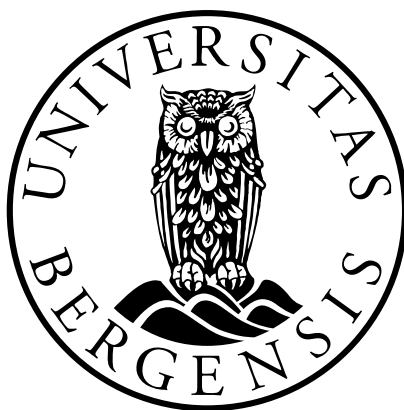


Ansvar ved forurensningsskader på kontinentalsokkelen

En analyse av ansvarsreglene i petroleumsloven, sjøloven og
forurensningsloven

Kandidatnummer: 70

Antall ord: 11420



JUS399 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10. desember 2018

Innholdsfortegnelse

1 Innledning	4
1.1 Tema og problemstilling	4
1.2 Definisjoner og avgrensninger	5
1.3 Rettskilder og metode	6
1.4 Fremstillingen videre.....	7
2 Overordnet om virkeområde for erstatningsansvar ved forurensningsulykker etter petroleumsloven, sjøloven og forurensningsloven	9
2.1 Petroleumsvirksomhet og forurensningsansvar.....	9
2.2 Sjøloven og oljesølansvar.....	12
2.3 Forurensningsloven og erstatningsansvar ved miljøforurensning på sokkelen	14
2.4 Skjæringspunkt mellom lovverkene	16
3 Ansvarssubjekt og ansvarskanaliserings	18
3.1 Innledning	18
3.2 Ansvarssubjekt og kanalisering etter petroleumsloven	18
3.3 Ansvarssubjekt og kanalisering etter sjøloven.....	20
3.4 Ansvarssubjektet etter forurensningsloven.....	21
3.5 Sammenligning	22
4 Ansvarsgrunnlag	24
4.1 Innledning	24
4.2 Ansvarsgrunnlaget etter petroleumsloven	24
4.3 Ansvarsgrunnlaget etter sjøloven	25
4.4 Ansvarsgrunnlaget etter forurensningsloven.....	26
4.5 Sammenligning	28
5 Ansvarsbegrensning	29
5.1 Innledning	29
5.2 Petroleumsloven og skadelidtes ubegrensede rett til tapsdekning.....	29
5.3 Sjøloven og det begrensede forurensningsansvar	31
5.4 Forurensningsloven og større tap	33
5.5 Sammenligning	34
6 Kort om forsikrings- og garantiansvar	35
6.1 Innledning	35
6.2 Krav til sikkerhetsstillelse og forsikringsdekning i henhold til petroleumsloven	36
6.3 Forsikringsplikt i henhold til sjøloven	37
6.4 Betydningen av forsikrings- og garantiordninger	38
7 Avslutning	39

7.1 Innledning	39
7.2 Presentasjon av hovedfunn	39
7.3 Temaer for videre avklaring	40
8 Litteraturliste	41
9 Figur: Den norske kontinentsokkelen	45

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Aktiviteten langs kysten og på kontinentalsokkelen er av stor økonomisk betydning for Norge. Både skipstrafikken og oljeutvinningen ledsages imidlertid av risiko for ulykker. 22. april 1977 skjedde den første ukontrollerte utblåsning av olje i Nordsjøen. I åtte dager sprutet det ut tusenvis av tonn med olje før produksjonsbrønnen på Bravo-plattformen ble tettet. Senere har det vært en rekke mindre og større ulykker i petroleumsvirksomheten.¹ Fortsatt er mer enn 50 selskaper i virksomhet på norsk kontinentalsokkel, på hundrevis av installasjoner, og vi har store gjenværende ressurser. I Norge vil vi derfor leve med risikoen for forurensningsskader fra oljeindustrien i lang tid fremover.

I Nordområdene er skipstrafikken i kraftig økning. Fra 2011 til 2016 økte transport av petroleum i den nordlige sjørute langs kysten av Russland og Norge med 60%.² Fra Russland fraktes det bl.a. gass i isbrytende fartøy som lastes om i Finnmark, for frakt videre til andre land. Skip med tusenvis av containere ombord er også et vanligere syn fordi en ved å seile gjennom Nordøstpassasjen sparer tid på ruten fra Europa til Asia. Det foregår også frakt av kjemikalier og radioaktive stoffer.³ Selv om det arbeides systematisk med forebyggende tiltak, eksempelvis med etablering av nye krav til skip og skipstrafikk (se f.eks. omtale av Polarkoden⁴), er det klart at risikoen ved å ferdes i disse farvannene er stor.

Tankskipet TS Sola hadde 625 000 fat (ca. 99 millioner liter) olje ombord da det 8. november 2018 ble truffet av fregatten Helge Ingstad. Krigsskipet holdt en fart på 32 km per time og fikk store skader. Tankskipet fikk mindre skader. Hadde fregatten truffet tankskipet med en annen vinkel, kunne vi ha opplevd en av verdens største forurensningsulykker.⁵

Eksemplene illustrerer at det er behov for regler som reparerer skader som skjer ved forurensning på kontinentalsokkelen. En klar og forutsigbar plassering av ansvaret ved en eventuell ulykke kan også bidra til at aktørene som opererer på kontinentalsokkelen innretter

¹*Katastrofer og store ulykker i norsk petroleumsvirksomhet* (2018) [Internett]

²*Økt skipstrafikk i nord* (2018) [Internett]

³*Utredning om miljøkonsekvenser for Norge av klimaendringer i andre land* (2018) [Internett]

⁴*Polar skipsfart og Polarkoden* (2015) [Internett]

⁵*Fregattulykken kunne endt i en katastrofe* (2018) [Internett]

seg for å unngå at ulykker skjer. Da er det viktig at lovverket som skal bidra til forebygging av ulykker, er entydig.

De to hovedhensynene innen erstatningsrett er prevensjon og reparasjon (gjenoppretting).⁶ Hvis ansvarsreglene ved forurensningsulykker på sokkelen er tilstrekkelig avklart og regulert, vil disse hensynene bli ivaretatt av lovverket. Med ansvarsregler sikter jeg her til lovbestemmelser om ansvarssubjekt, ansvarsgrunnlag og eventuelle regler om ansvarsbegrensning. Hvis ikke dette er tilfellet, vil man kunne risikere at forebygging nedprioriteres, at aktørene unndrar seg ansvar, og at muligheten til å få dekning av en skade til syvende og sist er mangelfull. Hvem som bærer ansvaret, må være tydelig og godt begrunnet.

Målet med oppgaven er å analysere gjeldende ansvarsregler i lov om petroleumsvirksomhet (petroleumsloven), lov om sjøfarten (sjøloven) og lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) – som får anvendelse for forurensningsskader på kontinentalsokkelen. Hvordan er disse reglene innrettet, i virkeområde og materielt innhold, for å ivareta hensynene til prevensjon og reparasjon?

1.2 Definisjoner og avgrensninger

Kontinentalsokkel er den undersjøiske forlengelsen av landmasse utenfor kyststater. Alle kyststater har uten videre en kontinentalsokkel på 200 nautiske mil ut fra kysten.⁷ Kontinentalsokkelen er blant annet definert i petroleumsloven (heretter petrol.) § 1-6 bokstav 1, som bygger på havrettskonvensjonen art. 76. Det såkalte midtlinjeprinsippet regulerer Norges del av havbunnen i forhold til andre land vi grenser opp mot. FNs kontinentalsokkelkommissjon har anerkjent Norges krav om tilleggsområder utenfor 200-milssonen.⁸ *Norsk kontinentalsokkel* er således store havområder som omfatter Barentshavet, Norskehavet og Nordsjøen (se figur s. 45).

Lovverket gir legaldefinisjoner av viktige begreper som brukes i oppgaven. *Forurensning* forstås i forurensningsloven (heretter forurl.) § 6 1. ledd bokstav 1 som blant annet tilførsel av stoff, væske eller gass til omgivelsene som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet.

⁶ Peter Lødrup, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. utgave, Oslo 2009 s. 106

⁷ *Norges kontinentalsokkel* (2018) [Internett]

⁸ *Størrelsen på Norges kontinentalsokkel i nord avklart* (2009) [Internett]

Støy og rystelser kan også anses for å være forurensning, om det anses for å være en ulempe for miljøet jf. forurl. § 6 1. ledd bokstav 2.

Petroleum defineres i petrol. § 1-6 bokstav a som «*alle flytende og gassformige hydrokarboner som finnes i naturlig tilstand i undergrunnen, samt stoffer som utvinnes i forbindelse med slike hydrokarboner*». Ettersom det er tale om hydrokarboner i «naturlig tilstand», vil alle raffinerte produkter falle utenfor.⁹ Det er med andre ord utstrømning av ubehandlet olje (råolje) og gass som medfører risiko for erstatningsansvar.

Olje forstås i sjøloven (heretter sjøl.) som «*enhver bestandig hydrokarbon-mineralolje, så som fyringsolje, tung diesololje og smøreolje*» jf. sjøl. § 191 4. ledd. Det vil si at både drivstoff og last i form av behandlede oljeprodukter anses som olje etter denne loven.

Forurensningskilden ved ulykker på den norske kontinentalsokkelen vil oftest være olje og oljesøl, som konsekvens av stor oljeproduksjon i disse områdene. Det er denne type forurensning som først og fremst vil bli belyst i oppgaven.

I oppgaven drøftes ikke vedvarende eller stadig forurensning. Stadig forurensning er mer varig forurensning av ulik karakter. Det er erstatningsansvar ved akutt forurensning på kontinentalsokkelen som står sentralt. Akutt forurensning er «*forurensning av betydning, som inntreffer plutselig*», og som det ikke er gitt konsesjon til fra før av, jf. forurl. § 38. Et eksempel på akutt forurensning er en ukontrollert utblåsning av petroleum fra en borebrønn.

Forurensningsulykker som skjer på land vil ikke være gjenstand for drøftelse, til tross for at det finnes landbaserte anlegg som direkte henger sammen med aktivitet på kontinentalsokkelen. Myndighets- og tilsynsrollen til de ulike regulatoriske nasjonale myndigheter på området vil heller ikke bli behandlet. Oppgaven vil ikke behandle forurensning på andre kontinentalsokler enn norsk sokkel.

1.3 Rettskilder og metode

Rettskildene som oppgaven bygger på, er først og fremst lovregler som regulerer ulykker eller utilsiktede hendelser innen skipsfarten og på petroleumsinstallasjoner til sjøs.

Petroleumsloven, sjøloven og forurensningsloven dekker de viktigste reglene vi har om

⁹ Ulf Hammer mfl., *Petroleumsloven* (Oslo 2009) s. 527

erstatningsansvar for forurensningsskader på sokkelen. Bakgrunnsretten i form av alminnelige erstatningsrettslige regler vil utfylle rettskildebildet.

Oppgaven anvender alminnelig juridisk metode for å klarlegge virkeområde for og innholdet i lovens ansvarsregler. Gjennom en analyse av lovtekst, forarbeider, rettspraksis og relevant litteratur på området, vil lovreglene bli holdt opp mot hverandre for å belyse likheter og ulikheter knyttet til ansvar ved forurensningsskader på kontinentalsokkelen. Rettslige poenger vil også bli forsøkt illustrert ved hjelp av praktiske eksempler, så vel hypotetiske som faktiske.

Ansvarsgrunnlagene som blir behandlet, særlig etter petroleumsloven, er dannet med bakgrunn i ulovfestede erstatningsrettslige regler. Forurensning generelt, og oljesøl spesielt, er nokså nye problemer i samfunnet. Det å være på et ulovfestet område betyr at det ikke foreligger noen lov som utgjør det primære rettsgrunnlaget som kan løse et rettsspørsmål.¹⁰ Erstatningsrettslig ansvar som har vokst frem fra slik rettspraksis, vil da ha spilt inn på hvordan lovgiver har utformet regelverket, og kan ha betydning for senere fortolkning.

