avgiften, og dermed vil ny likevekt oppstå til en høyere pris og et lavere volum (avhengig av etterspørsels- og tilbudskurvenes relative helning).⁹⁹

⁹⁹ Røsæg, "The impact of insurance practices on liability conventions". MarIus No 283.

Et annet problem ved etablering av erstatningsfond for bunkersoljesøl er at bunkerskonvensjonen omfatter et meget høyt antall skip, og det vil bli en omfattende prosess dersom ethvert skip som frakter varer blir pålagt å betale en avgift for hver gang det går til havn i en konvensjonsstat. Dette vil være både kostnads- og tidskrevende for de som skal administrere fondet, sett hen til antall reiser, og at det er over 40 000 skip¹⁰⁰ som vil være forsikringspliktige etter bunkerskonvensjonens regime. Bakgrunnen for at ordningen fungerer for det internasjonale erstatningsfondet er at det er tale om en farlig last med betydelig færre skip. Det følger motsetningsvis av Måns Jacobbsons artikkel at ansvarskonvensjonen bare omfatter 4000 skip.¹⁰¹ Imidlertid er dette en ordning som vil la seg administrerte, da sertifikatplikten i bunkerskonvensjonen lar seg administrere.

Videre tilsier behovet for et suppleringsfond til bunkerskonvensjonen at man må bære administrasjonsbyrden for å oppnå en bedre mulighet for fullstendig dekning for de skadelidte.

På den andre siden er det blitt hevdet at det ikke foreligger behov for et internasjonalt suppleringsfond. I Legal Committee i IMO ble det i en rapport fra den internasjonale P&I foreningen klargjort at bunkersoljesølulykker bare i et fåtall saker har oversteget begrensningsbeløpet etter LLMC 1996.¹⁰² P&I-foreningen konkluderte med at det i de fleste tilfeller er tilstrekkelig med dekning etter LLMC 1996 for å dekke skadene ved bunkersoljesøl, og at det bare er 8 av 595 innmeldte ulykker siden 2000 som har medført skader over begrensningsbeløpet etter LLMC 1996. I fire av disse statene hadde LLMC 1996 trådt i kraft, og i de fire andre var ikke LLMC 1996 ratifisert.¹⁰³

I fire av sakene hvor 1996 LLMC hadde trått i kraft var begrensningsbeløpet overskredet med betydelige beløp. Beløpene strekker seg fra USD 9,5 millioner til USD 50-60 millioner over begrensningsbeløpet i LLMC 1996.

¹⁰⁰ Måns Jacobbson, Bunker Convention in force side 33.

¹⁰¹ Ibid s. 32.

¹⁰² LEG 96/6/2 s 1-3.

¹⁰³ Ibid

I de fire resterende ulykkene var det en av kravene som oversteg begrensingsbeløpet med USD 1 million, og dette var i en stat hvor LLMC 1996 var ratifisert, men ikke trådt i kraft. I en av de tre resterende statene ble LLMC 1996 ratifisert etter ulykken, men beløpet i ulykken oversteg begrensingsbeløpet med USD 19 millioner, og i de to siste statene var verken LLMC 1976 eller LLMC 1996 ratifisert pr. 28.august 2009.¹⁰⁴

De åtte ulykkene representerer på den ene siden bare 1,34 % av det totale antallet rapporterte bunkersoljesøl fra år 2000. Dette kan tilsi at det ikke foreligger et stort behov for et suppleringsfond ved bunkersoljesøl.¹⁰⁵

På den andre siden er det bare 45 stater i verden som har ratifisert LLMC 1996. 39 av bunkerkonvensjonens medlemsstater er ikke medlem av dette regimet, og her vil dermed den tilgjengelige dekningen i noen tilfeller være enda lavere. Statistikken presentert av den internasjonale P&I-foreningen kan dermed ikke anses som et holdbart argument for at det ikke foreligger et behov for et supplerende erstatningsfond for bunkersoljesøl. Det er fortsatt 52 stater som tilhører begrensingsregimet i LLMC 1976.¹⁰⁶ Dermed vil det være en rekke bunkersoljesølskrav som ikke vil få full dekning, og dette tilsier dermed at det er et behov for supplerende kompensasjon ved bunkersoljesøl.

Et annet alternativ vil være å innføre et sterkere virkemiddel for å få statene til å ratifisere LLMC 1996, da LLMC 1996 er det begrensingsregimet som gir størst dekning ved bunkersoljesøl. Dette kan videre underbygges ved at begrensingsbeløpene i LLMC 1996 nå har blitt oppjustert, med virkning innen 36 måneder ved stilletende aksept. Bakgrunnen for endringen var nødvendigheten av en inflasjonsjustering av begrensingsbeløpet, i tillegg til at begrensingsbeløpet har blitt ansett for lavt ved bunkersoljesøl.¹⁰⁷

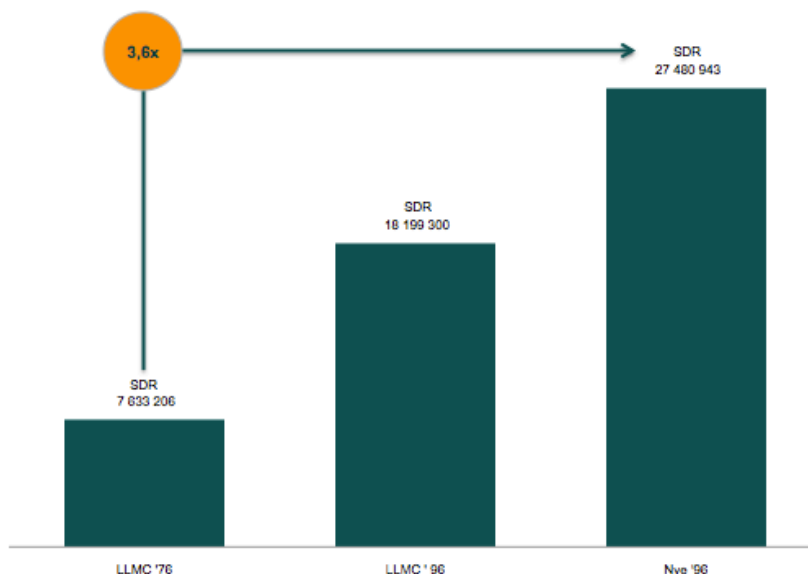
¹⁰⁴ LEG 96/6/2 s. 1.

