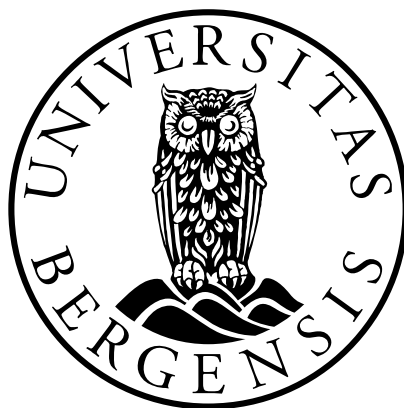


Reiaren sitt erstatningsansvar ved utslepp av olje og andre skadelege miljøstoff

Kandidatnummer: 200110

Antall ord: 14 360



JUS399 Masteroppgave/JUS398 Masteroppgave
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10. desember 2014

Del 1. Overordna	3
1 Innleiing	3
1.1 Tema	3
1.2 Nærare om problemstillinga og avgrensingar	4
1.3 Metode	4
1.4 Omgrepsavklaring.....	5
1.5 Vidare framstilling	6
1.6 Forholdet mellom forurensingsloven og sjølova.....	7
Del 2. Erstatningsansvaret for olje	8
2 Erstatningsansvaret etter sjølova § 191	8
2.1 Verkeområdet til regelen	8
2.2 Gjeldande ansvarsgrunnlag	10
2.3 Rekkevidda av erstatningsansvaret.....	11
2.4 Unntak frå reiaren sitt erstatningsansvaret	15
2.5 Beløpsmessig avgrensing.....	19
3. Erstatningsansvaret etter sjølova § 183	20
3.1. Verkeområdet til regelen	20
3.2. Gjeldande erstatningsansvar og rekkevidda	21
3.3 Unntak frå erstatningsansvaret.....	24
3.4 Beløpsmessig avgrensing.....	24
4. Erstatningsansvaret etter sjølova § 207	25
4.1 Verkeområdet til regelen og gjeldande erstatningsansvar	25
4.2 Beløpsmessig avgrensing.....	26
5. Erstatningsansvaret etter sjølova § 208	27
5.1 Verkeområdet for regelen og gjeldande erstatningsansvar.....	27
5.2 Beløpsmessig avgrensing.....	28
Del 3. Erstatningsansvaret for andre miljøstoffer	29
6. Forurensingsloven og sjølova	29
6.1 Sjølova § 151	29
6.2 Forurensingsloven § 55	31
6.3 Gjeldande ansvarsgrunnlag og rekkevidda.....	32
6.4 Unntak frå erstatningsansvaret og beløpsmessig avgrensing.....	33
Del 4. Avsluttande merknadar	35

8. Avslutting.....	35
Litteraturliste.....	36
Bøker	36
Artikler	36
For og etterarbeid	36
Lover og konvensjonar	37
Dommar.....	37
Anna.....	38

Del 1. Overordna

1 Innleiing

1.1 Tema

Tema for oppgåva er kva ansvarsgrunnlag skal leggest til grunn for reiarane sitt erstatningsansvar når det oppstår utslepp av olje og andre skadelege miljøstoff som følgje av ei ulykke. Shippingbransjen og oljebransjen er to næringar som stadig veks og det skjer nyskapingar for å kunne utnytte og frakte olje og andre miljøstoff både til land og ut til plattformar. Med ei slik utvikling aukar risikoen for utslepp av desse stoffa.¹ Det har vore fleire ulykker der olje og andre miljøstoff har sluppet ut langs kysten både nasjonalt og internasjonalt.²

Reiarane som eig skipa har eit erstatningsansvar overfor myndigheitene når det oppstår miljøulykker. Etter norsk erstatningsrett er det tre grunnvilkår som må vere oppfylt for at det skal vere eit erstatningsansvar. For det fyrste må det ha oppstått ein erstatningsrettsleg skade. Det må vidare vere tale om eit ansvarsgrunnlag, og til slutt må det vere ein adekvat årsakssamanheng mellom den erstatningsrettslege skaden og det gjeldande ansvarsgrunnlaget.³ I vilkåret om årsakssamanheng ligg det at den erstatningsrettslege skaden ikkje må vere for fjern og avleia frå den ansvarsbetinga handlinga.⁴ Grunnvilkåra i erstatningsretten ligg i botnen når ein skal vurdere kva erstatningsansvar reiarane vil ha overfor myndigheitene ved utslepp av olje og andre miljøstoff.

Sjøretten er eit sterkt internasjonalt fagfelt der det er ønskeleg å ha like reglar på tvers av nasjonane.⁵ Eit slikt ønskje gjeld både sidan det er skip som seglar i andre statar sitt farvatn, men og sidan dei ulike nasjonane til ei kvar tid vil ha skip av ein anna flaggstat i sine farvatn. Ved å ha like reglar vil reiarane og myndigheitene vite kva som er gjeldande rett også overfor andre statar.⁶

¹ Yvonne Baatz, Ainhoa Campàs Velasco, Charles Debattista, Johanna Hjalmarsson, Andrea Lista, Filippo Lorenzon, Rob Merkin, Captain Richard Pilley, Andrew Serdy, Richard Shaw, Michael Tsimplis, «Maritime Law». Utgitt av Sweet & Maxwell, 2. utgåve 2011, s. 423

² Artikkel i illiustrertvitenskap, datert 20.04.2011. [http://illvit.no/teknologi/energi/de-atte-verste-oljeulykkene-til-havs ,lastet ned 29.10.2014](http://illvit.no/teknologi/energi/de-atte-verste-oljeulykkene-til-havs,lastet%20ned%2029.10.2014)

³ Nils Nygaard, «Skade og ansvar», Bergen, 6. utgåve 2007, Universitetsforlaget, s. 4

⁴ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 253-255

⁵ Baatz, Velasco, Debattista, et al, «Maritime Law», s. 347.

⁶ NOU 2004: 21, punkt 2.1

1.2 Nærare om problemstillinga og avgrensingar

Problemstillinga i oppgåva er kva ansvarsgrunnlag skal leggest til grunn for reiarane sitt erstatningsansvar når det oppstår utslepp av olje og andre skadelege miljøstoff som følgje av ei ulykke.

Oppgåva avgrensar seg til eit av dei tre grunnvilkåra i den alminnelege erstatningsansvar. Som det følgjer av problemstillinga er det aktuelle vilkåret ansvarsgrunnlaget. Vilkåret seier noko om kva handlingar og krav ein kan stille til den som har påført skaden, og at ein kan bli erstatningsansvarleg om det føreligg ein tilstrekkeleg årsakssamheng.⁷ For å avgjere kva ansvarsgrunnlag ein reiar vil ha for miljøskader må ein sjå på det gjeldande regelverket på området.

I tillegg til at oppgåva avgrensar seg til å berre vurdere eit av vilkåra i erstatningsretten er den avgrensa til å berre omhandle nasjonale problemstillingar. Med dette meinast at oppgåva berre ser på tilfelle der eit norsk eigd skip har påført skade ved miljøutslepp i norske farvatn eller i den norske økonomiske sona. Grunnlaget for denne avgrensinga er at om skip som seglar under ein anna flaggstat eller i internasjonale farvatn dukkar spørsmål om jurisdiksjon opp.⁸

Når ein i oppgåva ser på kva ansvarsgrunnlag som er gjeldande på området må det knytast nokre merknadar til unntak frå ansvarsgrunnlaget. Avhandlinga vil ta føre seg dei gjeldande unntaka frå reiarane sitt erstatningsansvar som er regulert i ulike særreglar. Ei sentral underproblemstilling i oppgåva er korleis reiarane kan avgrense erstatningssummen. Dette er sentralt då det vil vere med på å grunngje kvifor ein har valt den typen ansvarsgrunnlaget som ein har.

1.3 Metode

Utgangspunktet for drøftingane vil vere kva som er gjeldande etter norsk lov med særleg fokus på sjølova⁹ og forurensingsloven¹⁰. Forurensingsloven er den generelle lova når det kjem til forureining, medan sjølova er ei spesiallov på sjøretten sitt område. Sjølova kapittel 10 om oljesøl bygger på to internasjonale konvensjonar som får betydning ved tolkinga.

⁷ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 172

⁸ Baatz, Velasco, Debattista, et al, «Maritime Law», s. 350- 352

⁹ Lov om sjøfarten (sjøloven) Lov nummer 39, 24. juni 1994.

¹⁰ Lov om vern mot forurensinger og om avfall (forurensingsloven) Lov nummer 6, 13. mars 1981.

Svensk og dansk rettspraksis og litteratur er av relevans for oppgåva sidan det har vore eit nordisk samarbeid om å ha ei felles og lik utarbeida sjølov.¹¹ Det vil difor bli nytta svensk rettspraksis for å vise korleis enkelte av reglane har blitt tolka, særleg er det relevant dei plassane det ikkje har vore saker opp for norsk domstolar. I tillegg vil skandinavisk litteratur som er felles for dei tre landa bli nytta som kjelde.