Bestemmelsene som er gitt i sjøloven kap. 10 del II, er en inkorporasjon fra ansvarskonvensjonen som ble gitt av FN-organet IMO i 1992.¹¹ Med inkorporasjon forstås at konvensjonsteksten som Norge har tilsluttet seg til, gis stilling som norsk lov.¹² Det muliggjør at loven tolkes i lys av hvordan konvensjonen er forstått og praktisert. Sjølovens ansvarsregler står dermed rettskildemessig i en annen stilling enn de øvrige.

Det foreligger ikke så mye rettspraksis på området. Det skyldes at det heldigvis ikke har vært så mange store ulykker i oljeindustrien eller med oljetankskip i Norge.

1.4 Fremstillingen videre

Generelt er det slik i erstatningsretten at det må foreligge tre kumulative vilkår for at erstatning skal kunne tilkjennes. Det må foreligge et erstatningsrettslig ansvarsgrunnlag, et økonomisk tap og årsakssammenheng mellom en konkret handling eller unnløstelse og skaden,

¹⁰ Nils Nygaard, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utgave, (Bergen 2004) s. 251

¹¹ Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 8. utgave (Oslo 2016) s. 187

¹² Nygaard (2004) s. 52

for at et erstatningskrav skal bli gjort gjeldende overfor en skadevolder jf. alminnelige erstatningsrettslige prinsipper.¹³

Oppgaven forutsetter at det foreligger skade og årsakssammenheng. Det vil si at det har skjedd en forurensningsulykke på kontinentalsokkelen, i en eller annen form, og at det er påviselig at hendelsen har ført til et økonomisk tap i form av en miljømessig skade (oljesøl eller lignende). Det blir da ansvarsgrunnlagene etter petroleumsloven, sjøloven og forurensningsloven som er relevante som gjenstand for drøfting.

Del 2 introduserer virkeområdet til og hovedreglene om ansvar i de tre lovene. Del 3 tar for seg ansvarssubjektet og ansvarskanaliserings i større detalj. Del 4 drøfter ansvarsgrunnlagene som oppstilles etter de ulike lovverkene, og del 5 tar for seg regler om ansvarsbegrensning. Kapittel 6 omtaler kort forsikrings- og garantiansvar. Underveis sammenligner jeg de ulike regelverkene og holder dem opp mot hverandre.

Sammendraget i kapittel 7 presenterer kort hovedfunnene. Oppgaven går ikke videre i å foreslå endringer eller utbedringer, det vil si drøfte hvordan lovteksten burde vært utformet. Oppgaven drøfter derfor kun *de lege lata*, det vil si hvordan gjeldende rett er. Avslutningsvis nevnes imidlertid noen temaer som bør bli gjenstand for videre juridisk avklaring.

¹³ Lødrup (2009) s. 303

2 Overordnet om virkeområde for erstatningsansvar ved forurensningsulykker etter petroleumsloven, sjøloven og forurensningsloven

2.1 Petroleumsvirksomhet og forurensningsansvar

Petroleumsloven er det sentrale lovverket for plassering av ansvar når det har oppstått forurensningsskade gjennom utslipp eller utstrømming av petroleum fra et anlegg. Om et anlegg som henter opp ubehandlet olje til en oljeplattform ødelegges, vil et etterfølgende behov for kompensasjon for de skadene som oppstår på miljøet, bli regulert av petroleumsloven. Norske myndigheter begynte å arbeide med sikte på å lage et erstatningsrettslig regelverk for denne type forurensningsulykker på slutten av 1970-tallet, med bakgrunn i den økte petroleumsaktiviteten i norske farvann.¹⁴

Loven er viktig som rettskilde fordi den regulerer undersjøiske petroleumsforekomster som er under norsk jurisdiksjon, det vil si at den inneholder bestemmelser om utnyttelse av forekomster på kontinentalsokkelen jf. petrl. § 1-4, jf. § petrl. 1-6 bokstav l. Loven inneholder bestemmelser om alt fra statens eiendomsrett til felt, utvinningstillatelser og regulering av hvordan petroleumsvirksomhet skal foregå. Det er produsert olje og gass fra totalt 107 felt på norsk kontinentalsokkel siden produksjonen startet i 1971¹⁵, ytterligere felt har blitt åpnet frem til i dag.

Enhver petroleumsvirksomhet, det vil si leting etter og produksjon av undersjøisk petroleumsforekomst, på norsk sokkel krever statens uttrykkelige tillatelse. Det er den norske stat som eier og som har rett til ressursforvaltningen av petroleumsforekomstene jf. petrl. § 1-1 på norske områder. Det er dermed den norske stat som er ansvarlig for å gi tillatelser til utvinning av petroleumsforekomster på norsk sokkel enten aktørene er norske eller utenlandske. Et eksempel på et selskap som har fått konsesjon til dette er Equinor (tidligere Statoil). Eksempler på utenlandske selskaper er BP, Esso og Shell.¹⁶

Petroleumslovens kap. 7 regulerer erstatningsansvar for forurensningsskade. For at lovens regler om erstatningsansvar skal komme til anvendelse, må det være tale om «en

¹⁴ NOU 1981:33 s.5

¹⁵ *Petroleumsfeltene på norsk kontinentalsokkel* (2018) [Internett]

¹⁶ *Ressursrapport, Aktørbildet* (2016) [Internett]

forurensningsskade fra innretning når skaden inntreer i riket eller innenfor kontinentalsokkelens yttergrenser eller rammer norsk fartøy, norsk fangstredskap eller norsk innretning i tilgrensende havområder» jf. petrl. § 7-2 1. ledd jf. § 1-4 4. ledd. Det må dermed foreligge en forurensningsskade i lovens forstand, og skaden må inntre på bestemte steder, for at erstatningskapittelet skal være relevant. Forurensning er i loven definert som «*skade eller tap som skyldes utstrømming eller utslipp av petroleum fra en innretning*» jf. petrl. § 7-1. Reduserte fiskemuligheter nevnes spesielt. Petroleumbegrepet omfatter, som omtalt tidligere, råolje og gass, men ikke raffinerte produkter som bensin og diesel. Derneft legges det avgjørende vekt på hvor skaden inntreer, ikke hvor ulykken skjedde. Dersom en ulykke på dansk eller russisk kontinentalsokkel får konsekvenser i Norge, vil det reguleres av petroleumsløven.¹⁷

En forutsetning for at en forurensningsskade skal falle inn under petroleumsløvens virkeområde er at den har oppstått fra en innretning. En innretning er legaldefinert som en «*installasjon, anlegg eller annet utstyr for petroleumsvirksomhet*» jf. petrl. § 1-6 bokstav d. Innretningsbegrepet omfatter alle faser i virksomheten, slik at alle installasjoner som benyttes under prosessen fra begynnelse til slutt ved produksjon, faller inn under.¹⁸ Det gjelder fra undersøkelse ved seismikk (geofysisk undersøkelse av havbunnen med skip) til lekkasjer fra boreplattformer og transport i rørledning. Rettighetshaver er ansvarlig for alle «steg» i prosessen av utvinning av petroleum der det kan skje ulykker, inkludert lagring på land (gjelder bl.a. råoljeterminalen på Mongstad).

Det sentrale rettssubjektet er den eller de som har fått en slik rettighet av den norske stat, det vil si «rettighetshaveren».¹⁹ Rettighetshaveren er én (eller flere) fysiske eller juridiske personer som har tillatelse til undersøkelse, utvinning, transport eller utnyttelse etter petrl. § 1-6 bokstav j. Ofte dreier det seg om en rettighetshavergruppe. Etter loven kan det gis konsesjon til forskjellige rettighetshavere for forskjellige funksjoner ved drift av petroleumsvirksomhet, i tillegg til at noen kan ha rett til samme type virksomhet, men på forskjellige steder. Det er altså rettighetshaveren som vil bli erstatningsrettslig ansvarlig ved en forurensningsulykke.

¹⁷ Hammer mfl. (2009) s. 538

¹⁸ Hammer mfl. (2009) s. 549

¹⁹ Knut Kaasen, «Erstatningsrettslige konsekvenser av sikkerhetsmessig svikt under petroleumsvirksomhet», MarIus nr. 95, 1984 s. 1-78, s. 2

Ansvarsgrunnlaget oppstilles etter petrl. § 7-3 der rettighetshaveren er erstatningsansvarlig for forurensningsskade «uten hensyn til skyld». Det oppstilles dermed et ubetinget objektivt ansvar hos rettighetshaveren. En rettighetshaver er ansvarlig hvis det oppstår en ulykke på feltet det drives utvinning på, uavhengig av hva eller hvem som forårsaket ulykken. I tillegg er skadevolderen ansvarlig for alt økonomisk tap som er påregnelig etter ulykken. At erstatningsansvaret etter petroleumsloven er ubegrenset, skiller seg fra forurensningsansvaret etter sjøloven, ref. pkt. 2.2 nedenfor.

I forarbeidene til petroleumsloven av 1985 – som nå er avløst av någjeldende petroleumslov av 1996 – er rettighetshavernes ubegrensede forurensningsansvar begrunnet med at det å påta seg utvinning av petroleumsforekomst er et stort ansvar som aktiverer de hensyn som også står bak ulovfestede regler om farlig bedrift.²⁰ Hver rettighetshaver driver virksomhet som har økonomisk vinning for øye, og som kan gi enorme inntekter, men som samtidig medfører risiko for å påføre andre skade. Forarbeidene vektlegger derfor at det rimelige synes å være at rettighetshaveren driver virksomheten for egen risiko, noe som omfatter at man bærer kostnaden knyttet til forurensningsskadene dersom de skulle inntreffe uansett.²¹ Det gjelder selv om samfunnet har store økonomiske fordeler av slik virksomhet, noe som jo er tilfellet i Norge. Ansvarsgrunnlaget i petroleumsloven begrunnes også i preventive hensyn og i hensynet til skadelidte.

Et slikt lovfestet objektivt ansvar ligner på ulovfestet objektivt ansvar som er utviklet gjennom rettspraksis. Ulovfestet objektivt ansvar om farlig bedrift bygger på at en virksomhet, ting eller innretning utgjør en vedvarende (stadig) risiko på omgivelsene, og at denne risikoen er særpreget (typisk) for virksomheten, tingen eller innretningen. Dersom denne risikoen samtidig er uventet eller upåregnelig (ekstraordinær) for den skadelidte, har en i rettspraksis latt skadevolderen (den som er eier eller innehaver av den aktuelle risikokilden) bli erstatningsansvarlig jf. Rt. 1948 s. 1111.²² Ansvarsgrunnlaget etter petroleumsloven skal tre i stedet for dette ulovfestede ansvaret.²³

Ansvaret i loven er likevel ikke helt ubegrenset. Hvis det oppstår forurensningsskade etter vilkårene i loven, vil rettighetshaver bli erstatningsrettslig ansvarlig med mindre ulykken skyldes ekstraordinære hendelser som er utenfor rettighetshaverens kontroll (force majeure)

²⁰ NOU 1981:33 s. 24

²¹ NOU 1981:33 s. 21

²² Lødrup (2009) s. 303

²³ NOU 1981:33 s. 19

jf. petrl. § 7-3 3. ledd. Det foreligger dermed et unntak for ansvar hvis det for eksempel skjer en uventet naturulykke, krigshandling eller lignende. Dette er begrunnet i at rettighetshaverne ikke har mulighet til å avverge visse ekstraordinære forhold, og det vil i så tilfelle ikke være rimelig å pålegge vedkommende et ubetinget objektivt ansvar.²⁴ Vurderingen av hva som er ekstraordinære hendelser vil trolig bli stadig mer krevende, spesielt knyttet til klimahendelser. Eksempler på slike spørsmål er hvilke klimaendringer som vil være påregnelige og hvor ekstremt været skal være for å klassifiseres som ekstraordinært.