¹⁰⁵ Ibid s. 3.

¹⁰⁶ www.imo.org ”status – x- 2.xls”

¹⁰⁷ Pressemelding IMO 19.april 2012. <http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/12-LLMC-Prot-limits.aspx>

Skillet mellom de ulike dekningsbeløpene i LLMC 1976, 1996, og endringene i 1996 kan illustreres med dette diagrammet:



Bunkerskonvensjonen har et vedlegg som oppfordrer alle stater til å ratifisere eller tiltre 1996 LLMC-protokollen for å øke begrensingsbeløpet.¹⁰⁸ Resolusjonen gav imidlertid ikke den ønskede tilslutning, da majoriteten av verdenstonnasjen fortsatt tilhører 1976 LLMC-regimet. Resultatet av dette er dermed at begrensingsbeløpene er betydelig lavere i mange av bunkerskonvensjonsstatene.

Kompromissløsningen, som følge av et manglende annet lag, ble dermed å utvide kretsen av ansvarlige personer i tråd med OPA 90, slik at skadelidte skulle kunne søke kompensasjon av en større krets av personer dersom skipseieren ikke var i stand til å dekke kravet. Dette gir imidlertid i de fleste tilfeller ikke noen større dekning til skadelidte, og det kan være hensiktsmessig å stille spørsmål ved begrunnelsen for at det ikke ble etablert et suppleringsfond.¹⁰⁹

3.3.1.4 Burde bergere og andre som bistår ved bunkersoljesøl være beskyttet mot ansvar etter bunkerskonvensjonen

En annen viktig forskjell mellom bunkerskonvensjonen og ansvarskonvensjonen er at det i bunkerskonvensjonen ikke finnes noen bestemmelse som fratar de som

¹⁰⁸ Annex 1, Bunker Convention. Conference Resolution on Limitation of Liability

¹⁰⁹ Bunkerskonvensjonen artikkel 7

utfører preventive tiltak, opprydding eller bergningsaksjoner ved bunkersoljesøl fra ansvar for eventuelle skader bistanden kan medføre.

De som bistår ved et bunkersoljesøl er dermed ikke beskyttet mot erstatningskrav etter bunkerskonvensjonen, og kan bli erstatningsansvarlig etter de gjeldende nasjonale erstatningsregler.

Etter 1992-ansvarskonvensjonen og HNS-konvensjonen er alt ansvar kanalisert til skipets eier. Konvensjonene fritar blant annet medlem av besetningen, ansatte hos eieren eller andre som eieren svarer for. Losen eller personer som utfører tjenester for skipet, rederen, disponenten, befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av last, de som utfører berging med samtykke fra skipets side eller offentlig myndighet, og de som treffer preventive tiltak.¹¹⁰

Begrunnelsen for en slik beskyttelse av bergere er at de kan gripe raskt inn ved ulykker, og dermed være med på å forhindre eller redusere forurensningsskadene. Dersom det foreligger en risiko for å pådra seg ansvar i en aksjon hvor man bidrar med beredskapspersonell vil det kunne føre til at aktørene vegrer seg for å gripe inn. Ved slike ulykker er tiden verdifull. Oljen kan spre seg meget raskt på kort tid, særlig dersom det er vanskelig vær. Dermed er man i slike aksjoner avhengig av at beredskapspersonell kommer hurtig til.

De som trår inn blir ansett som gode hjelpere for å forhindre at forurensning skjer, eller begrenser forurensningens omfang, og er en interesse man må beskytte. Med dette som bakgrunn blir det ansett som feil å pålegge disse ansvar for eventuelle feilhandlinger som kan oppstå ved en opprydningsaksjon.

Begrunnelsen til ansvarskanaliseringen i ansvarskonvensjonen og HNS-konvensjonen er meget fornuftig, og fører nok til at bergere ikke vegrer seg for å gripe inn.

¹¹⁰ Ansvarskonvensjonen artikkel 3 nr 4 bokstav a-f og HNS-konvensjonen artikkel 7.

Det er derfor naturlig å stille spørsmål ved begrunnelsen for at man ikke valgte en slik ansvarskanalisering i bunkerskonvensjonen.

En gruppe av interesseorganisasjoner inkludert ITOPF, CMI, Intertanko, IAPH, ICS, IG, ISU, OCIMF og BIMCO leverte inn en sammenstilling av deres meninger angående problemstillingen til Diplomatkonferansen i IMO. Deres ønske var en bestemmelse som beskyttet bergere og beredskapspersonell mot ansvar ved opprydningsaksjoner i tilknytning til bunkersoljesulykker.¹¹¹ Dette forslaget ble avvist av Diplomatkonferansen.