Når det gjeld rettskjelda reelle omsyn vil denne rettskjedefaktoren ha ei spesiell rolle i oppgåva. Dette sidan i den internasjonale folkeretten er ikkje reelle omsyn ei rettskjelde, medan i norsk rett og då særleg på miljøretten sitt område er reelle omsyn ei viktig rettskjelde. For å løyse dette metodisk må ein skilje mellom dei to nivåa av regelsett. Ein kan ikkje nytte reelle omsyn i tolkinga av konvensjonen, men ein kan og bør nytte dei i tolkinga av dei norske reglane.¹²

1.4 Omgrepsavklaring

Det er nokre ord som går igjen i avhandlinga og bør kommenterast før den vidare framstillinga.

Når oppgåva nyttar ordet «reiar» vil ei naturleg forståing av ordet vere at det er tale om den reelle eigaren av skipet. Men ordet skal tolkast som ei tilvising til § 183 femte ledd og det som blir omtalt som «eieren av skip». Av § 183 femte ledd følgjer det at «eieren av skip» er «den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet». Den naturlege språklege forståinga ordlyden er at i tillegg til reieren som er den reelle eigaren av skipet er det fleire personar med sentrale rollar knytt til drifta av skipet som er meint å vere omfatta. Forarbeida har ikkje nokon ytleger merknad om korleis ein skal tolke vilkåret. Spørsmålet om skilnaden mellom reiar og eigar har vore diskutert i teorien. Sjur Brækhus skriv i sin artikkel at reieren er den som setje verksemda i gang, leiar den og bærer den økonomiske risikoen. Medan eigaren er eit vidare omgrep der også den som har leigd skipet av reieren og driv arbeidskrafta om bord er omfatta.¹³ Det er difor eit skilje mellom dei to omgrepa. Når oppgåva nyttar ordet reieren utan ytleger kommentar er det meint som ei tilvising til dei personane som er meint å falle under vilkåret «eieren av skip» i § 183 og ikkje berre omfattar den reelle eigar.

¹¹ Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset «Scandinavian maritime law». Utgitt av Universitetsforlaget, 3. utgåve 2011, s. 32.

¹² Falkanger, Bull, Brautaset «Scandinavian maritime law», s. 33.

¹³ Sjur Brækhus «Rederns husbondeansvar» Hanselshögskolans i Göteborg skriftserie nr 2. 1953, s. 33-34.

Parallelt med omgrepet «reiar» vil «reiarlag» bli nytta. Eit reiarlag er organiseringa av selskapet som eig skipa. Måten eit reiarlag er organisert vil variere frå enkeltmannsføretak til store aksjeselskap.¹⁴

Når oppgåva viser til omgrepet «miljøstoff» er det meint å omfatte både olje og andre miljøstoff som står på International Maritime Organization (IMO) si liste.¹⁵

Vidare vil ein støyte på uttrykket «last i bulk». Dette er ein særleg laste måte som blir nytta når ein fraktar flytande stoff. Som regel skjer frakta i eigne tankar på skipa. Skipa vil vere konstruert for å gjennomføre denne typen frakt og skil seg frå andre skip.¹⁶

Dei siste omgrepa som skal avklarast knytt seg til havrettskonvensjonen¹⁷ og inndelinga i ulike soner i sjøen. Sjølova viser ofte til den økonomiske sona. Av artikkel 57 i havrettskonvensjonen heiter det at sona strekk seg 200 nautiske mil ut frå grunnlinja. Grunnlinja er trukket opp mellom dei ytterste øyene av kysten jf. artikkel 7. Den økonomiske sona vil difor ikkje vere ei strak linje, men følge formasjonen på landet. Den staten den økonomiske sona tilhøyrar vil ha jurisdiksjon innanfor sona. Dette leiar til dei norske reglane om miljøvern og forureining gjelde innanfor den norske økonomiske sona.¹⁸

Vidare vil sjølova vise til «kontinentalsokkelen». Med dette meinast havbotnen og dei resursane som ligg under den og er regulert i artikkel 76 i havrettskonvensjonen.¹⁹

1.5 Vidare framstilling

I den vidare framstilling er oppgåva delt i ulike delar. Del to av oppgåva vil ta føre seg regelverket når det oppstår oljesøl. Medan del tre i oppgåva vil gjeld reguleringa for andre miljøstoff enn olje. I del fire er avslutting av oppgåva og kjelder.

Fyrst i del to vil ansvaret etter § 191 i del 2 i kapitel 10 i sjølova bli behandla. Her under det som følgje direkte av dei norske kjeldene og korleis dei skal bli tolka i lys av dei internasjonale kjeldene på området. Det blir deretter sett på unntak frå ansvarsgrunnlaget før det til slutt kjem reglar om korleis ein reiar beløpsmessige kan avgrense erstatningsansvaret.

¹⁴ Falkanger, Bull, «Sjørett», s. 124- 125

¹⁵ <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/Default.aspx> , Lastet ned 29.10.2014

¹⁶ <http://www.soefartsstyrelsen.dk/skibe/farligtgods/sider/transportaffarligtgods.aspx> , Lastet ned 29.10.2014

¹⁷ Havrettskonvensjonen, vedtatt 10. desember 1982, trådte i kraft 16. november 1994

¹⁸ Baatz, Velasco, Debattista, et al , «Maritime Law», s. 352

¹⁹ Baatz, Velasco, Debattista, et al , «Maritime Law», s. 354

Deretter går oppgåva over til del 1 av kapitel 10 i sjølova og det gjeldande erstatningsansvaret etter § 183. Mange av reglane som gjer seg gjeldande for § 191 vil også gjelde for dette ansvarsgrunnlaget. Når del 1 av sjølova er gjennomgått blir det sett på to særreglar om ansvar for oljesøl i kapitel 10 i sjølova. Framstilling vil bygge på det same mønsteret som etter § 191 der ein ser på kva som er det gjeldande erstatningsansvar, unntak frå erstatningsansvaret og korleis reiaren kan avgrense beløpet han er erstatningsansvarleg for.

Del tre i oppgåva går over på andre miljøstoff enn olje. Her vil forholdet mellom forurensingsloven og sjølova særleg kome på spissen. Det blir sett på kva reglar som er dei gjeldande før ein går over og ser på kva erstatningsansvar reiaren har og kor langt erstatningsansvaret strekk seg. Vidare blir det vurdert om det er unntak frå det gjeldande erstatningsansvaret og om det er mogleg å avgrense det beløpet reiaren er erstatningsansvarleg for.

Siste del av oppgåva har ei oppsummering og viser kjeldene som har blitt nytta.

1.6 Forholdet mellom forurensingsloven og sjølova

Utgangspunktet når ein skal drøfte erstatningsansvaret som oppstår ved forureining følgje av forurensingsloven kapitel 8. Av forurensingsloven § 53 heiter det «kapitlet her gjelder plikten til å betale erstatning for forurensningsskade, for så vidt ansvarsspørsmålet ikke er særskilt regulert i annen lovgivning eller i kontrakt». Vilkåret «særskilt regulert» vil etter ei alminneleg tolking seie at det må vere særreglar på området eller reglar som seier konkret kva som er det gjeldande erstatningsansvaret. I forarbeida har lovgjevar kommentert at der det ikkje er gitt særskilte reglar som tilsvarar forurensingsloven sine reglar skal forurensingsloven vere supplerande på området. For å avgjere om noko er tilstrekkeleg regulert må ein sjå på den konkrete regelen og om ordlyden er uttømmende eller om det er reglar som seier kva som er den gjeldande heimelen for erstatningsansvar på området.²⁰

I sjølova kapitel 10 er det eigne reglar om erstatningsansvar ved oljesøl. Av sjølova §§ 185 og 193 er det reglar om ansvarskanalisering og ordlyden er likt utforma i begge reglane. I § 185 heiter det at ansvar «kan bare gjøres gjeldende etter reglene i §§ 183 til 190». Ei naturleg forståing av ordlyden er at ein ikkje kan nytte andre erstatningsreglar ved sidan av sjølova sine reglar på området. Forarbeida støtter opp om tolkinga av ordlyden og seier at det ikkje kan gjerast gjeldande andre

²⁰ Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) s. 104

erstatningsreglar dersom reglane etter sjølova kapitel 10 ikkje leiar fram. Regelen er grunngeve med at lovgjevar meiner at ansvarsgrunnlaget er tilstrekkeleg regulert og at det ikkje skal vere rom for å fylle ut lovverket med andre erstatningsrettslege reglar.²¹ Dette gjer at sjølova kapitel 10 har forrang for forurensingsloven sine reglar og at forurensingsloven ikkje er supplerande.²² Det er likevel ikkje etter ordlyden stengt for at forurensingsloven kan nyttast som tolkingsmoment av dei gjeldande reglane i sjølova.

Når det gjeld spørsmålet om andre miljøstoff enn olje har ikkje sjølova eit eige kapitel som regulera den type utslepp. Ein har difor heller ikkje reglar om ansvarskanalisering som etter sjølova kapitel 10. Spørsmål om det er forurensingsloven eller sjølova som er det gjeldande regelverket vil difor bli særleg teke opp i del tre av oppgåva. Dette sidan ein må gå inn å sjå konkret på dei gjeldande reglane og tolke om det føreligg ein tilstrekkeleg klar heimel for ansvarsgrunnlaget i sjølova slik desse har forrang for forurensingsloven.