Eksempler på situasjoner der rettighetshaver holdes ansvarlig for forurensningsulykke etter petroleumsloven er i første rekke skader voldt ved ukontrollert utblåsning eller lignende katastrofepregede ulykker. Andre eksempler er brudd på oljerørledning eller skader i lagertanker på oljefeltet.²⁵

Bravo-ulykken er et tilfelle som klart ville falle inn under virkeområdet til petroleumsloven i dag. Ulykken skyldtes en feil som ble gjort under vedlikeholdsarbeidet på en av produksjonsbrønnene. Den skapte mindre miljøskader enn fryktet, men avslørte alvorlige mangler ved norsk oljevernberedskap. I dag ville et erstatningskrav overfor rettighetshaver, som i dette tilfellet var Phillipsgruppen, blitt fremsatt etter reglene i petrl. kap. 7.

Oljeinstallasjoner er arbeidsplass for mange mennesker fra ulike selskaper. Operatøren leder den daglige driften, og er som hovedregel en del av en rettighetshavergruppe. Operatørselskapet bærer sin del av ansvaret svarende til andelen i tillatelsen, men får som rettighetshavergruppens representant erstatningskravet rettet mot seg. Om skaden helt eller delvis er forvoldt ved uaktsomhet av andre enn operatørens ansatte (f.eks. en underleverandør), vernes disse av kanaliseringsreglene. Dersom det er utvist grov uaktsomhet eller forsett, beskytter ikke kanaliseringsreglene mot regress, jf. petrl. § 7-5. Det foreligger forsikringsplikt.

2.2 Sjøloven og oljesølansvar

Etter Torrey Canyon-ulykken i 1967, der et liberiansk tankskip gikk på grunn utenfor vestspissen av England og slapp ut 120 000 tonn råolje, har det internasjonale samfunnet samarbeidet om konvensjoner som regulerer kyststaters rett til å iverksette tiltak ved

²⁴ NOU 1981:33 s. 25

²⁵ Kaasen (1984) s. 35

oljeforurensning på åpent hav og om reguleringen av ansvarsspørsmålene.²⁶ Det er klart at frakt av oljelast utgjør en vedvarende stor risiko for kystnasjoner.

Det internasjonale samarbeidet har ført til ulike konvensjoner, der Bunkerskonvensjonen 2001²⁷ og Ansvarskonvensjonen 1992²⁸ står sentralt for regulering av spørsmål som kan oppstå ved forurensningsulykker av lignende karakter som Torrey Canyon-ulykken. Sjøloven kapittel 10 er Norges ratifisering av disse konvensjonene, og det er gjennom bestemmelsene i dette kapittelet at oljesølskade ved skipstrafikk reguleres i norsk rett.

Det oppstilles erstatningsansvar etter flere bestemmelser i sjøl. kap. 10, henholdsvis §§ 191 og 192 jf. §§ 183 og 184. Utgangspunktet i norsk rett i dag er at eiere av skip, boreplattformer og andre flyttbare innretninger har et objektivt ansvar for skade eller tap ved forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet eller innretningen.²⁹ Det vil si at det oppstår ansvar for skadevolder hvis de angitte kravene i loven er innfridd. For at erstatningsansvar etter disse konvensjonene skal bli aktuelt, stilles det nærmere krav til type frakt, forurensningskilde, hvor ulykken skjer og hvor loven gjør seg gjeldende.

Et typisk eksempel på forurensningsulykker på kontinentalsokkelen som vil omfattes av sjøloven, er havari av større tankskip som frakter olje. Skip kan kollidere med innretninger som ligger på utvinningsfeltene, eller uforutsette belastninger kan oppstå som gjør at et skip bli skadet og slipper ut olje.

En forurensningsskade etter sjøloven er at det lekker eller tømmes ut olje fra et «*sjøgående fartøy eller annen flytende innretning som er tilpasset eller konstruert for transport av olje som last i bulk*» jf. § 191 2. ledd. Den andre formen for forurensningsskade er at drivstoff (bunkersolje) unnslipper eller tømmes fra skipet jf. § 183 2. ledd bokstav a. Skaden må ha oppstått i Norge eller i norsk økonomisk sone, eller i et land som har sluttet til seg til ansvarskonvensjonene jf. §§ 190 og 206.

Erstatningsansvaret etter sjøloven innehas av «skipets eier». Ordlyden «skipets eier» peker

²⁶ Falkanger, Bull (2008) s.187

²⁷ Med bunkerskonvensjonen 2001 forstås den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade

²⁸ Med 1992-ansvarskonvensjonen forstås Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade

²⁹ Falkanger, Bull (2008) s.189

mot den fysiske eller juridiske person som har registrert sitt eierskap til skipet i godkjent skipsregister. Som i Petroleumsloven er en rekke andre aktører som arbeider ombord og kan forvolde skade, beskyttet av kanaliseringsregler.

Ansvarsgrunnlaget etter sjøl. § 183 fastslår at skipets eier «uansett skyld» er ansvarlig for forurensningsskade forårsaket av bunkersolje (drivstoff). Tilsvarende slår sjøl. § 191 fast at eieren av et skip «uansett skyld» er ansvarlig for forurensningsskade ved oljesølskade fra tankskip. Det oppstilles dermed et objektivt ansvar etter de konvensjonsbestemte reglene, men ansvaret er begrenset fordi vilkårene i de følgende bestemmelsene må være oppfylt for at ansvarsreglene skal kunne bli gjort gjeldende jf. sjøl. kap. 10 del I og del II. Etter sjøloven foreligger det også ansvarsbegrensningsregler. Dette er en forskjell fra ansvarsreglene etter petroleumsloven, som angir ubegrenset objektivt ansvar med unntak for force majeure. Ubegrenset objektivt ansvar ville vært at en eier er pliktig til å betale for skader, uavhengig av ulykkens karakter eller størrelse. Ettersom opprydning etter oljesølulykker er svært kostbart, ville et slikt ubegrenset ansvar medført stor risiko for selskaper som drev med frakt av olje.

I sjøl. § 186 oppstilles det en forsikringsplikt for mulig ansvar for eiere av skip som overgår en viss størrelse. Tilsvarende foreligger det en forsikringsplikt etter sjøl. § 197. En slik type plikt er et resultat av det internasjonale samarbeidet som oppstod i etterkant av store oljesølulykker, som Torrey Canyon-ulykken. Utgangspunktet er med dette at det foreligger et objektivt ansvar etter loven. Men selv om utgangspunktet er objektivt ansvar, innebærer reglene om ansvarsbegrensning og forsikringsplikt, at ethvert erstatningsbeløp ikke fullt ut skal dekkes direkte av den som blir ansett som ansvarlig for skaden. Forsikringsplikten er nærmere beskrevet i kapittel 6.

2.3 Forurensningsloven og erstatningsansvar ved miljøforurensning på sokkelen

Forurensningsloven ble utviklet med sikte på «å verne det ytre miljø og å redusere eksisterende forurensning, å redusere mengden av avfall og å fremme bedre behandling av avfall» jf. forurl. § 1. I tillegg skal loven sikre en forsvarlig miljøkvalitet, også for fremtiden. Dette er forurensningslovens overordnede siktemål. Begrunnelsen for at også denne loven er av relevans for problemstillingen, er at den også inneholder ansvarsregler ved forurensningsskade i kap. 8.

Loven inneholder en del generelle bestemmelser som andre lovverk bygger på. Det som imidlertid skiller forurensningsloven fra de to øvrige lovverkene er at den ikke er spesifikk med tanke på forurensningskilde jf. forurl. § 6.³⁰ Det avgjørende ved vurderingen er om f.eks. fast stoff eller væske er til skade eller ulempe for miljøet. Bestemmelsene i loven kan dermed, i alle fall i teorien, komme til anvendelse sammen med hendelser som også omfattes av reguleringer i petroleumsloven eller sjøloven.

En viktig modifikasjon oppstilles i forurl. § 53 1. ledd der det heter at erstatning bare gjelder *«så vidt ansvarsspørsmålet ikke er særskilt regulert i annen lovgivning eller kontrakt»*. I forhold til ansvarsreglene etter kap. 7 i petroleumsloven og kap. 10 i sjøloven betyr det at ansvarsreglene i forurensningsloven viker når de er i konflikt med disse reglene.³¹

I tilfeller der de øvrige lovverkens ansvarsgrunnlag er aktuelle på bakgrunn av ulykkens karakter og sted, vil de gå foran i samsvar med tolkningsprinsippet *lex specialis*. Dermed er loven er mindre relevant for oppgavens problemstilling enn de øvrige lovverkene, men tjener likefullt som et bakteppe for fremstillingen, bl.a. når det gjelder mulige andre forurensningskilder enn olje. Ulykker som skjer på kontinentalsokkelen vil imidlertid ofte være oljesøl, og forurensningsulykker av denne karakter omfattes av de to øvrige lovverkene.

Ansvarsgrunnlaget etter forurensningsloven er objektivt og retter seg mot den som er «eier av fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet» hvis vedkommende selv driver, bruker eller innehar eiendommen jf. forurl. § 55. Det kreves med andre ord et aktivt eierforhold for at en eier skal kunne bli gjort ansvarlig for forurensningsulykke. Hvis eierforholdet ikke er koblet med drift, ligger ansvaret alene på den som faktisk driver. Det kreves forsett eller uaktsomhet for andre som er medvirkende til en forurensningsulykke, men som ikke er direkte ansvarlig for driften.

Ansvarsgrunnlaget er annerledes oppbygd enn i de øvrige lovverkene, men virkeområdet omfatter etter § 4 også virksomheter på den norske kontinentalsokkelen. Et nærliggende spørsmål er hvilken reell og selvstendig betydning erstatningsansvaret etter forurensningsloven vil kunne få i praksis, når ulykker på kontinentalsokkelen som regel vil bli dekket av ansvarsgrunnlagene som følger av petroleumsloven og sjøloven i

³⁰ Øystein Wang, *Forurensningsloven*, 1. utgave (Oslo 2005) s. 108

³¹ Wang (2005) s. 107

forurensningsulykker jf. § 53 1. ledd.³² Et annet spørsmål kan være hva de rettslige konsekvenser er, hvis loven virker sammen med de øvrige lovverkene i gitte tilfeller.

2.4 Skjæringspunkt mellom lovverkene

Etter at de aktuelle lovenes virkeområde nå er introdusert, kan vi identifisere noen skjæringspunkter mellom ansvarsreglene. Et viktig skjæringspunkt mellom petroleumsloven og sjøloven finner vi ved overgangen fra utvinning til transport. Petroleumsloven regulerer som nevnt all aktivitet knyttet til leting, funn og opphenting av olje, inntil den fraktes bort med skip. Petroleumsloven omfatter også transport i rørledning til land. Sjøloven regulerer først og fremst ferdsel knyttet til frakt på havet.

Videre foreligger et skjæringspunkt når et skip laster ved en innretning og er underlagt petroleumsloven, frem til det fraktes olje bort fra innretningen og til land, og går over til å ha et ansvar som er undergitt sjøloven. Selv om såkalt bøyelastetransport fra oljeinstallasjonene og inn til land hører med til produksjonskjeden, er ansvaret ved eventuelle utslipp fra slike skip regulert i sjøloven når skipet ikke lengre laster.

Et annet skjæringspunkt mellom petroleumsloven og forurensningsloven er knyttet til ilandføring av oljen. Oljen lagres gjerne på land før den prosesseres i et raffineri. Det synes imidlertid klart av forarbeidene at petroleumsloven regulerer forurensningsrisikoen fra landbaserte anlegg som er en integrert del av virksomheten.³³ Det er rettighetshaveren til anlegget som vil være erstatningsansvarlig ved ulykker fra tanker og raffineri.

Et skjæringspunkt mellom petroleumsloven og sjøloven oppstår også dersom oljen ikke bearbeides på land, men etter lagring på land lastes om og fraktes bort. Da er det ikke lenger snakk om et rettighetshaveransvar, men et transportøransvar. Eventuelle utslipp fra tankskipet vil være regulert av sjølovens bestemmelser selv om eieren av oljen fortsatt kan være rettighetshaveren til oljefeltet.