Argumentene som ble benyttet for at man i bunkerskonvensjonen ikke skulle beskytte bergere og beredskapspersonellet var at det ville være i strid med ”forurenseren betaler” prinsippet, og at ingen skal fratras ansvar når man ikke har et annet lag i tilknytning til konvensjonen.¹¹² På den andre siden er det ikke helt riktig å anse beredskapspersonellet, som griper inn for å hjelpe til, som forurenser. Beredskapspersonellet har fagkompetanse på dette området, og utfører denne tjenesten som en del av deres virke. Dersom de blir ansvarlig for eventuelle feilskjær som kan skje i opprydningsaksjoner, vil det kunne medføre at private aktører vegrer seg fra å gripe inn når de ikke har en lovpålagt plikt til å hjelpe til. Videre blir de som handler med forsett, eller grovt uaktsomt, ansvarlige for sine handlinger dersom de hadde forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Imidlertid foreligger det et profesjonsansvar som tilsier at de som bistår ved et oljesøl må handle forsvarlig. Om de ikke handler forsvarlig er det rimelig at de må stå til ansvar for sine handlinger. Dermed kan den manglende kanaliseringen anses å være en fornuftig løsning ettersom man etter bunkerskonvensjonen ikke har et supplerende annet lag tilsvarende ansvarskonvensjonen og HNS-konvensjonen, hvor skadelidte som i mye større grad er sikret dekning for kravene sine. Dette til tross for at det er behov for at bergere og andre som bistår i en slik situasjon griper hurtig inn ved bunkersoljesøl.

¹¹¹ LEG/CONF.12/8

¹¹² LEG 79/6/1 s 8

Løsningen i bunkerskonvensjonen, som følge av de overnevnte problemstillinger, ble at dette var en problemstilling som måtte løses i nasjonal rett.¹¹³ Det ble utarbeidet en resolusjon som oppfordret konvensjonsstatene til å foreta en vurdering om det forelå et behov for å innføre en særregulering i nasjonal rett for beskyttelse av ”persons taking measures to prevent or minimize the effects of bunker oil pollution”¹¹⁴

3.3.1.5 Hvordan er ansvaret kanalisert i norsk rett ?

I sjøloven §185, jf. §193 annet ledd bokstav d og e er berger unntatt fra ansvar: ”noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet” eller “noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense skade eller tap som er omfattet av §191”.

Begrunnelsen for at man valgte å unnta bergere fra ansvar følger av ot.prp.nr.77 (2006-2007) punkt 7.1 på side 15: “Grunnen til at man velger en slik løsning er først og fremst at bunkerskonvensjonen skiller seg fra CLC-konvensjonen, ved at det ikke er noe internasjonalt erstatningsfond. Det ble derfor ansett som mer betenkelig i forhold til de skadelidtes interesser om konvensjonen skulle beskytte andre involverte personer mot alminnelig ansvar.[...] Under forhandlingene var det imidlertid mye debatt om spørsmålet.[...] Flertallet (herunder Norge) mente imidlertid at både preventive hensyn og hensynet til skadelidte taler mot at man beskytter slike personer mot uaktsomhetsansvar etter vanlige erstatningsregler. Som et kompromiss vedtok diplomatkonferansen en resolusjon om at statene skal vurdere å innta regler om at personer som gjør tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, skal beskytte mot ansvar, med mindre vedkommende selv har forårsaket skaden forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse for at skade sannsynligvis vil oppstå. [..]”.

Videre uttaler Fiskeri- og kystdepartementet, Den Norske Advokatforeningen og Norges Rederiforbund at Norge bør innføre regler om ansvarskanalisering ved bunkersoljesølskade, ettersom de mener det er urimelig om det skal gjelde andre

¹¹³ LEG/CONF.12/1 Draft resolution on Responder Immunity

¹¹⁴ LEG/CONF.12/2 ANNEX 2

regler om kanalisering for oljesølsskade som er omfattet av bunkerskonvensjonen, og at manglende ansvarskanalisering gjøre det vanskelig å få leid inn bistand fra andre aktører innen oljevernberedskap.

Det foreligger imidlertid ingen eksempler i Norge som tilsier at fraværet av regler om ansvarskanalisering ved bunkersoljesøl har ført til vanskeligheter med å få utført tiltak for å hindre eller begrense skade.¹¹⁵ Hensynet til skadelidte tilsier at det ville vært forsvarlig å ikke ha en slik ansvarskanalisering.

Departementet mener imidlertid at innføring av ansvarskanalisering i liten grad svekker skadelidtes dekningsmuligheter som følge av forsikringsplikten og direktekravsadgangen.

Dermed er bergere og andre som bistår ved bunkersoljesøl beskyttet mot ansvar i norsk rett.¹¹⁶

3.3.1.6 Rederens kostnader til egne oppryddingstiltak etter norsk rett

Det har i teorien blitt stilt spørsmål ved begrensingsordningen som medfører at det ansvarlige ikke kan melde sine kostnader ved oppryddingsaksjoner i begrensingsfondet etter LLMC.¹¹⁷

Det er ikke adgang for de ansvarlige etter sjøloven §172, jf. §175 til å melde sine krav for oppryddingstiltak i begrensingsbeløpet.

Rettstilstanden er imidlertid annerledes for de krav som kan begrenses etter sjøloven § 172a.¹¹⁸

Det følger av §179 at krav som gjelder "rimelige utgifter til tiltak som nevnt i §172a som noen med rett til ansvarsbegrensning etter §175a har foretatt etter en

¹¹⁵ Ot.prp. nr.77 (2006-2007) s 15

¹¹⁶ Ibid

¹¹⁷ Chao Wu, s 563.