Del 2. Erstatningsansvaret for olje

2 Erstatningsansvaret etter sjølova § 191

2.1 Verkeområdet til regelen

Det fyrste som må klargjerast er kva verkeområde § 191 har. Her må tre ulike føresetnadar som må klargjerast, kven som er ansvarssubjektet etter regelen, kva geografisk sjøområde regelen gjeld for og kva eigenskapar det aktuelle skipet må inneha for vere omfatta av § 191.

Ansvarssubjektet følgjer av § 191 fyrste ledd fyrste punktum. Ordlyden seier at det er «eieren av skipet» som er den ansvarlege. Av § 191 tredje ledd er det den same legaldefinisjonen som i § 183 tredje ledd som er gjennomgått over under punkt 1.4. Det er difor ikkje tilstrekkeleg å berre sjå kven som er den reelle eigaren, men ordlyden vil omfatte den registrerte eigaren, den som har leigd skipet av reiaren, driv arbeidskrafta om bord og den som har den økonomiske risikoen.

Vidare gjeld regelen i § 191 fyrste ledd fyrste punktum for «skip». Ei naturleg språkleg forståing av ordlyden er at eit kvart fartøy på sjøen er meint å vere omfatta. I § 191 tredje ledd er det ein ytlagare presisering av korleis «skip» skal tolkast i denne samanhengen. Ordlyden seier at «ethvert sjøgående

²¹ Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s.13

²² Falkanger, Bull, «Sjørett», s. 194

fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, med mindre annet er sagt(...). Et skip som transporterer olje og annen last, skal her likevel bare anses som skip når det faktisk transporterer olje som last i bulk, samt under etterfølgende reiser med mindre det godtgjøres at det da ikke har rester av slik oljetransport om bord». Ei alminneleg tolking av ordlyden er at ikkje eit kvart fartøy på sjøen er meint å vere omfatta, men fartøyet må inneha visse eigenskapar. Vilkåret «transporterer olje» vil etter ei normal forståing seie at skipet skal drive frakt av olje. Ordlyden nemner mellom anna at frakta skal skje som last i bulk, men dette er i seg sjølv ikkje avgrensande. Også andre skip som er «konstruert eller tilpasset» til frakt av olje er meint å vere omfatta. Den normale forståinga av vilkåra er at ein må sjå korleis skipet er utforma og blir nytta i den konkrete samanhengen. Både der skipet fraktar last i bulk eller der frakta av olje skjer på andre måtar er meint å falle under vilkåra.

Ordlyden av «skip» blir ytlegerare utdjupa i forarbeida og viser at regelen skal tolkast som etter ansvarskonvensjonen.²³ Del 2 av kapitel 10 i sjølova byggjar på den internasjonale ansvarskonvensjonen²⁴. Formålet med konvensjonen var å få på plass internasjonale reglar som var likt utforma om kva erstatningsansvar som var gjeldande når det oppstod forureining ved frakt av olje i bulk ved bruk av tankskip.²⁵ Etter den opphavlege teksta i konvensjonen ville berre tankskip som frakta olje i bulk vere omfatta, dette har blitt endra i seinare tid. Endringane er no stadfesta i ordlyden og forarbeid slik at regelen er meint å omfatte alle skip som fraktar olje og det ikkje lenger er avgrensa til å berre gjelde tankskip som fraktar olje i bulk. Også kombinasjonsskip som er konstruert for å frakte olje på ein anna måte er meint å falle under ordlyden. Det er framleis krav om at skipet har blitt nytta i samheng med frakt av olje, om det ikkje er spor av oljeresar vil heller ikkje regelen gjelde sjølv om skipet er konstruert for å med drive frakt av olje.²⁶

Vidare er spørsmålet om erstatningsansvaret etter § 191 gjeld dersom utsleppet skuldast bunkersolje som skipet sjølv nyttar medan skipet driv frakt av olje. Ordlyden i § 191 seier at reiaren har erstatningsansvar for «skip» og ikkje kva type olje som har sleppe ut. Etter gjennomgangen over og omsyn til enkle reglar talar det for at det ikkje er avgjerande kva type olje som slepp ut, men kva eigenskapar skipet har. I forarbeida til § 191 tredje ledd er det uttalt at det ikkje er avgjerande om den olja som slepp ut er den som blir frakta eller er drivstoff olje.²⁷ Dette viser at § 191 vil gjelde så lenge skipet driv med frakt av olje uavhengig av kva type oljeutslepp som har oppstått.

²³ Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 12

²⁴ Ansvar og forsikring ved oljeutslipp fra oljetankere (ansvarskonvensjonen) vedtatt 1992.

²⁵ Baatz, Velasco, Debattista et al, «Maritime Law», s. 429- 430

²⁶ Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 12

²⁷ Ot.prp.nr 21 (1994-1995), s.12

Det siste som må klargjerast før gjennomgangen av sjølve ansvarsgrunnlaget i § 191, er kva geografisk sjøområde regelen gjeld innan. Av sjølova § 206 fyrste ledd bokstav a følgjer det at verkeområde for § 191 er for skade som har oppstått «i riket eller i Norges økonomiske sone». Ei alminneleg forståing av ordlyden er at ansvar etter § 191 berre oppstår innan Noreg sitt territoriale farvatn eller i Noreg si økonomiske sone. Forarbeida seier at avgrensinga leier til at ein ikkje kan nytte § 191 på det området som er utanfor den norske økonomiske sona, men innanfor den norske kontinentalsokkelen.²⁸

2.2 Gjeldande ansvarsgrunnlag

Ansvarsgrunnlaget til reiarane som eig det aktuelle skipet og fraktar olje innanfor norsk territorial farvatn eller i den norske økonomiske sona er regulert § 191 fyrste ledd fyrste punktum. Ordlyden i fyrste ledd fyrste punktum er at «eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensingsskade». Ei naturleg forståing av ordlyden er at for at reiarane skal få eit erstatningsansvar for oljeutsleppet som har inntreffe er det ikkje krav om at nokon på skipet eller reiarane sjølv har handla på ein slik måte at ein kan klandrast for utsleppet. Det er dermed tale om eit objektivt ansvar noko som også har støtte i forarbeida.²⁹

Spørsmålet blir deretter kva som ligg i eit objektivt ansvar. I teorien blir det objektive ansvaret forklart nærare. Ansvaret blei fyrst utvikla i rettspraksis og seinare kodifisert i fleire ulike lover, som i sjølova. For å bli erstatningsansvarleg etter det objektive ansvaret er det i motsetnad til det tradisjonelle culpa ansvaret ikkje avhengig av subjektiv skuld, men kven av dei ulike aktørane som er nærast til å bere risikoen for den skaden som har inntreffe.³⁰ Når ein har eit objektivt ansvar i sjølova vil reiarane ved transport av olje uavhengig av skuld hos seg sjølv eller nokon dei heftar for vere erstatningsansvarleg for oppryddingskostnadane for oljesølet. Dei grunnleggande omsyna bak det objektive ansvaret er at tingen eller drifta som skaper ein slik risiko er i eigaren sin interesse og difor bør eigarane vere den som bere risikoen for skaden. I tillegg har slike bedrifter ei større moglegheit til å pulverisere tapet og kostnadane.³¹ Det same objektive ansvaret følgjer av den internasjonale

²⁸ Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 16

²⁹ Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 11

³⁰ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 253- 255.

³¹ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 253- 255.

konvensjonen som kapitel 10 del 2 bygger på. Regelen i § 191 er difor i samsvar med dei internasjonale forpliktingane.³²

2.3 Rekkevidda av erstatningsansvaret

Vidare må det klargjerast kor langt det objektive ansvaret til reiaren strekk seg. Av § 191 fyrste ledd vil reiaren vere erstatningsansvarleg for «forureningsskader». I § 191 andre ledd bokstav a og b har lovgjevar definert kva som er meint omfatta med vilkåret. Etter bokstav a fyrste punktum skal ansvaret omfatte «skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensing voldt av olje som unslipper eller tømmes fra skipet». Regelen viser til fleire kumulative vilkår.

Det fyrste vilkåret etter § 191 andre ledd bokstav a er at det må oppstå ei «forurensing». Ei alminneleg tolking av ordlyden er at det må oppstå ein skade på miljøet ved at eit stoff påverkar eller utgjer ein risiko for den naturlege balansen i miljøet. Av forarbeida følgjer det at vilkåret skal tolkast likt som etter legaldefinasjonen i forurensingsloven.³³ I § 6 bokstav a i forurensingsloven heiter det at «forurensing» omfattar «tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen(...) som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet». Ei naturleg forståing av ordlyden er at det er tilstrekkeleg at eit stoff har sluppet ut i vatne og at stoffet utgjer ein risiko for at miljøet blir påverka slik det ikkje lenger er i same stand som før utsleppet oppstod. Av forarbeida heiter det at lovgjevar meiner at ordlyden avgrensar seg sjølv mot stoff som ikkje utgjer ein risiko for miljøet og ein må sjå på eigenskapane til stoffa og kva skade dei kan leie til. Vidare må miljøomgrepet tolkast vidt og det må skje ei forstyrning i resipient og at miljøet ikkje lenger er i sin opphavlege stand.³⁴

Vidare følgjer det av ordlyden i § 191 andre ledd bokstav a at forureininga må oppstå «utenfor skipet». Ei naturleg språkleg forståing av ordlyden er at oljesølet må ha oppstått i sjøen rundt skipet. Det er inga avgrensing i sjølve ordlyden om kor i sjøen forureininga må ha inntreffe. Forarbeida seier ikkje noko om korleis vilkåret skal tolkast. Men samanheng med verkeområdet etter § 206 for § 191 talar for at utsleppet må oppstå i norsk territorial farvatn eller i den norske økonomiske sona.