Et skjæringspunkt mellom sjøloven og forurensningsloven kan være dersom oljesølet når land. Om kvelden 30. juli 2009 slet skipet Full City seg fra fortøyningene utenfor Langesund. Senere på natten grunnstøtte skipet og 50 til 200 tonn bunkersolje slapp ut og forurenset

³² Wang (2005) s. 107

³³ Ot.prp. nr. 43 (1995-1996) s. 29

strandområdene i nærheten. I 2010 ble kapteinen på skipet ble dømt til seks måneders betinget fengsel i lagmannsretten for overtredelse av forurensingsloven og skipssikkerhetsloven.³⁴ Kapteinen ble innledningsvis etterforsket for brudd på sjøloven, men den kom altså ikke til anvendelse på forholdet.

³⁴ LA-2010-1995727-RG-2011-680

3 Ansvarssubjekt og ansvarskanalisering

3.1 Innledning

Spørsmålet som skal drøftes i dette kapittelet er *hvem* som blir erstatningsrettslig ansvarlig ved forurensningsulykker på den norske kontinentalsokkelen. Det som drøftes er hvem de aktuelle lovverkene anser som skadevolder ved et erstatningskrav hvis det er inntruffet en forurensningsulykke, og hvordan dette ansvaret fordeles i praksis.

Generelt er det slik i erstatningsretten at den som har utført en skadevoldende handling som har ført til et økonomisk tap overfor en skadelidt, er ansvarlig for å dekke det tapet skadelidte har tapt.³⁵ Skadevolder er etter en culpa-vurdering det subjektet som har skyld i den skadevoldende handlingen. Utgangspunktet etter petroleumsloven, sjøloven og forurensningsloven skiller seg klart fra dette ettersom det er oppstilt objektivt ansvar for skadevolder i de ulike lovverkene. Det er dermed ikke nødvendig å måtte bevise subjektiv skyld for at ansvar skal kunne gjøre seg gjeldende. Spørsmålet er likevel hvem lovene definerer som skadevolder, og hvordan dette ansvaret kan bli gjort gjeldende i praksis.

Ansvarskanalisering vil si at loven utpeker én (eller flere) skadevoldere som erstatningsansvaret skal påhvile. Hvis betingelsene for ansvar ellers er oppfylt, vil kanaliseringen innebære ansvarsfrihet for de skadevolderne som ikke er utpekt som ansvarets subjekt.³⁶ Erstatningsansvaret er da med andre ord kanalisert til et ansvarssubjekt som er utpekt av lovgiveren.

3.2 Ansvarssubjekt og kanalisering etter petroleumsloven

Etter petroleumsloven § 7-3 er det «rettighetshaveren» som er erstatningsrettslig ansvarlig på nærmere angitte vilkår. Ordlyden av rettighetshaver peker på et subjekt som har fått rettigheter til å drive med petroleumsvirksomhet. Rettighetshaveren er én (eller flere) fysiske eller juridiske personer som har «*tillatelse til undersøkelse, utvinning, transport eller utnyttelse*» jf petrol. § 1-6 bokstav j. Innholdet av hvem som anses som rettighetshaver er dermed lovregulert.

³⁵ Nils Nygaard, *Skade og ansvar*, 6. utgave (Bergen 2007) s. 19

³⁶ Lødrup (2009) s. 104

For forurensningsskadene er den mest aktuelle rettighetshaveren den som har fått utvinningstillatelsen etter petrl. § 3-3, ettersom risikoen for ulykke er størst når man starter boring og produksjon.³⁷ Men dette er ikke ubetinget, en rettighetshaver kan ha tillatelser til andre deler av virksomheten enn utvinning, for eksempel til transport av petroleum i rør og lagring på land, etter petrl. § 4-3. Det avgjørende for å avklare hvem som er rettighetshaver i den enkelte situasjon, vil dermed være å avgjøre hvilken del av innretningen den aktuelle forurensningsskaden stammer fra jf. petrl. § § 7-3, 7-1.

Den som normalt opptrer på oljefeltet er en «operatør». En operatør er som tidligere nevnt den som på rettighetshaveres vegne forestår den daglige virksomheten av petroleumsvirksomheten jf. petrl. § 1-6 bokstav k. Den som har den daglige ledelsen i henhold til en tillatelse, vil normalt også være rettighetshaver eller andelshaver i en tillatelse, og således ansvarlig i den egenskap.³⁸ Hvem som er ansvarlig for den daglige driften, er av betydning for hvem som skadelidte skal fremsette erstatningskravet overfor.

Det er normalt flere rettighetshavere til én tillatelse, og hvis det er utnevnt én operatør på deres vegne, skal skadelidte først fremsette erstatningskravet overfor operatøren jf. § 7-3 2. ledd. Operatøren opptrer da på vegne av en gruppe av selskaper og har oppgaven med å kreve inn den andelen den enkelte rettighetshaveren skal betale, og sørge for utbetaling. Hvis operatøren ikke dekker dette ved forfall, kan skadelidte forholde seg til de andre rettighetshaverne. Bestemmelsen viser at skadelidte skal rette kravet til den som driver den daglige driften på feltet, men et slikt ansvar er ikke bestemmende for hvordan den praktiske fordelingen av erstatningssummen skal gjennomføres. Et interessentfelleskap på kontinentalsokkelen driver sammen og deler risiko. Bestemmelsen i § 7-3 2. ledd anviser at erstatningen skal dekkes «*av rettighetshaverne i forhold til deres andel i tillatelsen*».

Vilkåret «rettighetshaver» må sees i sammenheng med ansvarskanaliseringsbestemmelsen i petrl. § 7-4. En forurensningsskade kan skyldes virksomheten til rettighetshaverens entreprenører, leverandører eller ansatte. Bestemmelsen fastslår at skadelidte ikke kan gjøre erstatningsrettslig ansvar for forurensningsskade gjeldende mot slike aktører.³⁹ Ansatte, utstyrsprodusenter, bergingsmannskap og ulike service- og hjelpefirmaer er beskrevet i petrl.

³⁷ Hammer mfl. (2009) s. 547.

³⁸ NOU 1981:33 s. 38.

³⁹ Hammer mfl. (2009) s. 546

§ 7-4 2. ledd, og har begrenset økonomiske bæreevne, forsikringsmuligheter og interesse i virksomheten.⁴⁰

Rettighetshaveren har den fremste økonomiske interessen i virksomheten, og bør derfor også bære risikoen for forurensningsskaden. Tillatelse gis normalt kun til økonomisk solide selskaper, som i stor utstrekning også vil kunne forsikre sitt ansvar. Se nærmere om dette i kapittel 6.

3.3 Ansvarssubjekt og kanalisering etter sjøloven

Ansvarssubjektet for det objektive oljesølansvaret for tankskip etter sjøl. § 191 er «skipets eier». Med eier menes den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet jf. sjøl. § 191 5. ledd. Det er følgelig eierforholdet av innretningen som avgjør hvem skadelidte kan fremsette erstatningskrav overfor.

Bakgrunnen for at ansvaret ble plassert hos eieren synes etter forarbeidene å være begrunnet i retts tekniske hensyn. Det ble vurdert å plassere ansvaret på rederen, men det viste seg at det kunne være vanskelig å finne frem til hvem dette var.⁴¹ Videre er disse reglene dannet med utgangspunkt i en tilslutning mellom flere land. Hvis det er et skip som volder forurensningsskade, er det av betydning for flere nasjoner lett å kunne fastsette et ansvarssubjekt. Norske skip skal registreres i et nasjonalt register jf. sjøl. § 11, og det finnes tilsvarende skipsregister i andre land. I slike register skal nasjonalitet og opplysninger om eierforhold registreres.

Bestemmelsen må sees i sammenheng med ansvarskanaliseringen i sjøl. § 193. Bestemmelsen hindrer at skadelidte kan gjøre ansvar gjeldende mot en rekke andre med tilknytning til skipet, som for eksempel medlemmer av besetningen, ansatte, losen eller rederen, tross at disse personene kan ha medvirket til ulykken og forårsaket oljesøl, jf. sjøl. § 193 2. ledd. Begrunnelsen for dette ligger i det objektive ansvaret som eieren har, sammenholdt med den usikkerheten og det forsikringsbehovet som en eventuell ansvarsmulighet ville skape for andre skadevoldere.⁴²

⁴⁰ Hammer mfl. (2009) s. 546

⁴¹ NOU 1973:46 s. 55

⁴² Falkanger, Bull (2008) s. 183.

Et praktisk spørsmål som lett kan oppstå er hvem skadelidte skal holde seg til hvis skipet har flere eiere. I utgangspunktet fremstår lovbestemmelsen som klar nok: det er den som er registrert som skipseier som er ansvarssubjekt etter sjølovens bestemmelser jf. sjøl. § 191. Etter sjølovens system skal som nevnt slike opplysninger om eierforhold registreres og fremgå av skipsregisteret, herunder hvem som er bestyrende reder jf. sjøl. § 13 når skipet eies av et annet selskap. Dermed vil registeret vise hvem skadelidte skal holde seg til ved et erstatningskrav.

Spørsmålet er videre hvem skadelidte skal holde seg til hvis det har skjedd bunkersoljesøl, altså hvis erstatningsansvaret etter sjøl. kap. 10 del 1 gjør seg gjeldende. Det handler som tidligere beskrevet om oljesøl forårsaket av olje som brukes som drivstoff. Etter sjøl. § 183 er ansvarssubjektet også der «skipets eier». Vilkåret er nærmere definert i loven, men det er noe annerledes formulert enn etter ansvarskonvensjonen. Eieren er først og fremst den registrerte eieren av skipet, dvs. «den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller, dersom skipet ikke er registrert, den som eier skipet» jf. sjøl. § 183 6. ledd. I tillegg anses også «rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet» jf. sjøl. § 183 5. ledd, som eiere.

En eier kan dermed være en person eller et selskap, samt at ordlyden også åpner for at flere subjekter kan være eiere til samme tid. Den sentrale vurderingen blir da hvem som er knyttet til driften av skipet. Vurderingen av hvem som kan bli ansvarlig for bunkersoljesøl er i praksis nokså lik vurderingen ved utslipp fra tankskip som frakter olje.

3.4 Ansvarssubjektet etter forurensningsloven

Tilsvarende som i de øvrige lovverkene, er erstatningsansvaret ved forurensningsulykker angitt i lovteksten. Forurensningsloven oppstiller i § 55 et objektivt grunnlag for «eier av fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet som volder forurensningsskade», hvis vedkommende «eier, driver eller bruker» den aktuelle eiendommen aktivt selv. Hvis vedkommende eier ikke aktivt driver eller bruker en virksomhet, vil ansvaret falle på den som gjør det. Det hindrer likevel ikke at en eier kan bli ansvarlig sammen med den som aktivt driver en virksomhet for forhold som eieren også hefter for, etter ellers gjeldende erstatningsregler jf. forurl. § 55 2. ledd siste punktum.⁴³

⁴³ Wang (2005) s. 110

Angivelsen av ansvarssubjektet skiller seg fra de øvrige lovverkene ved at vurderingen av hvem som blir erstatningsrettslig ansvarlig er tettere knyttet opp til den daglige bestyrelsen av virksomheten, samt at loven ikke på samme måte som de øvrige inneholder ansvarskanaliseringsregler.

I forarbeidene til forurensningsloven fremheves det at ansvarssubjektet ved forurensningsskaden bygger på «polluter-pays-principle», altså at den som faktisk har voldt forurensningen, også er den som skal erstatte skaden.⁴⁴ Etter bestemmelsen er det først og fremst eieren av det forurensende subjekt som er forurensningsansvarlig, men et slikt eieransvar inntreder bare der eieren også er den som driver, bruker eller innehar den forurensende eiendommen. Hvis det er andre enn eieren som faktisk driver, bruker eller innehar det forurensende subjekt, følger det at det er de som er erstatningsrettslig ansvarlig.⁴⁵

Ut ifra forarbeidene kan det synes som om tanken lovgiver har bak dette, er at risikoen for erstatning skal overføres på de som faktisk drifter innretningen, og som dermed har størst mulighet til å hindre eventuell forurensning på omgivelsene.