¹¹⁸ Norges forbehold etter artikkel 18 i LLMC 1996.

hendelse for å avverge eller begrense skade, er likestilt med andre krav ved fordelingen av ansvarsbeløpet.”¹¹⁹

Hensikten bak reglene som åpner for at den ansvarliges kostnader til avvergende- og begrensende tiltak skal inngå i ansvarsbegrensningsbeløpet er å gi rederen incentiver til selv å foreta opprydningstiltak. I stedet for å ha et regelverk som legger til rette for at den ansvarlige skal kunne forholde seg passiv og vente på forurensningsmyndighetens inngrep, skal begrensingsretten bidra til at den ansvarlige umiddelbart iverksetter tiltak når det oppstår akutt forurensning.¹²⁰ Bestemmelsen i §179 bygger på sjølovens §195 tredje ledd, hvor den tilsvarende ordningen gjelder for ansvarskonvensjonen.

Denne løsningen vil imidlertid medføre at de samlede kravene ved en bunkersoljesølulykke vil overstige begrensingsbeløpet, og da vil beløpet som skal utbetales til de skadelidte bli redusert med en sum som svarer til den delen av fondet som eierens kostnader utgjør. Denne løsningen kan dermed anses som både en positiv og negativ løsning. Fordi ordningen gir den ansvarlige et større incentiv til å gripe inn, slik at det foreligger en sannsynlighet for at skadene blir mindre, men på den andre siden blir beløpet som er tilgjengelig for skadelidte mindre. Virkningen for de skadelidte anses å være den samme, siden alternativet er at alle tiltak ble utført av myndighetene, og disse utgiftene hadde blitt meldt inn til fondet.¹²¹

Løsningene som er valgt i de norske særreguleringene er etter min mening mer hensiktsmessig ettersom alle parter som følge av dette ikke vegrer seg for å gripe inn. Dette kan lede til at forurensningsskader blir forhindret eller begrenset, noe som er en fordel både kostnadmessig og for miljøet.

3.3.1.7 Grensedragningen mellom bunkerskonvensjonen og 1992-ansvarskonvensjonen

I grensedragningen mellom bunkerskonvensjonen og ansvarskonvensjonen kan det være hensiktsmessig å se nærmere på situasjonen hvor det forekommer

¹¹⁹ Bestemmelsen i §179 ble tilføyd ved lov av 17.juni 2005 nr.88.

¹²⁰ Ot.prp. nr.79 (2004-2005) s 39.

¹²¹ Ibid s 40.

bunkersoljesøl fra et tankskip, og hvor grensen mellom bunkerskonvensjonen og ansvarskonvensjonen går.

Det følger av artikkel 4 nr. 1 i bunkerskonvensjonen at "This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention".

Bunkerskonvensjonen gjelder dermed ikke for forurensningsskader definert i ansvarskonvensjonen, selv om man ikke får kompensasjon etter ansvarskonvensjonen.

1992-ansvarskonvensjonen omfatter "skip som transporterer bestandig olje som last i bulk, samt under etterfølgende reiser med mindre det godtgjøres at det da ikke har rester av slik oljetransport om bord".¹²² Definisjonen av skip tilsier dermed at dersom et tankskip er lastet, eller er på en etterfølgende reise med rester av slik oljetransport om bord, og det skjer en ulykke hvor bestandig bunkersoljesøl lekker fra tankskipet, vil dette ansvaret dekkes etter ansvarskonvensjonen selv om det er bunkersoljen som utgjør forurensningsskaden.

Artikkel 4 nr. 1 i bunkerskonvensjonen medfører at noen oljesøl ikke vil være omfattet av et begrensningsregime.

Dette gjelder for eksempel hvor ubestendig bunkersolje lekker fra et tankskip. Oljesølet vil da verken være omfattet av bunkerskonvensjonen eller ansvarskonvensjonen. Tilsvarende gjelder for bunkersoljesøl fra et lastet tankskip som seiler i en stat som ikke er medlem av ansvarskonvensjonen, men er medlem av bunkerskonvensjonen.¹²³

En uheldig konsekvens av ekskluderingen i artikkel 4 nr. 1 er dersom et ulastet tankskip med rester av bestandigolje søler bunkersolje i en av de gjenværende statene som er medlem av 1969-ansvarskonvensjonen og bunkerskonvensjonen, men ikke 1992-ansvarskonvensjonen. Ettersom 1969-konvensjonen bare gjelder

¹²² Sjøloven §191(3).

¹²³ Jacobsson, s 24.

for lastede tankskip, og bunkerskonvensjonen ikke kommer til anvendelse ettersom hendelsen faller innenfor 1992-ansvarskonvensjonens område, står man også her overfor et tilfelle som ikke er dekket av et ansvarsregime.

Samlet skaper artikkel 4 nr. 1 en rekke tilfeller hvor det ikke vil være noe internasjonalt ansvarsregime som regulerer ansvaret etter ulykken. Dette kan anses å være en uheldig konsekvens av denne bestemmelsen. Formålet til bunkerskonvensjonen er å være den siste puslebrikken i det internasjonale ansvareregimet ved oljesøl. Hensikten er ikke å sørge for ansvar etter bunkerskonvensjonen for de stater som ikke har ratifisert 1992-ansvarskonvensjonen. Stater som har valgt å ikke ratifisere 1992-ansvarskonvensjonen, ønsker naturligvis heller ikke å være medlem av en konvensjon som likevel påtvinger ansvar etter 1992-ansvarskonvensjonen.¹²⁴

Forholdet mellom bunkerskonvensjonen og 1992-ansvarskonvensjonen medfører at statene bør vurdere å ratifisere begge konvensjonene for å sørge for at alle fartøy er underlagt ansvar.¹²⁵

4 BUNKERSKONVENSJONEN I NORSK RETT

4.1 Konsekvenser av bunkerskonvensjonens manglende begrensingsregime

Etter bunkerskonvensjonen er det bare forsikringsplikten som er begrenset etter bunkerskonvensjonen artikkel 6 og 7. Bunkerskonvensjonen setter ingen begrensninger for konvensjonsstatene dersom de ønsker å etablere andre særreguleringer utover forsikringsplikten etter artikkel 7 i konvensjonen.