Deretter seier § 191 andre ledd bokstav a at olja «unslipper eller tømmes fra skipet». Den alminneleg tolkinga er at vilkåra rammar både tilfelle der det er tale om konstruksjonsfeil eller andre uhell som leia til utsleppet eller der utsleppet skjer med hensikt. Det følgjer ikkje nokon ytlegerare forklaring av

³² Baatz, Velasco, Debattista, et al, «Maritime Law», s. 433

³³ Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s.12

³⁴ Ot.prp.nr 11 (1979-1980) s. 94-96

vilkåra i forarbeida og det leggst til grunn at lovgjevar har meint å dekke alle tilfelle der olje har kome ut i sjøen. Omsynet til miljøet talar og for at det vil vere lite heldig å skilje mellom korleis utsleppet har oppstått så lenge stoffet utgjør ein risiko for miljøet og er innanfor vilkåret «forurensing». Samla viser fyrste punktum i bokstav a at med «forurensingsskade» skal alle typar av utslepp i sjøen rundt skipet som påverkar miljøet negativt vere ramma og leie til eit erstatningsansvar for reieren.

Vidare viser § 191 andre ledd bokstav a andre punktum til ein reservasjon ved at «skade ved forringelse av miljøet omfattar i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt». Av regelen heiter det at berre «utgifter til rimelige tiltak» fell under reieren sitt erstatningsansvar. Ei naturleg tolking av ordlyden er at det må skje ei konkret heilskapsvurdering av kva kostnader myndighetene kan krevje av reieren for opprydding av utsleppet. Eit sentralt omsyn i miljøretten er at det er den som forureinar som skal dekke kostnadane ved opprydding, noko som talar for at terskel av kva som er «rimelig» må setjast lågt slik at reieren dekker mest mogleg av kostnadane. Det er likevel eit omsyn som talar mot ein for låg terskel ved at om ein ønskjer ei shippingnæring kan ikkje reieren risikere å bli erstatningsansvarleg for alle moglege kostnader for oppryddinga då det kan leie til store økonomiske konsekvensar. Dette omsynet har likevel mindre vekt når det har blitt lovfesta ein plikt for reieren å ha forsikring etter § 197 i sjølova som minskar risikoen for at reieren går konkurs. Likevel kan eit for vidt kostnadmessig ansvar påverke forsikringspremieane og auke kostnadane for bransjen.

Forarbeid viser til parallellen i forureiningslova § 58 og seier at vilkåret «rimelige utgifter» skal tolkast likt i begge lover.³⁵ Av forarbeida til forurensingsloven § 58 følgjer det at «*Det må foretas en total vurdering i hvert enkelt tilfelle for å finne ut om utgiftene etter en totalvurdering må anses rimelige. Jf. Innst. S 255. Det er m.a.o tale om en forholdsmessighetsvurdering*».³⁶ I dette ligg det at ein må sjå på faren oljeutsleppet leiar til for miljøet og kva kostandar som myndighetene kan krevje at reieren betalar. Her vil både storleiken på oljesølet og kvar utsleppet oppstår vere sentrale moment i heilskapsvurderinga. Både omsyn og forarbeid talar for at det må vere ein terskel for kva som skal falle under vilkåret og leier til at ikkje eit kvart tilfelle er kvalifisert til å gi reieren eit erstatningsansvar.

Det siste vilkåret som må tolkast etter siste punktum i bokstav a er kva som meinast med «gjenoppretting». Ei normal forståing av ordlyden er at reieren skal betale for at miljøet blir stilt i ein stand som om utsleppet ikkje har funnet stad. Forarbeida har ikkje gjeve noko ytlegare forklaring på

³⁵ Ot.prp.nr 21 (1994-1995) s. 12

³⁶ Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) s. 111

kva som meinast med vilkåret og ein må sjå på den tilsvarande regelen i forurensingsloven. Av forarbeida til § 58 i forurensingsloven heiter det at regelen ikkje krev at miljøet skal tilbake til sin opphavlege stand, men også delvis tilbakestilling er omfatta av ordlyden.³⁷ Dette gjer at reiaren også må betale for utbetringa sjølv om miljøet berre delvis blir stilt i sin opphavlege stand.

Bokstav a viser at erstatningsansvaret til reiaren strekk seg langt og skal dekke dei fleste tilfelle der det oppstår oljesøl frå skip som fraktar olje. Men det er likevel ikkje alle moglege kostnader myndighetene kan krevje at reiaren betalar for. Det må skje ei forholdsmessigheitsvurdering der ein ser på det konkrete utsleppet opp mot kostnadane for oppryddinga og ringverknadane utsleppet har for miljøet.

Definisjonen av «forurensingsskader» fortsett i § 191 andre ledd bokstav b. Regelen seier at vilkåret også omfatta «utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som er nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade». Som over i bokstav a er det fleire kumulative vilkår som må klargjerast.

Det fyrste spørsmålet er kva som meinast med «rimelige tiltak» etter § 191 andre ledd bokstav b. Ei naturleg forståing av ordlyden er at reiaren skal betale for å iverksetje tiltak som hindrar at det oppstår forureining. Det er likevel ikkje alle moglege tiltak som kan krevjast, men dei som etter ei heilskapsvurdering vil framstå som fornuftig å krevje at reiaren skal betale for. Forarbeida er tause om kva som er meint omfatta av vilkåret. Reelle omsyn talar for at ein må sjå bokstav a og b i samanheng for å oppnå heilskap i regelverket. Dette leiår til at forarbeida til forurensingsloven også gjere seg gjeldande i klargjeringa av dette vilkåret. Ein må gjere ei forholdsmessigheitsvurdering der ein ser på faren for utsleppet, kvar utsleppet kan oppstå og kor store miljøskader utsleppet kan leie til.³⁸ Eit viktig omsyn innan miljøretten er «føre var» prinsippet. I dette ligg det at ein skal strekke seg så langt som råd for å unngå at det oppstår forureining noko som talar mot at ein skal tolke vilkåra strengt. Likevel er det klart at det er tale om ein bransje der mange faktorar som vær og forhold vil spele inn og påverkar kva reiaren kan gjere for unngå at det oppstår forureining. Dette gjer at ein ikkje kan tolke vilkåret slik at det heftar eit for stort ansvar på reiaren, men ein må sjå på det konkrete tilfellet og vurdere kor terskelen skal ligge.

Vidare må det klargjerast kva som er meint med «hendelse» etter § 191 andre ledd bokstav b. Den alminneleg tolkinga av ordlyden er at det er noko som har inntreffe og i denne samanhengen eit miljøutslepp som allereie har funnet sted. Av forarbeida heiter det at vilkåret også skal omfatte

³⁷ Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) s. 111

³⁸ Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) s. 111

tilfelle der utsleppet enno ikkje har oppstått, men er tale om ein «umiddelbar og betydelig fare» for at utsleppet skal inntreffe, noko som også følgje av ordlyden. Det er difor ikkje ein generell avvergingsplikt, men der faren for utslepp oppfyller dei øvrige vilkåra i ordlyden.³⁹

For at det skal vere ein «hendelse» reieren blir erstatningsansvarleg for må det vere tale om ein «umiddelbar og betydelig fare» for forureining. Den naturlege tolkinga av vilkåra er at det må vere tale om ein stor risiko for at det skal oppstå eit oljeutslepp som er av betydning for miljøet og det er nærliggande at utsleppet inntreffe innan kort tid. Det er ein streng ordlyd som viser til ein høg terskel for at reieren skal bli erstatningsansvarleg. Forarbeida har ikkje gått nærare inn og tolka kva som ligg i vilkåra og ein må sjå på om det er omsyn som bidrag til å klargjere ordlyden ytlegare. Her vil «føre var» prinsippet kome inn og gjere seg gjeldande og talar for at terskelen ikkje må setjast høgt. Reieren vil ha eit ansvar for å hindre at det oppstår utslepp av olje. Likevel talar den strenge ordlyden for at det skal vere ei hending, må reieren ha ein grunn til å reagere. Ser ein regelen i samanheng talar det for at terskelen ikkje skal ligge på eit kvart tilfelle, men det må vere tale om ein kvalifisert risiko for utslepp.

Det siste vilkåret som verdt å merke seg er at hendinga «forårsaker» ein slik nærliggande og stor risiko for at forureining skal inntreffe. Den alminneleg forståinga av ordlyden er at det må vere ein årsakssamheng mellom den manglande avverginga til reieren og risikoen det utgjør for miljøet ved at det oppstår eit utslepp. Forarbeida har ikkje nemnt noko om ein slik årsakssamheng.