3.5 Sammenligning

Hvis man ser ansvarssubjektene opp mot hverandre i de ulike lovverkene, foreligger det likheter og ulikheter. Ansvarssubjektene etter petroleumsloven og etter sjøloven har begge et objektivt ansvar som følger av lovene. Hvis det oppstår en ulykke som følge av uhell ved den daglige driften, skal det ikke foretas en vurdering av subjektiv skyld hos den som utløste ulykken. Det oppstår ansvar som følge av at forurensningsulykke skjer, og rettighetssubjektet er avklart i lovteksten.

Videre inneholder både petroleumsloven og sjøloven ansvarskanaliseringsbestemmelser. Hvem skadelidte kan gjøre ansvar gjeldende overfor i praksis, er forholdsvis gjennomregulert i disse to lovverkene.

Forurensningsloven inneholder tilsynelatende en mindre spesifikk regulering av ansvarssubjektet enn i de øvrige lovverkene. Lovverket regulerer forurensning som kilde i mer generell form, noe som kan begrunne at utformingen av ansvarssubjektet er annerledes.

⁴⁴ Ot.prp. nr.33 s.107

⁴⁵ Ot.prp. nr.33 s.107

Med mindre spesifikk regulering menes det at ansvarssubjektet ikke er «gitt» på samme måte som etter petrl. § 7-3 der «rettighetshaver» blir definert og avklart, og i sjøl. jf. § 191 der det er «skipets eier» som avklares gjennom skipsregisteret.

Det er sentralt i de tre ulike lovverkene at lovgiver har forsøkt å definere hvem som utgjør ansvarssubjektet ut fra situasjonen der forurensning oppstår. I erstatningsretten for øvrig vil ansvarssubjektet bli definert etter hvem som har gjort den skadevoldende handlingen, og ikke være avklart i lovteksten som sådan.

Det kan argumenteres for at det er lettere å fastsette et ansvarssubjekt etter petroleumsloven og sjøloven, ettersom lovene inneholder regler som gir klare anvisninger på hvem som kan bli ansvarlig. Regelverkene inneholder også ansvarskanaliseringer, slik at det er lettere å avgjøre hvem som står ansvarlig for å dekke skaden.

Et annet poeng i sammenligningen med forurensningsloven er at den som blir ansvarliggjort etter dette lovverket, er det ansvarssubjektet som står for den daglige driften, mens etter de to øvrige lovverkene er det selskaper som står bak dette igjen og som ikke nødvendigvis utfører det daglige arbeidet der forurensningsskaden blir dannet.

Hvis skadelidte må forholde seg til flere mulige ansvarssubjekter, er det langt på vei avklart hvem vedkommende skal holde seg mot i både petroleumsloven og sjøloven. Disse lovverkene tar høyde for kompliserte rettighetshaver- og eierstrukturer, men det er tydelig hvem skadelidte skal rette kravet mot jf. petrl. § 7-3 2. ledd og sjøl. § 191.

4 Ansvarsgrunnlag

4.1 Innledning

I erstatningsretten må det påvises et ansvarsgrunnlag for at en skadevolder skal kunne bli ansett for å være ansvarlig for å kompensere det økonomiske tapet overfor en skadelidt. Ansvarsgrunnlaget er det vilkåret for erstatningsplikt som direkte knytter seg til den skadevoldende handlingen eller virksomheten, altså selve hendelsen som utløste ulykken.⁴⁶ Det er to hovedformer for ansvarsgrunnlag i norsk rett: ansvar på subjektivt grunnlag og ansvar på objektivt grunnlag. Ansvar på subjektivt grunnlag er ansvar for skader som er voldt ved en handling eller unnlattelse som er uforsvarlig eller uaktsom. Ansvar på objektivt grunnlag inntreer selv om det ikke er noe grunn til å bebreide skadevolderen, og vil vurderes annerledes enn ansvar på subjektivt grunnlag.⁴⁷

Ved en forurensningsulykke på kontinentalsokkelen, for eksempel hvis det skjer en utblåsning ved en innretning eller hvis skip kolliderer i en innretning ved tanking, blir spørsmålet hva slags erstatningsansvar som oppstilles. Forurensningsskader på den norske kontinentalsokkelen vil utgjøre skader på tredjeperson, og kan danne grunnlag for enorme erstatningsbeløp. I havretten er dermed ansvarsgrunnlag særskilt oppstilt gjennom petroleumsloven og sjøloven. Spørsmålet i det følgende er hvilken norm petroleumsloven og sjøloven opererer med, og hvordan disse kan sees i lys av hverandre. Det vil for eksempel være interessant om ansvaret som oppstilles etter henholdsvis petrl. § 7-3 og sjøl. § 191 er begrunnet i samme hensyn. Til slutt vil også ansvarsgrunnlaget i forurensningsloven sees opp mot dette.

4.2 Ansvarsgrunnlaget etter petroleumsloven

Petroleumsloven § 7-3 slår fast at rettighetshaver er erstatningsansvarlig for forurensningsskade «uten hensyn til skyld». Ordlyden av dette peker på at erstatningsansvar oppstår for rettighetshaveren, uavhengig av personens eller selskapets rolle med tanke på utløsning av forurensningsulykken. Ansvaret oppstilles selv om skadevolderen ikke kan bebreides. Det oppstilles dermed i utgangspunktet et objektivt ansvar for rettighetshaverne etter petroleumsloven.

⁴⁶ Lødrup (2009) s. 51

⁴⁷ Lødrup (2009) s. 51

Forarbeidene begrunner dette ansvaret med at hver enkelt rettighetshaver driver virksomhet av betydelig omfang og med stor fare for å påføre andre skade.⁴⁸ Oljeselskap skaper ved sin virksomhet i seg selv, spesielt ved boring etter nye oljefelt, en betydelig risiko for ulykker.

Slik virksomhet drives med vinning for øyet, og kan gi betydelige inntekter. Det er derfor rimelig at det er rettighetshaverne, altså de som tjener på en slik vinning, som skal bære risikoen for forurensningsskade, selv om de eller deres ansatte er uten skyld i omstendigheten som fører til skaden.⁴⁹ Oljevirkksomheten utøves av en rekke store selskaper som har fått eiendomsrett til petroleum i medhold av petrl. § 3-3. Ved slik tillatelse foreligger det åpenbar interesse for å kunne utvinne, produsere og selge olje ut i markedet. Det skaper svære inntekter for et selskap, fordi olje fortsatt er så etterspurt. Begrunnelsen for det objektive ansvarsgrunnlaget i forarbeidene tar utgangspunkt i denne interessen.

Forarbeidene vektlegger også preventive hensyn. En rettighetshaver vil i større grad enn ellers være motivert til å gjøre det som er mulig for å forebygge forurensningsskader, dersom vedkommende vet at han er ansvarlig ved en eventuell ulykke. Det antas at vedkommende da gjør mer for å forebygge og begrense en eventuell skade for å sikre sine økonomiske interesser.⁵⁰ En forurensningsulykke på en oljeplattform vil innebære store tap for et selskap som har rettigheter til feltet.

I lovteksten beskrives unntak fra det objektive ansvaret hvis det godtgjøres at «*en uavvendelig naturhendelse, krigshandling, offentlig myndighetsakt eller lignende force majeure i betydelig grad har bidratt til skaden eller dennes omfang under forhold som er utenfor rettighetshaverens kontroll*» jf. petrl. § 7-3 2. ledd. Hvis et slikt tilfelle inntreffer, kan ansvaret settes ned basert på en rimelighetsvurdering, men det vil ikke føre til at rettighetshaveren er ansvarsfri.

4.3 Ansvarsgrunnlaget etter sjøloven

Det konvensjonsbaserte ansvarsgrunnlaget som oppstilles i sjøloven kap. 10 del II om oljesøl fra tankskip, ligner i utgangspunktet mye på det som følger av petroleumsloven. Lovteksten slår fast at eieren av et skip «uansett skyld» er ansvarlig for forurensningsskade jf. sjøl. § 191. Ordlyden peker på at eieren av et skip er objektivt ansvarlig hvis det oppstår utslipp av olje

⁴⁸ NOU 1981:33 s. 25

⁴⁹ NOU 1981:33 s. 25

⁵⁰ NOU 1981:33 s. 25

fra et skip som frakter dette i bulk, det vil si at ansvar påvises overfor eieren uavhengig av om en skadevolder kan bebreides eller ikke. Ansvarsgrunnlag oppstår på bakgrunn av skadens natur i seg selv, og lovteksten bestemmer at eieren av skipet er nærmest til å bære risikoen for forurensningsskade som stammer fra tankskipet.

Det objektive ansvaret som oppstilles her, kan også begrunnes i risikohensyn. Transport av olje i tankskip vil i noen grad alltid være risikofylt. Skipet kan bli utsatt for dårlig vær, kollidere med andre skip eller grunnstøte. Det er skipets eier, enten det er en person eller ulike selskap, som tjener store penger på frakt av olje og som dermed må bære risikoen.

Også retts tekniske hensyn er med å begrunne vektleggingen av objektivt ansvar etter petroleumsloven og sjøloven.⁵¹ Hvis man ved en forurensningsulykke skulle måtte påvise tilstrekkelig skyld og dermed uaktsomhet, ville dette ofte blitt en lang og vanskelig prosess. Ved å oppstille objektivt ansvar i disse lovverkene sikres det en effektiv håndhevelse av erstatningsprosessen ved forurensningsulykker på havet. Det er viktig for at skadelidte skal få kompensert sitt tap.

Det foreligger unntak etter loven fra det objektive ansvaret. Etter sjøl. § 192 blir skipseieren fri for ansvar hvis han godtgjør at skaden skyldes krigshandlinger, naturbegivenheter av uvanlig karakter, handling eller unnlattelse av tredjeperson for å volde skade eller uaktsomhet fra myndighetenes side i forbindelse med vedlikehold av fyr.⁵² Det skiller seg fra petroleumsloven der ansvaret kan settes ned hvis det har oppstått lignende situasjoner som dette, men der rettighetshaveren ikke blir helt ansvarsfri.

4.4 Ansvarsgrunnlaget etter forurensningsloven

Hvis det oppstår forurensning på kontinentalsokkelen med en annen forurensningskilde enn oljesøl fra et skip eller en petroleumsinnretning, er spørsmålet hva slags ansvar som da oppstår og hvordan dette sees i lys av de øvrige lovverkene. Et eksempel kan være at et skip som frakter kjemikalier havarerer, og at denne lasten blir spredt ut i havområdene.

Et tilfelle som dette vil være å anse som forurensning etter forurl. § 6 nr. 1, men vil ikke bli omfattet av de øvrige ansvarsgrunnlagene som er behandlet hittil i oppgaven.

⁵¹ NOU 1973:46 s. 55 og NOU 1981:33 s. 21

⁵² Falkanger, Bull (2008) s. 192

Ansvarsspørsmålet er da ikke særlig regulert i annen lovgivning, og forurensningsloven kan gjøre seg gjeldende jf. forurl. § 53.

Ansvarsgrunnlaget er objektivt og retter seg mot den som er «*eier av fast eiendom, gjenstand, anlegg eller virksomhet*» hvis vedkommende selv «*driver, bruker eller innehar eiendommen*», jf. forurl. § 55. Det kreves altså et aktivt eierforhold for at en eier skal kunne bli gjort ansvarlig for forurensningsulykke som skyldes eieringen. Hvis sistnevnte ikke er tilfellet, vil ansvaret ligge på den som faktisk driver. Det objektive ansvaret innebærer at miljøbelastningen legges på forurenseren.⁵³

I likhet med petroleumsloven og sjøloven oppstilles det et objektivt ansvar for den som er ansvarlig for virksomheten, der vedkommende eier er nærmest til å bære risikoen for forurensningsskade. Hvis et skip havarerer og slipper ut kjemikalier, er det dermed eieren av dette skipet som skal dekke forurensningsulykken. Imidlertid står ikke det objektive ansvaret for eieren like sterkt som i de øvrige lovverkene. Hvis noen som er i befatning med forurensningskilden har medvirket til ulykken, kan vedkommende bli ansvarlig hvis det er utvist forsett eller uaktsomhet jf. forurl. § 55 2. ledd. Ansvarsgrunnlaget har dermed et større innslag av subjektiv vurdering, der det er mulig at skadelidte må rette krav mot en som indirekte «*ved å levere varer eller tjenester, foretar kontroll eller tilsyn eller på lignende måte*» har medvirket til ulykken fordi vedkommende skulle ha utvist større varsomhet.