I norsk rett har man valgt LLMC 1996-begrensingsregimet i tråd med resolusjonsoppfordringen i bunkerskonvensjonen. Reglene om ansvarsbegrensning i sjøloven kapittel 9 gjennomfører i utgangspunktet Londonkonvensjonen 1976 om

¹²⁴ LEG 80/4/1 s 3

¹²⁵ Ibid

begrensning av ansvaret for sjørettslige krav, slik den er endret ved 1996-protokollen.

Artikkel 18 nr. 1 i 1996-begrensningskonvensjonen åpner for at stater kan ta forbehold som unntar konvensjonens visse typer tap knyttet til vrakfjerning, opprensning og lignende etter sjøulykker etter art. 2 bokstav d og e. Norge tok et slikt forbehold 28. juni 2002 etter Sjølovkomiteen sin tilrådning til Justisdepartementet 16. november 2001.¹²⁶

I NOU 2002:15 foreslo Sjølovkomiteen nye regler i sjøloven med høyere ansvarsgrenser for slike tap som forbeholdet gjelder. På side 36 viser sjølovkomiteen til sjøulykker i de senere år som har vist at reglene om grenser for det sjørettslige ansvaret ikke er gode nok, fordi beløpene ikke er høye nok til å gi full dekning. Komiteen fremhevet behovet for at slike kostnader blir båret av den ansvarlige. Da det vil være vesentlig for å sikre at nødvendige oppryddingstiltak vil bli gjennomført i tide i samsvar med de prinsippene som ligger til grunn for annen lovgivning, særlig forurensningsloven.

Forbeholdet fra LLMC som er aktuelt ved bunkersoljesøl gjelder krav i anledning heving, fjerning, ødeleggelse eller uskadeliggjøring av et skip som har sunket, strandet, er etterlatt eller har blitt vraket, samt alt som er eller har vært om bord i skipet.¹²⁷ I tillegg til tiltak truffet for å avverge eller begrense tap som ansvaret ville vært begrenset etter §172a, samt tap som skyldes slike tiltak.¹²⁸

De tilfellene hvor de høyere ansvarsgrensene i den norske særreguleringen vil gjelde for bunkersoljesøl er hvor sølet er omfattet av §172a første ledd, når skipet ”har sunket, strandet, er etterlatt eller har blitt vraket”. For bunkersoljekrav hvor dette ikke er tilfelle, som for eksempel dersom skipet har kollidert og det lekker bunkersolje, er det §172 første ledd nr. 3 og nr. 4, jf. §175 som vil gjelde for dette ansvaret, og ikke særreguleringen i §172a jf. §175a.

¹²⁶ NOU 2002:15

¹²⁷ Sjøloven §172a nr 1.

¹²⁸ Sjøloven §172 a nr 2 og 3.

I Ot.prp. nr.16 (2008-2009) la Justisdepartementet frem forslag til endringer i sjøloven §175a om avgrensning av ansvaret for krav som gjelder opprydningstiltak etter sjøulykker, jf. sjøloven §172a. Forslaget gjelder en økning av begrensningsbeløpet til det dobbelte for skip på over 2000 tonn.

Spørsmålet blir om man burde etablert et avgrenset eller ubegrenset ansvar i tilknytning til opprydningstiltak ved ulykker, ettersom begrensningsregimet i norsk rett etter bunkerskonvensjonen åpner for denne muligheten.

Ulykken med MS "Server" satte i gang debatten om ansvarsgrensene etter sjøloven kapittel 9 burde økes. Ulykken viste at ansvarsgrensene i sjøloven §175a ikke var høye nok til å gi full dekning i alle de tilfeller man kan tenke seg, i tråd med departementets uttalelse i Ot.prp. nr.79 (2004-2005). Det viktigste etter Justisdepartementets syn var at ansvarsgrensene er så høye at de vil dekke hele tapet fullt ut i alle tilfelle man kan se for seg, også i de helt spesielle sakene der det samlede tapet blir mye større enn normalt.¹²⁹

Bør ansvaret, sett i lys av Server-ulykken være ubegrenset, slik som i petroleumsloven, eller bør det settes et begrensningsbeløp som gir dekning for alle tenkelige ulykker.

Prinsippet om at forurenseren skal betale kan tale for at ansvaret bør være ubegrenset. Det er forurenseren som har skapt problemet som myndighetene nå står overfor, og forurenseren bør da ta ansvar for alle konsekvenser og kostnader som følger av hans handlinger. Det vil heller ikke være mulig å tenke seg de samlede tap i alle tilfeller, noe som taler for at man bør ha et ubegrenset ansvar. Det kan underbygges med at f.eks både Australia og Frankrike har etablert et ubegrenset ansvar for krav etter LLMC artikkel 2 bokstav d og e.

Rederens ansvar bør derfor være ubegrenset, i likhet med normalsituasjonen ved landbasert virksomhetsansvar. Forsikringen behøver ikke å være ubegrenset som følge av dette. En økning av ansvarsgrensene i tillegg til et ubegrenset ansvar for

¹²⁹ Ot.prp. nr.79 s 23.

de ansvarlige vil sikre at alle tenkelige kostnader ved en opprydningsaksjon blir dekket i tråd med forurenseren betaler prinsippet.