Eit sentralt spørsmål under vilkåret er kven av reieren og myndighetene som har bevisbyrden for at det føreligg ein tilstrekkeleg årsakssamheng for den manglande avverginga til reieren og utsleppet som har oppstått. Når det tradisjonelle utgangspunktet i miljøretten er at det er den som forureinar som har ansvaret for oppryddingskostnadane, talar det for at det er reieren som har bevisbyrden om ein meiner at det ikkje føreligg ein tilstrekkeleg årsakssamheng. Når ein i tillegg legg vekt på kven som er nærast til å ha kjennskap til den faktiske situasjonen, talar det og for at reieren må ha bevisbyrden for den manglande årsakssamheng.

Bokstav b viser at reieren kan bli erstatningsansvarleg før det har oppstått eit oljeutslepp. Men for at erstatningsansvaret skal strekke seg så vidt må det vere sterke haldepunkt etter ei forholdsmessigheitsvurdering for at reieren hadde grunn til å reagere på risikoen for utslepp.

³⁹ Ot.prp.nr. 21 (1994-1995) s. 12

2.4 Unntak frå reiaren sitt erstatningsansvaret

Utgangspunktet er at reiaren har eit objektivt ansvar for oljeutslepp. Det er likevel i sjølova § 192 ei uttømmende liste over tilfelle der ein reiar likevel ikkje blir erstatningsansvarlege. Regelen listar opp tre ulike unntak. Etter bokstav a vil ikkje reiaren vere ansvarleg om forureininga som skuldast «krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter». Ei normal tolking av ordlyden er at lovgjevar har gjort unntak for oljesøl når det skjer som ein direkte konsekvens av krig. Tolkninga støttast av NOU 1973:46 der det er uttalt at unntaket berre gjeld forureininga der krigshandlinga er den direkte utløysande skadegrunn.⁴⁰

Når det gjeld naturhendingar må hendinga vere av «usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter» for at reiaren skal bli ansvarsfri. Vilråra er kumulative og alle må vere oppfylt skal reiaren bli ansvarsfri. Det fyrste vilråret er at hendinga er av «usedvanlig» karakter. Den alminneleg språklege forståinga av ordlyden er at det må vere tale om ei naturhending som vanlegvis ikkje oppstår. Det er ein streng ordlyd som legg opp til ei kvalifisert vurdering som gjer at ikkje alle tilfelle fell under ordlyden. Omgrepet er dynamisk slik at ulike situasjonar vil kunne falle under. Er det vinter og storm i Nordsjøen vil ikkje det vere noko som er av «usedvanlig» karakter, men er det sommar er ein over i eit tilfelle som kan tenkast fell under vilråret. Dette gjer at ein må sjå på den konkrete naturhendinga og omstendighetane rundt. Forarbeida har ikkje sagt kva som ligg i vilråret og ein må legge den naturlege forståinga av ordlyden til grunn.

Det neste vilråret er at naturhendinga må vere av «uunngåelig» karakter. Ei naturleg tolking av ordlyden viser til at det må vere ei hending som reiaren ikkje har moglegheit til å førebu seg på og når det har fyrst har oppstått er det umogleg å kome seg unna. Typiske tilfelle vil vere der det oppstår ein tyfon eller andre overraskande hendingar. Det vil likevel vere strengt og setje terskelen så høgt då det nesten aldri vil vere eit tilfelle som vil falle under vilråret. Også dette vilråret må tolkast ut frå dei forutsetningane ein kjente til på førehand og korleis naturhendinga har påverka skipet slik utsleppet inntreffe. Har det blitt varsla ein liten storm som viser seg i løpet av kort tid å utvikle seg til å bli orkan kan det vere eit tilfelle som vil falle under ordlyden. Forarbeida har ikkje kommentert korleis ordlyden skal tolkast ytlebare.

Det siste vilråret for at det skal vere tale om ein naturhending som vil frita reiaren for ansvar er at den er «uimotståelig». Den normale forståinga vil her vere at det må vere ei hending som reiaren ikkje har moglegheit til å verne seg mot. Ordlyden er streng og setjer terskelen høgt. Ser ein ordlyden

⁴⁰ NOU 1973 : 46, s. 29

i samanheng med bransjen talar for å stille opp ein høg terskel. Shippingbransjen må førebu seg på at det oppstår dårleg vær og må konstruere båtane på ein slik måte at dei er i stand til å takle vanskelege forhold. Når er tale om å gjere unntak frå eit ansvar der den som forureinar er den som skal betale, talar miljømessige omsyn for at det skal vere eit snevert unntak. Heller ikkje her har forarbeida uttalt korleis vilkåret skal tolkast, men den samla ordlyden talar for at det berre er heilt spesielle naturhendingar lovgjevar har meint å gjere unntak for.

Spørsmålet om naturhendingar har ikkje vore diskutert i forarbeid eller rettspraksis, men har blitt behandla i teorien. I artikkelen til Hans Christian Bugge blir slike katastrofar som regelen nemner blitt sett på som eit dynamisk omgrep som stadig er i utvikling. Det er ikkje avgrensa til å gjelde plutslege hendingar, men også naturendringar som oppstår over tid.⁴¹ Sidan ordlyden legg opp til ei strengare tolking enn Bugge i sin artikkel må ordlyden leggest til grunn sidan det er ei tyngre rettskjelde. For at det skal vere tale om ei naturhending som frittek reieren for erstatningsansvaret viser ordlyden i § 192 bokstav a at det skal mykje til og det er berre meint å ramme særtilfelle.

Vidare er det i bokstav b i § 192 gjort unntak der forureininga «i sin helhet skyldes en handling eller unnlåtelse av tredjeperson for å volde skade». Ei alminneleg språkleg forståing av vilkåret er at det er sikta til tilfelle der reieren ikkje kan klandrast for utsleppet som har skjedd, men det er klart at ein tredjeperson har handla på ein slik måte at skaden har inntreffe. I Gyldendals lovkommentarar note 371 av Camilla Bråfelt er det kommentert at bokstav b typisk tek sikte på terror og sabotasjeshandlingar. Reieren blir berre fri for ansvar om ein kan bevise at ei slik hending. Det er tale om eit svært snevert unntak.⁴²

Det siste av dei uttømmende unntaka følgjer av bokstav c i § 192. Av ordlyden heiter det der forureininga «i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen» er reieren ansvarsfri. Det fyrste vilkåret det er verdt å merke seg er «uaktsomhet». Den alminneleg språklege forståinga av ordlyden er at det er meint å gjelde tilfelle der myndighetene har handla på ein slik måte at utsleppet oppstod eller har unngått å reagere på ein risiko for at det kan oppstå ei ulykke. Det vil her vere den subjektive skulda i culpa ansvaret som er gjeldande og det er difor avgjerande om myndighetene kunne ha handla på ein anna måte.⁴³ Forarbeida har ikkje kommentert kva som skal

⁴¹ ««Karastoferets» som rettsdisiplin. Ekstremvær og naturkatastofer – en ny utfordring til retten» Hans Christian bugge, 2013, Publisert i Miljörättsliga perspektiv och tankevändor: Vänbok till Jan Darpö & Gabriel Michanek 2013 s. 91- 110. (FEST-2013-jd-2013-91)

⁴² <http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?sDest=gL19940624z2D39z2EzA7192> (link frå 16.10.14)

⁴³ Nygård, «Skade og ansvar», s. 174

ligge i vilkåret, men ser ein på omsynet overfor reiaren vil det vere lite heldige om det krevjast skuld frå myndigheitene si side då dette uansett ikkje er noko reiaren kan klandarast for.

Det neste vilkåret er «rettstridig». Her viser ei naturleg tolking av vilkåret til tilfelle der myndigheitene ikkje har fylt opp varslingar om manglande vedlikehald eller ikkje har gjort noko for å merke bestemte områder. Vedlikehaldet må ligge innanfor myndigheitene sitt ansvarsområde og gjeldande regelverk. Forarbeida har ikkje sagt kor terskelen ligg. Ordlyden viser at det må skje ei drøfting av kven av reiaren og myndigheitene som har vedlikehaldet av utstyret innanfor sitt ansvarsområdet og kven som er nærast til å bere ansvaret for den manglande oppfølginga.