Ansvarsgrunnlaget etter forurensningsloven slår fast at det ikke «*gjør gjeldende noen innskrenkning i det ansvaret som følger av ellers gjeldende erstatningsregler*» jf. forurl. § 55 2. ledd siste setning. Det vil si at dersom det oppstår ansvar overfor en rettighetshaver etter petroleumsloven eller en eier etter sjøloven, vil ikke ansvarsgrunnlaget etter forurensningsloven gjøre noen innskrenkninger i dette kravet.

Et tenkt tilfelle kunne vært at et skip med last som inneholdt både olje og kjemikalier havarerte i Barentshavet, og at disse stoffene strømmet ut og forurenset havområdet. Et eventuelt krav etter forurensningsloven ville i dette tilfellet måtte sees sammen med erstatningsregler i øvrige lovverk. Dette indikerer at skadelidte ved en forurensningshendelse på kontinentalsokkelen kan gjøre gjeldende erstatningskrav etter flere lovverk for å få kompensasjon for sitt tap.

⁵³ Lødrup (2009) s. 281

4.5 Sammenligning

Når de ulike lovverkene holdes opp mot hverandre i forhold til utformingen av ansvarsgrunnlaget, kommer først og fremst likhetstrekkene til syne. Ansvarsgrunnlagene er utformet med bakgrunn i samme type ordlyd, der det objektive ansvaret stadfestes gjennom at ansvarssubjektene er ansvarlig for forurensningsskaden «uten hensyn til skyld», «uansett skyld» og «uten hensyn til egen skyld». Sammenholdt betyr dette at de ulike lovverkene peker på tilfeller der hvor det objektive ansvaret stadfestes på bakgrunn av forurensningsulykken og dens karakter.

Det foreligger altså ingen krav til underordnede vilkår som for eksempel skyld hos en ansatt i form av stadfestelse for at ansvaret skal kunne gjøre seg gjeldende, slik det for eksempelvis gjør etter det tradisjonelle arbeidsgiveransvaret i skadeerstatningsloven (heretter skl.) § 2-1.

Samtidig har drøftingen underveis vist noen ulikheter. Hvis petroleumsloven sees opp mot sjøloven, er det klart at eieren av et skip oftere vil kunne gå fri for ansvar etter sjøl. § 192 enn etter petrl. § 7-3 med dens unntak for force majeure og lignende. Det objektive ansvaret etter petroleumsloven viser seg å være strengt overfor rettighetshaver. Lovgiver har ikke ønsket at det skal være mulig for rettighetshaver å kunne komme helt unna sitt ansvar hvis det først oppstår forurensningsskade av den karakter som bestemmelsen favner om.

Ansvarsreglene som oppstilles etter petroleumsloven og sjøloven er begrunnet i samme hensyn, men med sterk betoning av risiko og prevensjonshensyn i petroleumsloven. Reglene preges av at lovgiver anser petroleumsvirksomhet som særlig risikofyllt.

En annen ulikhet er at etter vurderingen av ansvarsgrunnlag etter forurensningsloven, vil subjektiv skyld kunne bli vurdert etter forurl. § 55 2. ledd. I de øvrige lovverkene fremstår ansvarsnormen som rent objektiv.

5 Ansvarsbegrensning

5.1 Innledning

Hvis det først oppstår en forurensningsskade der forurensningskilden er oljesøl eller lignende, er det ikke uvanlig at tap kan bli svært store. I 2010 eksploderte oljeplattformen Deepwater Horizon i Mexicogolfen og en av tidenes største oljekatastrofer var et faktum. British Petroleum som rettighetshaver ble krevd for over 246 milliarder kroner i bøter og erstatningsutbetalinger.⁵⁴ Dette beløpet var heller ikke endelig, og i etterkant av ulykken mottok selskapet stadig nye søksmål fra ulike personer, selskaper og stater som hadde blitt rammet av skadene.

Utgangspunktet i norsk rett er at skadelidte skal få full dekning for det tapet vedkommende har lidt. Det vil si at det økonomiske tapet skal dekkes i sin helhet, slik at skadelidte blir stående som om vedkommende ikke hadde blitt påført tapet i utgangspunktet hvis vilkårene for erstatning er oppfylt.⁵⁵ Det gjelder uavhengig av om erstatningskravet vurderes ut ifra subjektiv skyld eller om erstatningskravet er forankret i en objektiv vurdering etter et lovverk.

For å avbøte erstatningskrav og beløp som kan bli uholdbart høye for en skadevolder, er det i enkelte lovverk oppstilt begrensninger i erstatningsansvaret. Begrunnelsen for dette er at man vil avgrense det beløpsmessige ansvaret som kan oppstå overfor skadevolder, og skape mulighet for forsikring. Samtidig vil en slik begrensning innebære at man flytter risikoen for en skade fra skadevolder til skadelidte til en viss grad, altså en viss fordeling av risikoen for dekningen av erstatningsskade. Det er derfor aktuelt å vurdere om eventuelle forurensningsulykker på den norske kontinentalsokkelen kan bli begrenset med tanke på erstatningsbeløp i praksis eller ikke.

5.2 Petroleumsloven og skadelidtes ubegrensede rett til tapsdekning

Utgangspunktet etter petrl. § 7-3 er at rettighetshaveren er objektivt og ubegrenset ansvarlig for forurensningsskade. At ansvaret er ubegrenset, vil si at loven ikke fastsetter noe beløpsmessig tak på det erstatningsansvaret som den ansvarlige kan pådra seg.⁵⁶ Den ansvarlige rettighetshavergruppen vil dermed kunne risikere å bli pålagt et ansvar som er

⁵⁴ «Deepwater Horizon»-ulykken har til nå kostet 250 milliarder kroner (2013) [Internett]

⁵⁵ Nygaard (2007) s. 19

⁵⁶ NOU 1981:33 s. 27

større enn det det er mulig å gardere seg mot. Det vil si at loven ikke inneholder noen bestemmelser som begrenser beløpet en rettighetshaver kan bli ansvarlig for ved en forurensningsskade.

I forarbeidene til petroleumsloven blir begrunnelsen for dette nærmere beskrevet. At ansvaret er ubegrenset, vil si at skadevolderen er ansvarlig for all skade og alt økonomisk tap som kan sies å være påregnelig eller adekvat. Når det gjelder undersøkelse og utvinning av petroleum til sjøs, må man regne med at uhell kan føre til forurensningsskader av betydelig omfang og med sterkt varierende forløp som kan resultere i økonomiske skadevirkninger av en annen størrelsesorden enn det som er vanlig.⁵⁷ Det er derfor interessant å se hvorfor det ikke ble tatt inn ansvarsbegrensningsregler i loven, slik det eksempelvis er gjort i sjøloven.

I forarbeidene til den loven som kom i 1985, ble det drøftet hvorvidt det skulle oppstilles et maksimumsbeløp for hva rettighetshaver kunne bli ansvarlig for. Utvalget delte seg, og flertallet mente at den beste løsningen var at rettighetshaveren skulle hefte ubegrenset.⁵⁸ Hovedbegrunnelsen var at petroleumsvirksomhet kan føre til store skader på utenforstående, samtidig som den kan gi stor økonomisk vinning for rettighetshavergruppen.

Flertallet vurderte spørsmålet opp mot sjøloven, der ansvaret blant annet for skade som følge av oljesøl, var begrenset til et bestemt beløp. Det ble vektlagt at en slik begrensning ikke er en særregel i norsk rett, men er vedtatt i internasjonale konvensjoner, samt at forholdene ikke er helt sammenlignbare. Begrensning av ansvaret for skade voldt av skip er en gammel tradisjon som det kan være vanskelig å bryte. Det argumenteres dermed for at en rettighetshaver ved et erstatningskrav etter forurensningsulykker ved petroleumsvirksomhet, skal dekke den beløpsmessige kostnaden for skaden som oppstår. Med andre ord skal det ikke gjøres unntak fra alminnelige erstatningsrettslige regler.

Det ubegrensede erstatningsansvar overfor rettighetshavergruppen er en klar oppfordring til oljeselskaper om å ta alle mulige forhåndsregler for å forebygge ulykker og skade, og slik fungere i tråd med prevensjonshensynet. Samtidig vil en skade på en innretning i seg selv representere enorme tap for et selskap, ettersom produksjonen vil stoppe opp. Det forsterker ytterligere incentivet til å skape trygge innretninger og legge til rette for gode arbeidsprosesser.

⁵⁷ NOU 1981:33 s. 27

⁵⁸ NOU 1981:33 s. 28 flg.

At ansvaret er ubegrenset, vil likevel ikke nødvendigvis innebære at den ansvarlige uten videre må erstatte den fulle skaden. Vanlige regler om lemping av ansvar (jf. den alminnelige lempningsregelen i skl. § 5-2), om krav til årsakssammenheng og alminnelige regler om skadelidtes medvirkning (jf. skl. § 5-1) gjelder.⁵⁹

5.3 Sjøloven og det begrensede forurensningsansvar

I motsetning til petroleumsloven opereres det med et tak for hvor mye en tankskipeier kan bli erstatningsrettslig ansvarlig for etter sjøloven. Det vil være i skadevolders interesse, dvs. skipseierens, å gjøre ansvarsbegrensninger gjeldende overfor skadelidte slik at det erstatningsrettslige beløpet ikke blir uforholdsmessig høyt. Et tak på hvor mye som kan erstattes, innebærer en viss risikooverføring fra skadevolder til skadelidte.

I sjøl. § 194 heter det at «*eierens ansvar etter § 191 er begrenset til 4.510.000 SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 5000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 5000 tonn økes ansvarsgrensen med 631 SDR pr. tonn over 5000 tonn*».⁶⁰ Bestemmelsen slår til slutt fast at ansvarsgrensen likevel ikke i noen tilfeller kan overstige 89.770.00 SDR. Dette er utgangspunktet for begrensningsretten til eieren som et ansvarssubjekt etter sjøloven.

Det gjelder både et minimums- og et maksimumsansvar.⁶¹ Ved et eventuelt søksmål vil eieren av et skip kunne gjøre ansvarsbegrensningsreglene gjeldende overfor skadelidte, med mindre eieren har voldt forurensningsskaden forsettlig eller grovt uaktsomt. Det foreligger således unntak fra begrensningsretten. Ansvarsbegrensningsreglene forutsetter at eieren ikke har utvist større skyld enn simpel uaktsomhet. Har eieren utvist forsett eller grov uaktsomhet, er ansvaret ubegrenset.

Begrunnelsen for regelen om begrenset erstatningsansvar er å finne i det som tradisjonelt kalles «det begrensede rederansvaret» som også er nevnt i forarbeidene til petroleumsloven. Dette er en type ansvarsgrunnlag som har blitt utviklet gjennom internasjonale systemer der erstatningsbeløpet ikke ubetinget skal dekke det tapet som er oppstått. Tradisjonelt har et begrenset ansvarsgrunnlag blitt begrunnet i at rederinæringen er særlig risikabel, og at

⁵⁹ Hans Jacob Bull, *Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold*, Oslo 1988 s. 37

⁶⁰ SDR står for «special drawing rights» og er et internasjonalt betalingsmiddel som fastsettes på grunnlag av et veid gjennomsnitt av et utvalg valutaer jf. sjøl. § 505. En SDR utgjør ca. 7 250 kr.