Derimot vil det være mer forsvarlig av hensyn til skipsfartsnæringen å ha et begrenset ansvar som er høyt nok til å dekke hele tapet i alle tilfeller i tråd med økningen i §175a. Et ubegrenset ansvar for reder i katastrofetilfeller vil kunne medføre en svært stor økonomisk belastning, med avgjørende følger for videre drift.

Det vil følgelig være tilstrekkelig med en økning av ansvarsgrensene i tråd med forslagene i forarbeidene, under den forutsetning at man foretar en løpende vurdering av om ansvarsgrensene er høye nok til enhver tid, i tråd med vurderingen som ble gjort etter endringen av ansvarsgrensene i 2005, jf. Ot.prp. nr.16 (2008-2009).

4.2 Forholdet mellom begrensingsretten i sjøloven kapittel 9 og tiltakspikten etter forurensningsloven

Et godt eksempel for å illustrere dette er Server saken. I dette tilfellet var ikke bunkerskonvensjonen implementert i norsk rett, men problemstillingen som reises i er likevel av interesse for å forstå problematikken rundt bunkersoljesølulykker og begrensingsbeløpet i norsk rett.

12. januar 2007 inntraff ulykken ”Server” ved Fedje, ulykken resulterte i et utslipp på ca. 380 tonn bunkersolje. Begrensingsbeløpet på ca. 240 millioner kroner er oppbrukt, og akterdelen av skipet ligger fortsatt på ulykkesstedet. Akterskipet er tømt for bunkersolje, og faren for akutt forurensning er eliminert. Men det er likevel uheldig at akterskipet ligger igjen innenfor grensene for Hellisøy naturreservat.

Kystverket påla Avena Shipping Co. Ltd. og Dalnave Navigation Inc, som henholdsvis eier og reder av skipet MS ”Server” å fjerne akterskipet etter forurensningsloven §37, jf. §28. Det kravet har redersiden påklaget. Klagen gjelder blant annet forholdet mellom sjølovens begrensingsrett og forurensningslovens

tiltaksplikt, og det er denne problemstillingen som vil bli gjenstand for analyse i det følgende.

Reder mener at begrensingsretten prekluderer tiltaksplikten. Kystverket på den andre siden mener at tiltaksplikten består uavhengig av begrensingsretten, men at rederen har mulighet til å melde kostnadene i et eventuelt begrensingsfond, jf. sjøloven §179.

Spørsmålet blir hvem som er ansvarlig for skjebnen til Servers akterskip som ligger i naturreservatet. Er reder som følge av tiltaksplikten i forurensningsloven ansvarlig for å fjerne akterskipet, eller prekluderer begrensingsretten etter sjøloven tiltaksplikten, slik at dersom begrensingsbeløpet er overskredet, er resultatet at skipet blir liggende, med mindre staten beslutter å betale fjerningen.

Kystverket baserer ansvarsgrunnlaget i denne saken på forurensningsloven §76, jf. §74 og §7 (tiltaksplikten).

Utgangspunktet for vurderingen blir om vrakfjerningsplikten inngår i begrensingsfeltet etter sjøloven §172a nr. 1.

Etter sjøloven §172a følger det at begrensingsretten gjelder krav "uansett grunnlaget for ansvaret". Dette taler for at begrensingsretten utelukker tiltaksplikten ettersom grunnlaget for ansvaret ikke er av betydning. Dette støttes også av NOU 1980:55 s. 15 hvor det i tilknytning til dette uttrykket i §172 presiseres at det er likegyldig om det dreier seg om et direkte lovbestemt ansvar (for eksempel for vrakfjerning) eller et erstatningskrav.

Dette kan ytterlig støttes av at formålet med begrensingsreglene er å beskytte mot katastrofe og muliggjøre forsikringsdekning. En rettsstilstand som åpner for en ubegrenset vrakfjerningsplikt vil kunne være like ruinerende for en uforsikret reder som et ubegrenset ansvar for opprydningsaksjoner.¹³⁰

¹³⁰ "Vrakfjerning" av Aslak Rune, 1995, Marius nr.213.

Ser man på ordlyden i §172a nr. 1 “krav i anledning av” [...] hevning, fjerning” av et skip som er blitt ”vrak” tilsier den at krav i anledning fjerning av akterskipet vil være begrenset etter bestemmelsen.

Tiltaksplikten har ikke medført at det er oppstått et krav som kan begrenses, men plikten til å handle medfører at det vil oppstå et krav. Dermed er det uklart om ordlyden medfører at vrakfjerningsplikten er begrenset, eller om det bare er krav som oppstår etter vrakfjerningen som kan begrenses.

Opprettelsen av sjøloven §172a, hvor det ble gjort en endring i forhold til dekning for reders kostnader til tiltak nevnt i §172a, jf. §179 tilsier at rammene for reders tiltaksplikt defineres av begrensingsretten. Etter §179 kan nå reders kostnader til opprydning meldes i fondet på lik linje med andre krav. Ot.prp. nr.79 (2004-2005) i avsnitt 3.6.4 sier at: ”når vilkåret ”frivillig” ikke er med i forslaget til § 179, vil det vere klart at reiaren kan gjere frådrag i avgrensingsbeløpet for sine egne utgifter, sjølv om det offentlege har gjeve reiaren pålegg om å utføre tiltaka.” Sammenhengen i loven, og begrunnelsen for økningen av begrensingsbeløpet for opprydningstiltak kan tilsi at begrensingsretten oppstår samtidig som ansvaret, og omfatter alt opprydningsansvar i forbindelse med ulykker.