Vidare seier bokstav c at det skal skje «vedlikehold» av navigasjonsverktøyet. Den alminneleg forståing av ordlyden er at myndigheitene skal oppretthalde det allereie eksisterande utstyret, samt informere og utbetre om det har skjedd endingar langs kysten. Kva meir som ligg i bokstav c og kva som krevjast har ikkje vore kommentert i forarbeida, men i ein dom frå tingretten. I saka om Rocknes forliset var det i Oslo Tingrett drøfta om unntaket bokstav c kunne nyttast (TOSLO-2004-16361 – TOSLO-2008-11585- TOSLO – 2008- 11882). Her var det tale om sjøkart som forsikringsselskapet hevda ikkje var tilstrekkeleg oppdatert. Retten meiner at staten ikkje har oppfylt sine plikter for å oppdatere kartet, noko som kan frigjere reiaren for ansvaret sidan det ligg innanfor myndigheitene sitt området. Vidare går retten inn å ser på andre moment som at båten hadde hjelp av los om bord og at båten hadde blitt overlasta. Sjølv om tingretten kom til at kartet ikkje var oppdatert tilstrekkeleg, var det likevel fleire samansatte problem som gjorde at båten grunnstøtte. Det var feil både frå losen sin side og frå kapteinen si side som ikkje hadde tilstrekkeleg overvaking av losen, samt at båten hadde blitt lasta feil. Det var difor ikkje ein tilstrekkeleg årsakssamheng mellom den manglande kartoppdateringa frå myndigheitene og at båten grunnstøtte. Reiaren blei difor ikkje ansvarsfri frå erstatningsansvaret for kostnadane ved oppryddinga.

Det er likevel tale om ein dom frå tingretten som er av mindre rettskjelde vekt, og ein må sjå på andre rettskjelder. Unntaket i bokstav c har vore oppe i svensk rettspraksis. I dommen ND 1983.1 SH Tsesis var det tale om eit skip som gjekk på grunn slik at det oppstod omfattande forureiningsskader. Orsaka til at skipet gjekk på grunn var ein feil på sjøkartet som ikkje hadde blitt utbetra. Det var i tillegg ein feil dei svenske myndigheitene var klar over utan at det hadde skjedd nokon anna merking eller omsektorisert. Retten var i dissens, der fleirtalet kom til at dette var eit tilfelle som var ramma av unntaksreglane slik at reiaren ikkje var erstatningsansvarleg. Tolkinga av dommen i tingretten i Noreg er lik med tolkinga i svensk rett når det kjem til vedlikehaldet av karta og talar for at dette må vere den gjelande forståing av vilkåret. Skilnaden på dommane var den manglande årsakssamheng som er i dommen frå norsk rett.

Eit siste vilkår som er av betydning er kva som er meint omfatta av «navigasjonsutstyr». Ei normal forståing av ordlyden tilseier at det er meint å gjelde kart, fyr, og anna teknisk utstyr som sikrar ei trygg ferdsel langs kysten. Det er heller ikkje nokon nærare forklaring i forarbeida, men vikåret har vore tolka i svensk rett. I saka ND 1987. 64 Svea Jose Marti hevda reiaren at losen måtte reknast som eit navigasjonsverktøy som myndigheitene skulle hefte for. Dette leia ikkje fram og gjer at om losen sine feil ikkje vil leie til at reiaren bli ansvarsfri. Dette stemmer også overens med Rocknes dommen der losen sine feil blei sett på som noko som var med på å leie til grunnstøytinga og gjorde at det var manglane årssakssamheng.

Dommane talar for at ein skil mellom teknisk utstyr og der det har oppstått ein menneskeleg svikt. Dette talar for at ein må innfortolke visse tekniske avgrensingar i ordlyden og at det er berre er meint å omfatte sjøkart, fyr og andre teknisk utstyr. Omsynet til miljøet talar i utgangspunktet for at reiaren som forureinar skal betale for den fulle opprydding. For å kunne gjere unntak frå utgangspunktet må det vere klart at reiaren eller nokon han heftar for ikkje hadde nokon moglegheit til å avverge og at ansvaret ligg klart hos andre. Korleis ein los vil handle vil vere utanfor kva myndigheite har kontroll over og ein må falle tilbake på utgangspunktet om at reiaren vil vere den som er ansvarlege og nærast til å bere risikoen.

Samla viser dette at for å kunne gjere unntak etter bokstav c må ein både sjå på kven som har ansvaret for å vedlikehalde utstyret, samt kva utstyr er det som har leia til at det har oppstått utslepp. Ordlyden og rettspraksis viser at det er ein høg terskel for at unntaka gjer seg gjeldande.

I Rocknes dommen meinte tingretten at reiaren hadde eit større ansvar enn myndigheitene. Dette gjer at spørsmålet om kven sine feil av myndigheitene og reiaren veg tyngst når ein skal avgjere moglegheita for å gjere unntak etter bokstav c i § 193. Tolking av dommen talar for at retten la større vekt på feila som reiaren hadde gjort enn det manglande vedlikehaldet av sjøkarta frå myndigheitene s side. Det talar for at det i utgangspunktet stillast høge krav til korleis reiaren vel å handle. Når bokstav c er eit unntak og samanheng i heile § 192 viser at det skal mykje til for at nokon av unntaka gjer seg gjeldande talar det og for at reiaren har eit større ansvar.

Andre ledd i § 192 har ein regel som ikkje reknast som eit av dei uttømmende unntaka som er gjennomgått, men stiller opp ei generell lempings moglegheit for reiaren. Av ordlyden følgjer det «godtgjør eieren at skadelidte forsettlig eller uaktsomt har medvirket til skaden, kan ansvaret lempes etter alminnelige erstatningsregler». Her viser ordlyden til den generelle lempingsregelen i erstatningsretten. Det er ikkje ein fritaksregel, men ein regel som kan leie til at beløpet reiaren skal

hefte for blir mindre.⁴⁴ Forarbeida har ikkje kommentert vilkåret ytleger, noko som gjer at ein må sjå på dei alminnelege reglane for lemping etter erstatningsretten og kva som er gjeldane etter desse.

Etter ei alminneleg språkleg forståing av ordlyden «godtgjør eieren» har reiaren bevisbyrda for at nokon har handla på ein slik måte at ansvaret kan lempast. Dette er det generelle utgangspunktet i erstatningsretten.⁴⁵ Ei sak om dette var oppe i svensk høgsterett i ND 1984 s 8 SH Sirocco der reiaren hevda at hamneeigaren hadde medverka til at olje hadde lekt ut og kunne krevje lemping.

Grunnlaget var at sidan det ikkje hadde blitt fatta avverjande tiltak og hamneeigaren viste at Sirocco hadde hatt grunnberøring og sprukken lekk. Dette leia ikkje fram og reiaren fekk ikkje lempa ansvaret. Dommen viser at ein må gjere ei konkret tolking av kva feil som har blitt gjort og kven av partane som er nærast til å bere risikoen for feilen.

For å avgjere om det er grunnlag for lemping må ein etter dei generelle reglane gjere ei konkret vurdering. I vurderinga må ein sjå på kven av dei ulike aktørane som er nærast til å bere risikoen for det som har inntreffe og om andre kan lastast for utsleppet.⁴⁶

2.5 Beløpsmessig avgrensing

Reiaren har etter § 191 eit objektivt ansvar og skal i utgangspunktet koste alle utgifter ved opprydding av oljeutsleppet. Eit slik erstatningsansvar kan få store økonomiske konsekvensar for næringa og vil kunne leie til at fleire vel å ikkje gå inn i bransjen. For å forklare at ein har valt eit objektivt ansvar har myndighetene lovfesta reglar som gjer at reiaren likevel ikkje vil hefte for det fullstendige erstatningsbeløpet, men det er mogleg å gjere visse avgrensingar. Desse reglane kjem i tillegg til forsikringsplikta, som også er med på å gjere at eit objektivt ansvar ikkje er inngripande overfor reiaren.

Av § 194 fyrste ledd heiter det «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. Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 89.770.000 SDR». Ordlyden i regelen seier korleis avgrensingsbeløpet skal reknast ut. Det er ein teknisk regel der ein må byrje med å sjå på tonnasje av skipet. Av forarbeida heiter det at ein skal rekne ut tonnasje av skipet i samsvar med artikkel 6 nummer 5 i 1992-protokollen til

⁴⁴ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 400

⁴⁵ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 401-402

⁴⁶ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 400

ansvarskonvensjonen.⁴⁷ Vidare er det lovfesta eit maksimumsbeløp for kor store beløp reieren kan bli ansvarleg for. Dette har støtte i forarbeida der lovgjevar har valt å utforme reglen likt som etter artikkel 6 i ansvarsfondkonvensjonen.⁴⁸ Regelen er difor i samsvar med dei internasjonale reglane og kan ikkje nyttast analogisk på andre tilfelle då det er ei særregulering for denne typen oljeutslepp. At regelen nyttar valutaen Special Drawing Rights er i samsvar med den internasjonale konvensjonen og skal fastsetjast slik det følgjer av § 505 i sjølova jf. § 194 fjerde ledd.

I tillegg til å ha reglar om beløpsmessig avgrensingar er det i § 195 fyrste ledd fastsatt reglar om oppretting av avgrensingsfond. Regelen seier at «eier som vil begrense sitt ansvar i samsvar med § 194, må opprette et begrensingsfond ved den domstol hvor sak om erstatning etter § 191 er reist eller i tilfelle kan reises. Når fondet er opprettet, kan eieren eller en skadelidt reise begrensningssøksmål for å få fastslått ansvaret og få fordelt ansvarsbeløpet». Regelen er på lik linje med § 194 ein teknisk regel om korleis ein skal opprette fondet for å fordele ansvaret mellom reieren og myndighetene. Fondet blir oppretta medan domstolen tek stilling til kor mykje av beløpet som skal avgrensast. Statane har uttalt at ved opprettinga av eit slik fond vil ein sikrar både myndighetene og reieren fram til saka er avgjort og ein har funnet ut kva beløp som skal avgrensast i samsvar med § 194.⁴⁹ Regelen bygger på den internasjonale konvensjonen om ansvarsfond⁵⁰ som heng saman med ansvarskonvensjonen.