⁶¹ Falkanger, Bull (2008) s. 194

almennelige ansvarsregler dermed ville kunne hemme næringsutviklingen, noe som samfunnsøkonomisk ville vært uheldig. Bedriftens farlighet, som vanligvis anføres som argument for skjerpet ansvar, har i sjøretten blitt påberopt som en begrensning av ansvaret.⁶²

I dag blir disse reglene gjerne begrunnet med at rederivirksomheten bør være beskyttet mot virkelig store tap (katastrofetap). Sammenlignet med eldre rett har de type krav som kan bli begrenset, blitt redusert, samtidig som beløpsbegrensningene har blitt høyere.⁶³

I praksis kan en skipseier gjøre begrensingsrett gjeldende overfor for eksempel myndighetene ved erstatningskrav etter opprydningskostnader i forbindelse med tankskiphavari eller lignende. Hvis et tankskip har kollidert i en innretning, og et oljeselskap gjør gjeldende et erstatningskrav etter sjøloven overfor eieren av tankskipet, kan ansvarsbegrensingsreglene bli tilsvarende aktuelle.

Spørsmålet er videre om ansvarsbegrensingsregler kan tilsi at eieren av et tankskip som har voldt forurensningsulykke vil ta lettere på ansvaret som følger av ansvarskonvensjonen, ettersom det er begrenset hvor mye vedkommende selskap kan bli ansvarlig for ved en eventuell ulykke. I så fall vil denne løsningen føre til at ansvarsbegrensingsreglene i loven ikke fremmer en streng nok løsning overfor potensielle skadevoldere i et erstatningsrettslig perspektiv.

På den ene siden kan en eventuell begrensning føre til at eiere av tankskip gjør gjeldende tapsbegrensingsregler som er til egen fordel, for å unngå å bære hele kostnaden for skaden. En slik lovfestet rett ville da kunne svekke prevensjonshensynet. Det ville kunne innebære at skadelidte ved en forurensningsulykke som omfavnes av sjølovens virkeområde, ikke vil få dekning for hele tapet hvis tapet blir tilstrekkelig høyt. På den annen side angir ansvarsbegrensingsregelen høye beløpsbegrensninger, og vil dekke tapet ved de fleste ulykker.

Reglene om ansvarsbegrensning er et sentralt trekk i sjøretten, og er tradisjonelt begrunnet i forhold som har med forsikringsdekningen å gjøre.⁶⁴ Det foreligger forsikringsplikt etter sjøl. § 197 opp mot de grensene som er fastsatt i sjøl. § 194, noe som peker på at

⁶² Brækhus, Sjur, «Det begrensede rederansvar», Juridiske arbeider fra sjø og land (Oslo 1947) s. 1

⁶³ Falkanger, Bull (2008) s. 169

⁶⁴ Tolkningssuttalelse fra lovavdelingen, § 5-forholdet mellom forurensningsloven og de sjørettslige reglene om ansvarsbegrensning (22.08.2016)

ansvarsbegrensningsregelen gir avklaring med tanke på forsikringsmulighet overfor eieren av tankskip som frakter råolje. Uten en slik fastsettelse av forsikring ville denne type virksomhet innebåret stor risiko. Formålet med å etablere slike ansvarsgrenser er at grensene skal være tilstrekkelig høye for de fleste hendelser, slik at det kun er de helt eksepsjonelle og usedvanlige hendelsene som overstiger grensene. Hvis ansvarsgrensene hadde ligget så lavt at ansvaret for hendelser som er innenfor det «normale» faktisk ble redusert, ville ikke begrensningssystemet fungert etter hensikten.⁶⁵ Også ønsket om likhet og forutsigbarhet på tvers av landegrenser, og følgelig inkorporasjonen av 1992-ansvarskonvensjonen, begrunner begrensningene i ansvaret.

5.4 Forurensningsloven og større tap

Hvis det oppstår en forurensningsulykke som omfattes av forurensningsloven, er utgangspunktet at forurenseren skal betale for de skader som forurensningen volder jf. forurl. § 55. I forurl. § 57 er ansvarets omfang angitt. Første bestemmelse sier klart at ansvaret etter kapitlet omfatter «*erstatning for økonomisk tap som følge av forurensningsskade som nevnt i § 53*», og videre fastslår loven at omfanget av skaden også gjelder «*erstatning for skade, tap, ulempe eller utgifter som følger av rimelige tiltak for å hindre eller avbøte forurensningsskader*».

Loven gir i utgangspunktet ikke anvisning på noen bestemmelser som begrenser det erstatningsrettslige ansvaret overfor skadevolder. Hvis det skjer en forurensningsulykke som omfattes av lovverket, skal den ansvarlige dermed dekke tapet som oppstår, uten hensyn til beløpets størrelse. Samtidig er det, som vi har sett, klart at forurensningsloven vil tre til side hvis det oppstår oljesølansvar som er omfattet av de øvrige lovverkene jf. forurl. § 53 1. ledd.

I 2009 gikk som tidligere nevnt MV Full City på grunn utenfor Langesund i en storm, etter å ha ignorert beskjeder om å ankre opp lenger ut til sjøs. Hendelsen er et eksempel på hvordan staten kan avkreve dekning av kostnadene med å fjerne forurensning med hjemmel i forurensningsloven. Saken viser også hvor krevende et oppgjør raskt kan bli.⁶⁶

⁶⁵ § 5 - Forholdet mellom forurensningsloven og de sjørettslige reglene om ansvarsbegrensning (2016) [Internett]

⁶⁶ LB-2015-174299

5.5 Sammenligning

Det er som beskrevet over, en betydelig forskjell mellom petroleumsloven og sjøloven i det rettighetshaveren hefter ubegrenset, mens skipseieren har en lovfestet rett til å begrense sitt ansvar. Ved oljesølskader på sokkelen vil rettighetshaver bli ansvarlig overfor hele tapet som oppstår. Hvis et tankskip slipper ut olje, kan begrensingsregler gjøres gjeldende. Ved en forurensningsulykke der det er oljesøl fra skip, kan dette føre til at den skadelidte ikke blir fullt ut tilbakestillt.

Det er store forskjeller i de økonomiske interessene som begrunner denne ulikheten i regelverket. Skipseierens økonomiske interesse er begrenset til et vederlag, mens rettighetshaveren eier oljen som utvinnes og har vesentlig større inntekter over et mye lengre tidsrom. Også muligheten for å tegne forsikring spiller inn, en skipseier ville ikke få forsikret et ubegrenset ansvar.

I visse tilfeller vil forurensningslovens regler spille inn ved siden av de som er gitt i petroleumsloven eller sjøloven. Ved forurensning med oljesøl vil ofte det offentlige måtte dekke store deler av skaden, og det foreligger da en plikt til å dekke kostnadene for dette etter forurensningsloven § 76. I disse tilfellene er det anført at et refusjonskrav som dette etter forurensningsloven, også er gjenstand for ansvarsbegrensingsreglene etter sjøloven.⁶⁷ Poenget er å vise at ansvarsbegrensingsreglene etter sjøloven står sterkt og vil kunne begrense flere typer krav som oppstår i forbindelse med en oljesølulykke.

⁶⁷ § 5 - *Forholdet mellom forurensningsloven og de sjørettslige reglene om ansvarsbegrensning* (2016) [Internett]

6 Kort om forsikrings- og garantiansvar

6.1 Innledning

I oljesølulykker som oppgaven tidligere har gitt eksempler på, er det potensielle ansvaret med tanke på erstatningsbeløp så stort at ingen selvstendig aktør vil kunne bære det alene. Det foreligger derfor ulike krav i henholdsvis petroleumsloven og sjøloven til forsikring og sikkerhetsstillelse for aktørene som bedriver virksomhet som er underlagt loven. Slik forsikringsplikt sikrer at skadelidte får erstatning, uavhengig av den økonomiske evnen til den ansvarlige skadevolder.

Ved forurensningsulykker på kontinentalsokkelen kan det generelt reises spørsmål om hvem som er «skadelidte». Spørsmålet er hvem som blir påført et tap ved en eventuell ulykke, og dermed hvem som kan ha krav på erstatning overfor ansvarssubjektet. Ettersom forurensningsskader på kontinentalsokkelen kan være av svært ulik art, gjenspeiles dette i hvem som kan anses for å være skadelidte.

Skadelidte kan nemlig være alt fra allmennheten i sin alminnelighet til privatpersoner og bedrifter som påføres tap ved forurensningen. Hvis det oppstår skader ved oljesøl, vil også myndighetene gjerne reise krav mot et selskap for å få dekket opprydningskostnader. Når skadene går utover miljøet, er det ikke alltid en enkeltperson som påføres tap. Ofte rammes allmennhetens kollektive interesser. Det er gjerne i sistnevnte tilfeller at det er myndighetene i et land som ender opp med opprydningskostnader på vegne av fellesskapet. Et eksempel i norsk rett er opprydningskostnadene som fulgte etter Full City-ulykken.⁶⁸

Andre eksempler på skadelidte ved oljesøl er fiskere som får ødelagt sine redskaper, bedrifter som får ødelagt oppdrettsanlegg, og andre bedrifter eller personer som holder til ved kysten og som får sine eiendommer ødelagt.

Hensynet til disse skadelidte er en viktig begrunnelse for å kreve forsikringsplikt, det vil si at myndighetene pålegger de som blir erstatningsrettslig ansvarlig, å tegne forsikring.

⁶⁸ LB-2015-174299

6.2 Krav til sikkerhetsstillelse og forsikringsdekning i henhold til petroleumsloven

Forskrift til lov om petroleumsvirksomhet § 73 krav inneholder krav til en forsikringsdekning for den virksomhet rettighetshaver driver.⁶⁹ I henhold til forsikringsbestemmelsen omfatter denne minstekrav til hva den skal omfatte, og under punkt b) er det klart at forsikringen skal inneholde dekning til minstekrav overfor forurensningsskade og annet ansvar overfor tredjemenn. I bestemmelsens tredje ledd kreves det at forsikring som nevnt skal gi en «rimelig» forsikringsdekning ut fra hensyn til risikoeksponering og premiekostnader. Olje- og energidepartementet kan kreve tilleggsforsikring.

En forsikringspolise vil imidlertid neppe alene gi full dekning for ethvert ansvar som kan oppstå i virksomhet på sokkelen. Norske myndigheter har i tillegg hjemmel til å kreve sikkerhet for at den ansvarlige gjør opp for seg gitt at det har skjedd en akutt oljesølskade fra en innretning, jf. petrl. § 10-7. Aktørene i petroleumsindustrien er tradisjonelt multinasjonale selskaper som selv har betydelig økonomisk bæreevne.

I petroleumsloven foreligger det også et krav om at selskap som innehar utvinningstillatelse på norsk kontinentalsokkel og som er en del av et konsern, plikter å stille morselskapsgaranti overfor departementet. En slik garanti skal stilles av øverste eierselskap hos rettighetshaver (øverste morselskap) for å dekke forpliktelser i tilknytning til den petroleumsvirksomheten som datterselskapet deltar i. Dette følger av petrl. § 10-7. Forutsetningen om at det skal stilles sikkerhet er lovfestet, og morselskapsgaranti er en standard form for sikkerhet som tilfredsstillende kravene til loven. I praksis vil dermed myndighetene kunne trekke på en sikkerhet som kan kreves av rettighetshaveren, hvis myndighetene har dekket utgifter ved forurensningsulykker.