Hensynet bak lovendringen som var ”å motivere den ansvarlege til å utføre tiltak” tilsier at man ikke kan bruke adgangen til å melde sine beløp i begrensingsfondet for å avstå fra tiltaksplikten etter forurensningsloven.

I forbindelse med problemstillingen grensesnittet mellom tiltaksplikten etter forurensningsloven og begrensingsretten etter sjøloven kapittel 9 er det i forarbeidene gitt en klargjørende presisering i forhold til begrensingsrettens virkning på tiltaksplikten. Dette følger av Ot.prp. nr.16 (2008-2009) på side 8:

”Departementet ser grunn til å kommentere særskilt merknadene frå Kystverket [...] der Kystverket « viser til at gjeldende ansvarsgrense i praksis gjør det vanskelig å få ansvarlig forurenser til å iverksette tiltak dersom det er risiko for at de totale kostnadene i forbindelse med et havari vil overskride det beløp som er fastsatt som ansvarsgrense », [...]Justisdepartementet forstår det slik at årsaka til

desse vanskaner i praksis er at den ansvarlege ventar med eigne tiltak for å unngå å pådra seg kostnader som er høgare enn grensebeløpa.

Departementet vil her presisere at skyldnaden til å settje i verk tiltak etter forurensningsloven gjeld fullt ut, utan omsyn til om kostnadene ved tiltaka kan bli større enn grensebeløpet etter sjøloven. Grensebeløpet etter sjøloven har med andre ord ikkje verknad for omfanget av plikten for dei ansvarlege til å settje i verk tiltak etter forurensningsloven.

Departementets uttalelse tilsier at rederen er ansvarlig for iverksettelse av hevingen av akterskipet selv om begrensingsbeløpet etter sjøloven er overskredet. Uttalelsen sier at grensebeløpet ikke har virkning for omfanget av plikten for de ansvarlige etter forurensningsloven. Rederen har tiltaksplikt etter forurensningsloven, som et selvstendig grunnlag, uavhengig av sjølovens begrensingsbeløp.

Som nevnt ovenfor ser man dermed at presiseringen i forarbeidene ikke er ment å endre rettstilstanden, men er en presisering av gjeldende rett. Rederens adgang til å melde kostnadene i begrensingsfondet medfører ikke at han kan avstå fra tiltaksplikten etter §7 som følge av at begrensingsbeløpet er overskredet.

Videre følger det av Ot.prp. nr.79 (2004-2005) hvor miljøverndepartementet uttaler seg om sjølovskomiteens forslag om en ny § 182c. Departementet uttalte her at *”forslaget i realiteten innebærer at tiltaksplikten etter forurensningsloven settes til side til fordel for sjølovens regler om ansvarsbegrensning. Vi er bekymret for at dette vil gi et sterkt signal om at rederen ikke trenger å gjennomføre egne tiltak i en situasjon med fare for forurensning eller hvor forurensning er inntrådt.”* Selv om denne uttalelsen ikke kommer i direkte tilknytning til forholdet tiltaksplikt-begrensingsretten, taler den for at tiltaksplikten er uavhengig av begrensingsretten i sjøloven kapittel 9.

Det følger av Falkanger og Bull side 200 at ”forholdet mellom tiltaksreglene og ansvarsreglene er ikke uten videre klart. F.eks kan det være spørsmål om tiltaksplikten etter § 7 påhviler de samme som etter kap 8. er ansvarlige for

forurensningsskade; gode grunner kan tale for å oppfatte loven slik[...] På enkelte punkter kan imidlertid tiltaksreglene tenkes å føre til mer tyngende løsninger for den ansvarlige”.

I forholdet mellom sjøloven og forurensningsloven, er det uttrykkelig presisert i forurensningsloven §53 at de særskilte i begrensingsreglene i sjøloven kapittel 9 vil komme inn og begrense det ubegrensede ansvaret i kapittel 8 for ansvarssubjektene etter sjøloven §171. Tilsvarende følger imidlertid ikke av forurensningsloven §7, jf. §76. Etter §76 følger det at kostnadsansvaret påhviler ”den ansvarlige”. Dette vil være i tråd med forurenseren betaler prinsippet.

Utfallet i klagesaken er det vanskelig å gi noen klare holdepunkter for. Men uttalelsen i forarbeidene, og at det ikke følger verken av forurensningsloven §7 eller §76 at tiltaksplikten begrenses av kapittel 9 i sjøloven, tilsier at begrensingsretten i sjøloven ikke utelukker tiltaksplikten etter forurensningsloven. Dette kan dermed tilsi at de ansvarlige som følge av forurensningsloven er ansvarlig for å oppfylle tiltaksplikten selv om begrensingsbeløpet etter sjøloven kapittel 9 er overskredet.

Dersom dette ikke blir tilfelle, foreligger det også en mulighet for at skipseier kan pålegges ubegrenset ansvar etter sjøloven §174, da skipseier har unnlatt å fjerne skipet til tross for pålegget fra Kystverket.

5. KONKLUSJON

Til tross for problemstillingene jeg har belyst i oppgaven, er bunkerskonvensjonen en god løsning på et problem hvor det var nødvendig med et internasjonalt regime. Det objektive ansvaret, forsikringsplikten og direktekravsadgangen etablert i bunkerskonvensjonen sikrer at skadelidte får en større mulighet til å få dekket kravene sine ved bunkersoljesøl enn tidligere. Dette til tross for et manglende annet lag.