3. Erstatningsansvaret etter sjølova § 183

3.1. Verkeområdet til regelen

Sjølova § 183 inneheld på lik linje med § 191 erstatningsreglar ved oljeutslepp. For å finne skilnaden på dei to reglane må verkeområdet til § 183 klargjerast.

Kven som er ansvarssubjektet følgjer av § 183 fyrste ledd fyrste punktum og er «skipets eier». Ordlyden skal tolkast slik det er forklart i punkt 1.4. Vidare heiter det i § 190 fyrste ledd bokstav a at det geografiske verkeområdet er «i riket eller i Norges økonomiske sone». Den naturlege forståing av ordlyden er at erstatningsgrunnlaget i § 183 berre gjer seg gjeldande innan det norske territoriale farvatn og i den norske økonomiske sona. Både ansvarssubjektet og den geografiske området er likt

⁴⁷ Ot.prp.nr.21 (1994-1995), s.15

⁴⁸ Ot.prp.nr 21 (1994-1995), s. 14

⁴⁹ Falkanger, Bull, Brautaset «Scandinavian maritime law», s. 205- 206.

⁵⁰ Den internasjonale konvensjon 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesjølskade (1992- fondskonvensjonen)

som etter § 191. Det problematiske vilkåret er kva eigenskapar det aktuelle skipet må inneha for at regelen i § 183 skal regulere tilfellet.

Av § 183 tredje ledd heiter det at «skip» skal tolkast som «ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen». Den alminnelege språklege forståinga av vilkåret er at alle fartøy som til ei kvar tid er på sjøen er meint å vere omfatta. Ordlyden er vid og avgrensar seg ikkje til å gjelde skip i eit spesielt arbeidsfelt som etter § 191 tredje ledd, jf. punkt 2.3.

Lovgjevar har i forarbeida valt å gjere unntak for skip etter § 191 for å unngå konflikt mellom dei to reglane.⁵¹ Del 1 i kapitel 10 i sjølova bygger på bunkerskonvensjonen⁵² som blei oppretta på bakgrunn av eit behov for å ha klare reglar også når det gjaldt oljesøl frå andre skip enn tankskip som frakta olje i bulk.⁵³ Det var særleg fleire ulykker internasjonalt som gjorde at det oppstod eit behov for å få like reglar på området.⁵⁴ Ordlyden i regelen og formålet bak konvensjonen viser at ein må sjå dei to delane av kapitel 10 i sjølova i samanheng. Ei samla tolking av ordlyden, forarbeida og samanhengen i lovverket gjer at § 191 gjeld for skip som driv frakt av olje, medan for andre skip skal erstatningsansvaret for oljeutsleppet falle under § 183. Det leiar til at skip som i utgangspunktet er bygd for å drive frakt av olje, men ikkje gjer det i den aktuelle situasjonen fell under erstatningsansvaret i § 183.

3.2. Gjeldande erstatningsansvar og rekkevidda

Vidare er spørsmålet kva ansvarsgrunnlag følgje av § 183. Etter § 183 fyrste ledd i sjølova heiter det at «skipets eier er uansett skyld ansvarlig for forurensingsskade forårsaket av bunkersolje». Ei naturleg tolking av ordlyden er at det ikkje er krav om skuld for at reiaren skal bli erstatningsansvarleg. Det er tale om eit objektivt ansvar for reiaren. Dette vil seie at reiaren blir sett på den som er nærast til å bere risikoen og dermed kostnaden for oppryddinga av den forureininga som har inntreffe.⁵⁵ Forarbeida har ikkje nokon ytleger kommentarar til kva ansvarsgrunnlag som er gjeldande og ei alminneleg forståing av ordlyden må leggest til grunn.

⁵¹ Ot.prp.nr 16 (2008-2009), s. 10

⁵² Erstatningsansvar for bunkeroljesølskade (bunkerskonvensjonen), vedtatt 23. mars 2001

⁵³ Baatz, Velasco, Debattista, et al, «Maritime Law», s. 452- 453

⁵⁴ Falkanger, Bull, «Sjørett», s. 192

⁵⁵ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 253

Vidare må det klargjerast kor langt det objektive ansvaret for reieren strekk seg. Allereie her er det grunnlag å vise til forsikringsplikta etter § 186. Forsikringsplikta er med å forklare kvifor lovgjevar har valt å ha eit objektivt ansvar og det er forsikringsselskapa som trer inni reieren si rolle, jf. § 188.

Etter § 183 fyrste ledd fyrste punktum er reieren erstatningsansvarleg for «forurensingsskade». Definsjonen av vilkåret finn ein i § 183 andre ledd bokstav a og b. Bokstav a seier at med «forurensingsskade» meinast «skade eller tap som oppstår utenfor skipet, som skyldes forurensing voldt av bunkersolje som unnslipper eller tømnes fra skipet». Ordlyden stiller på lik linje som etter § 191 andre ledd bokstav a opp fleire kumulative vilkår.

Det fyrste vilkåret er at det må oppstå «forurensing». Den alminnelege språklege forståinga av ordlyden er at det må oppstå ein skade på miljøet som gjer at miljøet ikkje lenger er i sin opphavlege stand. Forarbeida har ikkje sagt noko om korleis vilkåret skal tolkast anna enn at regelen skal tolkast likt som etter § 191.⁵⁶ Ein fell difor tilbake på reglane i forurensingsloven jf. punkt 2.3.

Legaldefinsjonen av forureining i forurensingslova § 6 gjer seg gjeldande også under tolkinga av § 183 og gjer at det avgjerande er om stoffet utgjer ein risiko for miljøet og vil påverke miljøet slik det ikkje lenger er i sin opphavlege stand og kan nyttast på same måte som tidlegare, jf. punkt 2.3.

Vidare er det fleire vilkår som må klargjerast. For det fyrste må utsleppet oppstå «utenfor skipet». Ei naturleg tolking av ordlyden er at oljeutsleppet må oppstå i sjøen rundt skipet. Ordlyden har ikkje nokon anna geografisk avgrensing om kvar i sjøen utsleppet må finne stad. Samanhengen med verkeområdet til regelen stiller likevel opp avgrensingar til å gjelde i det norske farvatn eller i den norske økonomiske sona. Forarbeida er tause om korleis vilkåret skal tolkast.

Deretter seier regelen at olja «unnslipper eller tømnes frå skipet». Ei naturleg tolking av vilkåra er at det omfattar både der utsleppet skuldast ulykke eller der utsleppet skjer med hensikt. Forarbeida har ikkje kommentert vilkåra ytleger, men omsynet til samheng i regelverket talar for at det tolkast som etter tilsvarende regel i § 191 andre ledd bokstav a. Dette leier til at ordlyden skal fange opp alle tilfelle der olje slepp ut i sjøen, jf. punkt 2.3.

På lik linje med § 191 andre ledd bokstav a har også § 183 andre ledd bokstav a andre punktum ein reservasjon ved at «skade ved forringelse av miljøet, omfattar i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt». Vilket «rimelig» vil etter ei alminneleg språkleg forståing vise til ei heilskapsvurdering der ein må sjå kor stort beløp myndighetene kan krevje av reieren. Omsynet til at den som forureinar og at det i § 186 er ei forsikringsplikt for denne typen utgifter, gjer seg gjeldande. På den andre sida har ein prinsippet om

⁵⁶ Ot.prp.nr 90 (1998-1999), s. 23

at den som forureinar er den som skal bere kostnadane ved opprydding. Forarbeida har sagt at regelen skal tolkast som etter § 191, noko som talar for at ein må gjere ei konkret forholdsmessigheitsvurdering av kor stor beløp ein kan krevje i den enkelte situasjonen basert på utsleppet sin storleik og kor store miljøkonsekvensar utsleppet leiar til, jf. punkt 2.3.⁵⁷

Det siste vilkåret som må klargjerast er «gjennoppretting». Den naturlege tolkinga av ordlyden er at reieren skal betale det beløp det kostar å stille miljøet sin opphavlege stand slik det blir som om oljeutsleppet aldri har funnet stad. Forarbeida har ikkje sagt noko om korleis vilkåret skal tolkast etter denne regelen, men ein må legge til grunn på bakgrunn av samanhengsbetraktningar at regelen skal tolkast som etter § 191 og drøftinga i punkt 2.3 gjer seg gjeldande.⁵⁸

Samla viser dette at «forurensingsskade» etter § 183 andre ledd bokstav a meiner å ramme alle moglege utslepp av olje i sjøen så lenge utsleppet påverkar miljøet. Det må likevel bli føreteke ei forholdsmessigheitsvurdering der ein vurderer påverkinga av miljøet opp mot kva kostnadane for reieren vil bli erstatningsansvarleg for. Dette gjer at ikkje eit kvart tilfelle er tilstrekkeleg kvalifisert til å gjere reieren erstatningsansvarleg.