Bakgrunnen for kravet om økonomisk sikkerhet etter petroleumsloven og bruk av morselskapsgaranti er at lisensinnehaveren, som gjerne er et mindre lokalt datterselskap av et større internasjonalt oljeselskap, er direkte engasjert i aktivitet som innebærer betydelig kostnad og risiko. Normalt vil denne risikoen gå langt utover den økonomiske kapasiteten til rettighetshaveren selv.⁷⁰ I tillegg til de generelle forpliktelsene som et selskap får ved en tillatelse, kan en morselskapsgaranti som dette gi myndighetene en sikkerhet med tanke på

⁶⁹ Hammer mfl. (2009) s. 770

⁷⁰ Frode Vareberg og Preben Willoch, «Parent company guarantee for NCS licensees - scope and third-party claims», ILO (International Law Office) (Oslo 2016) s. 2

opprydningskostnader etter forurensningsulykker. I tilfelle større ulykker kan den totale kostnaden for skader til fysiske og juridiske personer overstige den finansielle kapasiteten til store internasjonale oljeselskaper, for ikke å snakke om lokale datterselskaper.⁷¹ Kravet til en slik garanti ligger dermed i at større ulykker, og da spesielt større ødeleggelser, økonomisk skal kunne være sikret i størst mulig grad.⁷²

Spørsmålet om rekkevidden av morselskapsgaranti ble drøftet i Oslo tingrett (TOSLO-2016-202288-2) som omhandlet statens tilbakesøkingsskrav på uriktig utbetalt leterefusjon til firmaet E&P Holding AS. Spørsmålet i saken var om kravet er dekket av morselskapsgarantien fra Skeie Technology AS. Det var klart i saken at datterselskapet hadde fått utbetalt feilaktig mye refusjon fra staten for å lete etter petroleumforekomster, og at et tilbakebetalingskrav dermed ikke var uventet. Spørsmålet handlet om rekkevidden av en morselskapsgaranti, og om et morselskap hefter overfor datterselskap for ansvar som oppstår i forbindelse med utvinning i petroleumsvirksomhet. I saken fikk ikke staten medhold.

Retten kom frem til at kravet staten hadde overfor selskapet var å anse som et skattekrav, noe som ikke omfattes av formålet eller ordlyden med en morselskapsgaranti. Dommen illustrerer at morselskapsgaranti, tross at det er et lovfestet krav, også er en avtale mellom staten og ulike selskap slik at avtalen må tolkes i tråd med alminnelige avtalerettslige prinsipper. Saken er ikke direkte relevant for forurensningstilfellene, men er en sjelden rettslig prøving av standardvilkårene i morselskapsgarantien. Den illustrerer at morselskapsgaranti ikke er en ubetinget rett for staten til å kreve eierselskaper for krav som oppstår på vegne av deres datterselskaper.

6.3 Forsikringsplikt i henhold til sjøloven

I sjøloven er en forsikringsplikt regulert i § 197. Skipseieren må forsikre sitt ansvar, og den skadelidte har en ubetinget rett til å gjøre sitt erstatningskrav gjeldende etter de konvensjonsbestemte ansvarsreglene, direkte mot forsikringsgiveren jf. § 200. Det er altså ikke noen betingelser for et slikt direkte krav at eieren av skipet er insolvent eller av andre grunner uvillig eller ute av stand til å dekke erstatningskravet.⁷³

⁷¹ Vareberg (2016) s. 2

⁷³ Falkanger, Bull (2008) s. 195-196

6.4 Betydningen av forsikrings- og garantiordninger

Når det gjelder skadevolderen, er det slik at disse forsikringsordningene ivaretar hensynet til at erstatningsbeløp ikke blir uforholdsmessig høyt, og at skadevolder er i stand til å fortsette sin virksomhet. I forhold til skadelidte ivaretar disse ordningene muligheten til å få dekning for de faktiske tapene som kan oppstå ved en ulykke. Oppsummert synes ordningene å ivareta at den skadelidte kan få dekning for sitt krav uavhengig av økonomien til skadevolder.

Forsikrings- og garantiordningene skaper, sammen med de andre bestemmelsene, et helhetlig system som sikrer aktørene på en god måte. I praksis vil forsikring innebære at tapet vil kunne pulveriseres.

7 Avslutning

7.1 Innledning

Oppgaven har behandlet ansvarsreglene som gjelder ved akutte forurensningsskader på den norske kontinentalsokkelen. Formålet har vært å sammenligne hvordan lovverkene ivaretar hensynene til reparasjon og prevensjon. Oppgavens tema har stor aktualitet som følge av stor lete- og produksjonsaktivitet og økt skipstrafikk i de aktuelle områdene.

7.2 Presentasjon av hovedfunn

Ved gjennomgangen av ansvarssubjekt viser det seg at både petroleumsloven og sjøloven inneholder klare anvisninger på hvem som skal anses som skadevolder ved forurensningsskader. Forurensningsloven er mindre spesifikk i reguleringen av ansvarssubjekt, ettersom vurderingen av hvem som blir erstatningsrettslig ansvarlig er tettere knyttet opp til den daglige bestyrelsen av virksomheten, samt at loven ikke på samme måte som de øvrige inneholder ansvarskanaliseringsregler.

Når det gjelder ansvarsgrunnlag, har lovverkene det til felles at det oppstilles objektivt ansvar etter de ulike ansvarsbestemmelsene. Det foreligger likevel noen ulikheter knyttet til i hvilken grad det objektive ansvaret kan settes til side ved ekstraordinære hendelser. Det kan anføres at forurensningsloven i større grad åpner for vurdering av subjektiv skyld, enn de øvrige lovene.

Når det gjelder ansvarsbegrensningsregler, foreligger det klare ulikheter mellom petroleumsloven og sjøloven, hvor ansvaret i førstnevnte lov er ubegrenset. Sjøloven inneholder begrensningsregler som kan gjøres gjeldende på nærmere angitte vilkår. Forurensningsloven inneholder heller ikke regler om ansvarsbegrensning.

Sammenholdt kan det understrekes at lovgiver, gitt de ulike virkeområdene ansvarsgrunnlagene omfatter, har søkt å ivareta hensynet til miljøet og skadelidtes dekning ved mest mulig heldekkende og gjennomregulerte bestemmelser. Samtidig er det klart at de ulike lovene gjør seg gjeldende for ulike type hendelser, og at det ved ulykker der flere av lovverkene kommer til anvendelse kan det oppstå vanskelige erstatningsrettslige vurderinger. En samlet vurdering er likevel at ansvarsreglene i de ulike lovene på en god måte ivaretar hensynet til prevensjon og reparasjon.

7.3 Temaer for videre avklaring

Gjennomgående er ansvarsgrunnlagene ved oljesølulykker av ulik karakter klart gjennomregulert. En problemstilling som bør adresseres, omhandler økt risiko for akutt forurensning med andre typer stoffer enn oljesøl, eksempelvis kjemikalier og radioaktivt avfall. Det bør drøftes hvorvidt det erstatningsrettslige regelverket i dag dekker slike tilfeller i tilstrekkelig grad.

Et annet spørsmål som kan bli interessant i et erstatningsrettslig perspektiv, er om ekstremvær som følge av klimaendringer i fremtiden vil endre forståelsen av gjeldende lovverk og unntak fra objektivt ansvar på grunn av force majeure-lignende hendelser.

De siste årene har vi sett at de store oljeselskapene trekker seg ut av norsk sokkel, og blir erstattet av nye selskaper. Mange av de nye aktørene er eid av kapitalforvaltningsfond med uklar eierstruktur, hvor hovedformålet er at investorene ikke skal risikere noe utover det de allerede har lagt inn. Et tredje spørsmål er derfor hvordan reglene om morselskapsgarantier vil fungere i denne nye virkeligheten.

8 Litteraturliste

Lover, konvensjoner og resolusjoner

Kongeriket Noregs Grunnlov lov av 17. mai 1814

Lov om skadeserstatning av 16. juni 1969 nr. 26 (skadeserstatningsloven)

Lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13. mars 1981 nr. 6 (forurensningsloven)

Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven)

Lov om petroleumsvirksomhet av 29. desember 1996 nr. 72 (petroleumsloven)

Forskrifter

Forskrift 27. juni 1997 nr. 653 til lov om petroleumsvirksomhet (petroleumsforskriften)

Forarbeider

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

NOU 1981: 33 Erstatningsansvar for forurensningsskade som følge av petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Utkast til lovregler.

Ot.prp. nr. 33 (1989-1999) Om lov om endringer i lov 13 mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) mv. (Erstatningsansvar ved forurensningsskade).

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

Rettspraksis

Full City-saken (LA-2010-1995727-RG-2011-680)

Full City-saken (LB-2015-174299)

Morselskapsgranti-saken (TOSLO-2016-202288-2)

Folkerett

Havrettskonvensjonen, United Nations Convention on the Law of the Sea. Montego Bay 10. desember 1982 (engelsk versjon og norsk oversettelse).

Juridisk teori

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*, 8. utgave (Oslo 2016).

Hammer, Ulf, Trond Stang, Sverre B. Bjelland, Yngve Bustnesli og Amund Bjøranger Tørum, *Petroleumsloven*, 1. utgave (Oslo 2009).

Lødrup, Peter, *Lærebok i erstatningsrett*, 6. utgave (Oslo 2009).

Nygaard, Nils, *Skade og ansvar*, 6. utgave (Bergen 2007).

Nygaard Nils, *Rettsgrunnlag og standpunkt*, 2. utgave (Bergen 2004).

Øystein Wang, *Forurensningsloven*, 1. utgave (Oslo 2005).

Bull, Hans Jacob, *Tredjemannsdekninger i forsikringsforhold*, 1. utgave (Oslo 1988).

Artikler

Kaasen, Knut, «Erstatningsrettslige konsekvenser av sikkerhetsmessig svikt under petroleumsvirksomhet», *Marlus* nr. 95, 1984 s. 1-78.

Vareberg, Frode og Preben Willoch, «Parent company guarantee for NCS licensees- scope and third-party claims», ILO (International Law Office) (Oslo 2016) s. 1-4.

Brækhus, Sjur, «Det begrensede rederansvar», Juridiske arbeider fra sjø og land (Oslo 1947) s. 189-206.

Andre kilder

Katastrofer og store ulykker i norsk petroleumsvirksomhet (2018) [Internett]

Fra Wikipedia. Tilgjengelig fra:

https://no.wikipedia.org/wiki/Katastrofer_og_store_ulykker_i_norsk_petroleumsvirksomhet

Økt skipstrafikk i nord (2018) [Internett]

Fra BarentsWatch. Tilgjengelig fra:

<https://www.barentswatch.no/artikler/okt-skipstrafikk-i-nord/>

Utredning om miljøkonsekvenser for Norge av klimaendringer i andre land (2018) [Internett]

Fra EY Rapport for Miljødirektoratet. Tilgjengelig fra:

<https://www.miljodirektoratet.no/Documents/publikasjoner/M932/M932.pdf>

Polar skipsfart og Polarkoden (2015) [Internett]

Fra Sjøfartsdirektoratet. Tilgjengelig fra:

<https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/miljo/polar-skipsfart/>

Fregattulykken kunne endt i en katastrofe (2018) [Internett]

Fra nrk.no. Tilgjengelig fra:

https://www.nrk.no/norge/professor_-fregattulykken-kunne-endt-i-katastrofe-1.14302802

Norges kontinentalsokkel (2018) [Internett]

Fra Store Norske Leksikon. Tilgjengelig fra:

https://snl.no/Norges_kontinentalsokkel

Størrelsen på Norges kontinentalsokkel i nord avklart (2009) [Internett]

Fra regjeringen.no. Tilgjengelig fra:

https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/sokkel_avklaring/id554718/

Petroleumsfeltene på norsk kontinentalsokkel (2018) [Internett]

Fra Store Norske Leksikon. Tilgjengelig fra:

https://snl.no/Petroleumsfeltene_på_norsk_kontinentalsokkel

Ressursrapport, Aktørbildet (2016) [Internett]

Fra Oljedirektoratet. Tilgjengelig fra:

<http://www.npd.no/no/Publikasjoner/Ressursrapporter/2016/Kapittel-5/>

«Deepwater Horizon»-ulykken har til nå kostet 250 milliarder kroner (2013) [Internett]

Fra Aftenposten. Tilgjengelig fra:

<https://www.aftenposten.no/okonomi/i/EM7j/Deepwater-Horizon-ulykken-har-til-na-kostet-250-milliarder-kroner>

§ 5 - Forholdet mellom forurensningsloven og de sjørettslige reglene om ansvarsbegrensning (2016) [Internett]

Fra Regjeringen.no. Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-5---forholdet-mellom-forurensningsloven-og-de-sjørettslige-reglene-om-ansvarsbegrensning/id2509449/>

9 Figur: Den norske kontinentalsokkelen