Videre er et internasjonalt regelverk som kjent ofte bygget på kompromisser mellom ulike interesser og forventninger hos de involverte parter. Dermed er det ikke mulig å oppnå et regelverk som ivaretar alles interesser. Skipsfarts- og forsikringsnæringens interesser er som regel ikke forenelig med skadelidtes ønske om full dekning av bunkersoljesølkravene.

6. LITTERATURLISTE

BØKER:

Rud, Morten, Ulfstein, Geir, Fauchald Ole Kristian, Utvalgte emner i folkerett. Metode – miljø – havrett – handel, Tano Aschehoug, (Oslo 1997).

Berlingieri, Francesco ,The travaux préparatoires of the LLMC CONVENTION, 1976 AND OF THE PROTOCOL OF 1996 , (Belgia 2000).

Griggs, Patrick, Williams, Richard & Farr, Jeremy, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4. ed. , LLP (London 2005).

Zhu, Ling, *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag, (Berlin 2007).

De la Rue, Colin M. & Anderson, Charles B., *Shipping and the Environment: Law and Practice*, 2 ed. , Informa, (London 2009).

Falkanger, Thor, Hans Jacob, Bull, Sjørett, 7. Utgave. Sjørettsfondet akademisk, (Oslo 2010).

Gutiérrez, Norman A. Martínez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions, The relationship between global limitation conventions and particular liability regimes*, Routledge, (London og New York 2011).

ARTIKLER:

Krüger, Kai, ”Ansvarskanalisering og andre virkemidler i moderne erstatningslovgivning”, *Jussens venner* 1975 s 89-113. (JV.1975-89)

Røsæg, Erik, “The impact of insurance practices on liability conventions,” *Scandinavian Institute of Maritime Law, Marlus No 283*, (Oslo : Sjørettsfondet 2001).

Griggs, Patrick, “International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage”, *British Maritime Law Association, 2001*, tilgjengelig: <http://www.bmla.org.uk/documents/imo-bunker-convention.doc>

Tsimplis, Michael N., “The Bunker Pollution Convention 2001: completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships?” *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2005 - Part 1*. S. 83-100.

Jacobsson, Måns, “Bunkers Convention in Force”, *15 The Journal of International Maritime Law*, 2009.

Ringås, Cassia, “The Bunker Convention – International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage”, *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2008(SIMPLY) – MarIus 376*.

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

Hoftvedt, Jannecke, “Bunkersoljekonvensjonen – en sammenligning med sjøloven § 208”, *MarIus No 289*, Sjørettsfondet (Oslo 2002).

Runde, Aslak, “Wrakfjerningsplikt”, *MarIus No 213* (Oslo : Nordisk Institutt for Sjørett, 1995)

IMO DOKUMENTER:

IMO LEG 65/8

IMO LEG 73/12

IMO LEG 73/12/1

IMO LEG 74/2

IMO LEG 74/4

IMO LEG 74/4/1

IMO LEG 74/4/2

IMO LEG 74/4/4

IMO LEG 75/5/1

IMO LEG 77/4/3

IMO LEG 77/11

IMO LEG 78/5/1

IMO LEG 78/5/2

IMO LEG 78/5/3

IMO LEG 78/5/4

IMO LEG 78/11

IMO LEG 78/WP.4

IMO LEG 79/6/1

IMO LEG 79/6/2

IMO LEG 79/6/3

IMO LEG 79/11

IMO LEG 80/4/1

IMO LEG 82/3/3

IMO LEG 94/11/2

IMO LEG 96/6/2

IMO LEG/CONF.12/8

IMO LEG/CONF.12/9

IMO LEG/CONF.12/RD/1

IMO MEPC 36/21/6

(Dokumentene er tilgjengelig ved forespørsel til Erik Røsæg, erik.rosag@jus.uio.no.)

Norske offentlige dokumenter:

NOU 2002: 15 Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker

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

Ot.prp. nr. 79 (2004-2005) Om lov om endringar I lov 24.juni 1994 nr 39 om sjøfarten (sjøloven)

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

Ot.prp. nr. 16 (2008-2009) Om lov om endringar I lov 24.juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) mv.

KONVENSJONER:

International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957 (the 1957 Limitation Convention)

The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969.

Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969.

The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

U.S. Oil Pollution Act of 1990 (OPA 90)

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

Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976 (the 1996 LLMC)

Merchant Shipping Act 1995

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

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

International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010.

LOVER:

LOV 1994-06-24 nr 39: Lov om sjøfarten (sjøloven)

LOV-1981-03-13 nr 6: Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)

AVGJØRELSER:

Rt-2007-246.

Aegean Sea Traders Corp v Repsol Petroleo SA. (*The Aegean Sea*) [1998] 2 Lloyd's Rep. 39.

Qenos Pty Ltd v Ship 'APL Sydney' [2009] FCA 1090

NETTSIDER:

IMO:

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx) (22. mars 2012)

http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status_2012.pdf (22. mars 2012)

<http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/12-LLMC-Prot-limits.aspx> (23. april 2012)

ItoPF:

www.itopf.com (17. mars 2012)

<http://www.itopf.com/spill-compensation/clc-fund-convention/> (17. mars 2012)

IOPC FUND:

www.iopcfund.org (22. mars 2012)

<http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf> (22. mars 2012)

The Standard P&I Club:

http://www.standard-club.com/docs/14809_SB_MAR_09_disclaimer.pdf (10. mai 2012)

Gard:

<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/63022/Special%20Circular%20MO%20U%20-%20Safeguard.pdf> (24. mai 2012)

Store norske leksikon:

http://snl.no/Torrey_Canyon-ulykken (18. februar 2012)

Statistisk sentralbyrå:

<http://www.ssb.no/kpi/kpiregn.html> (26. mai 2012)