Vidare heiter det i § 183 andre ledd bokstav b at vilkåret «forurensingsskade» også gjeld «utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade». Også etter denne regelen er det fleire kumulative vilkår som må vere oppfylt.

Det fyrste vilkåret som må klargjerast er kva som meinast med «rimelige tiltak». Ordlyden vil etter ei naturleg språkeleg forståing tyde på at ein må gjere ei konkret vurdering av kva myndighetene kan krevje at reieren skal betale for å avverje utslepp. Av forarbeida heiter det at regelen skal tolkast som etter § 191.⁵⁹ Dette gjer at ein må sjå på den konkrete faren for utslepp, kva skader utsleppet kan leie til og at myndighetene ikkje kan krevje at reieren iverksetje alle moglege tiltak for å unngå utslepp, jf. punkt 2.3.

Deretter må det vere tale om ein «hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare». Den alminnelege tolkinga av ordlyden er at det må oppstå eit utslepp som vil straks utgjere ein stor fare for den naturlege balansen og utgjer ein kvalifisert trussel for miljøet. Også her følgjer det av forarbeida at regelen skal tolkast som etter § 191, det vil seie at reieren skal betale for tiltak som hindrar at utslepp skjer dersom dei oppdagar risikoen og den har eit stor skadepontensiale sett i lys

⁵⁷ Ot.prp.nr. 90 (1998-1999) s. 22

⁵⁸ Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) s. 111

⁵⁹ Ot.prp.nr 90 (1998-1999), s. 23

av dei grunnleggande miljøprinsippa, jf. punkt 2.3. Basert på dette må det skje ei konkret heilskapsvurdering der «føre var» prinsippet må vegast mot kva som vil vere hensiktsmessig å krevje i den enkelte situasjonen. Det er heller ikkje alle moglege farar for utslepp som er meint å måtte avvergast, men dei som oppfyller terskelen og har eit stort skadepontensiale. Det skal ikkje tolkast som ein generell plikt for reieren og gjere alle moglege avvergingstiltak, men i dei tilfella det er grunnlag til å reagere på risikoen.

Etter bokstav b i § 183 er det meint at med «forurensingsskade» skal omfatte utslepp som enno ikkje har inntreffe. Det er likevel berre tale om dei tilfella som oppfyller terskelen ordlyden legg opp til.

3.3 Unntak frå erstatningsansvaret

Unntak frå utgangspunktet er regulert i sjølova § 184. Av § 184 heiter det «reglene om ansvarsfritak og om lemping av ansvaret i § 192 gjelder tilsvarende for ansvar etter §§ 183 til 190».

Ordlyden i regelen viser at dei same tre unntaka for det objektive ansvaret etter § 192 også gjer seg gjeldande for § 183. Reieren vil difor ikkje vere ansvarleg om det er tale om krigshandlingar, naturhendingar, handling eller unlatelse frå tredjeperson eller manglande vedlikehald av navigasjonsverktøy som myndigheitene har ansvaret for. Unntaka må tolkast slik det er gjennomgått over i punkt 2.4.

At den same lempingsreglen i § 192 andre ledd skal gjelde også etter § 183 gjer at ein må gjere ei konkret vurdering etter allminnelege erstatningsrettslege reglar om det skal lempast på reieren sitt ansvar grunna handlingar utført av andre. Her vil rettspraksisen som er gjennomgått over i punkt 2.4 vere relevant sidan det er tale om dei same lempings moglegheitene.

3.4 Beløpsmessig avgrensing

Ved at reiarane har eit objektivt ansvar er utgangspunktet at dei skal hefte for det beløpet oppryddinga etter utsleppet kostar. På lik linje med del 2 i kapitel 10 i sjølova har del 1 av kapitel 10 reglar om avgrensingar i beløpet reieren skal hefte for som er med på å grunnge eit objektivt ansvar.

Det at den norske lovgjeving har valt å regulere beløp avgrensingar skil seg frå den internasjonale bunkerskonvensjonen som del 1 i kapitel 10 i sjølova bygger på. Det er ingen reglar om beløpsmessig

ansvarsavgrensing i konvensjonen.⁶⁰ Internasjonalt har ein tolka dette som at bunkerskonvensjonen likevel ikkje stenger for at det kan skje avgrensingar i beløpet etter nasjonale reglar.⁶¹ Det var eit val norske myndigheiter tok for å avhjelpe reieren og forsikringsselskapa om det oppstår forureining som går utover det forsikringspålagte beløpet. Av § 185 andre ledd følgjer det «for begrensning av ansvaret til skipets eier gjelder reglene i kapittel 9». Regelen seier klart at for å avgrense reieren sitt ansvar beløpsmessig skal ein nytte reglane i kapitel 9 i sjølova som er til skilnad frå ansvar etter § 191 som har ein eigen særregel, jf. punkt 2.5.

Av reglane i kapitel 9 i sjølova har reiarane moglegheit til å gjere økonomiske avgrensingar i ansvaret. Når det er tale om opprydding etter bunkersolje vil reglane i § 175a vere dei aktuelle sidan det er ofte innanfor denne tonnasjen skipa befinn seg. Av regelen følgjer det «ansvarsgrensen for et krav som omfattes av § 172a, er 2.00.000 SDR. For skip med tonnasje på mer enn 1.000 tonn forhøyes ansvarsgrensen slik (1) for hvert tonn fra 1.001 tonn til 2.000 med 2.000 SDR, og (2) for hvert tonn fra 2.001 tonn til 10.000 tonn med 5.000 SDR, og (3) for hvert tonn over 10.001 tonn med 1.000 SDR». Ordlyden er av den tekniske karakter der ein må sjå på kor mykje tonnasje skipet har etter vedlegg 1 til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen, jf. § 175a tredje ledd, jf. § 175 nummer 6.⁶²

Det heiter i forarbeida at beløpet i norsk rett er satt høgare enn internasjonale reglar. Det er meint å skilje mellom store og små skip slik at det står i samsvar med den kapitalen som er lagt i skipa og som er innteninga av skipa.⁶³ For å avgjere kor mykje av beløpet som skal avgrensast må ein gjere ei konkret vurdering av skipet og kva reglar som er gjeldande.

4. Erstatningsansvaret etter sjølova § 207

4.1 Verkeområdet til regelen og gjeldande erstatningsansvar

I sjølova § 207 er det ein særregel om erstatningsansvar ved oljesøl. Av ordlyden heiter det «dersom et skip volder forurensingsskade som nevnt i § 191 på den del av norsk kontinentalsokkel som ligger utenfor norsk økonomisk sone eller, for så vidt norsk erstatningsrett får anvendelse, for øvrig på det opne hav, eller det treffes tiltak for å avverge eller begrense slik skade, gjelder reglene i §§ 191 og 192 tilsvarende». Ei naturleg forståing av ordlyden er at regelen vil ha det same ansvarssubjektet og

⁶⁰ Ot.prp.nr 77 (2006-2007), punkt 7.4

⁶¹ Baatz, Velasco, Debattista, «Maritime Law», s.458- 459

⁶² Den internasjonale skipsmålingskonvensjonen frå 1969

⁶³ NOU 2002:15, s. 46

gjelde for den same type skip som etter § 191. Det som skil § 207 frå § 191 er det geografiske verkeområdet. Her er ordlyden klar på at området § 207 skal dekke er den delen av kontinentalsokkelen som strekk seg lenger enn den økonomiske sona. Den alminnelege tolkinga av ordlyden har støtte i forarbeida.⁶⁴

Av § 191 er det eit objektivt ansvar for reieren, jf. punkt 2.2 og 2.3. Regelen i § 207 seier at erstatningsansvaret gjeld «forurensingsskade som nevnt i § 191». Det klart at etter ordlyden at det er § 191 andre ledd bokstav a og b som regulera kva som er omfatta av erstatningsansvaret. Ein må då gjere ei konkret vurdering av utsleppet som har oppstått og korleis det påverkar miljøet for å finne kva beløp reieren er ansvarleg for, jf. punkt 2.3. I tillegg har reieren ei plikt til å betale for å hindre at det oppstår oljeutslepp. For å klargjere kor langt denne plikta strekk seg må ein gjere ei forholdsmessigheitsvurdering og særleg sjå på faren for utslepp, kva skadar utsleppet kan leie til og kor nærliggande det er at utsleppet skal inntreffe, jf. punkt 2.3.

Vidare er det i § 207 ein regel som seier at unntaket i § 192 skal gjelde tilsvarende. Det er difor heller ikkje etter regelen i § 207 eit fullstendig objektivt ansvar for reieren, men unntak i særlege tilfelle, jf. punkt 2.4.

4.2 Beløpsmessig avgrensing

Når det gjeld moglegheita for å avgrense ansvaret beløpsmessig seier § 207 andre ledd «ansvar etter første ledd er begrenset etter reglene i § 194 første ledd. Krevs ansvarsbegrensing, gjelder følgene: a) reglene i kapittel 9 får anvendelse så langt de passer, b) krav som nevnt i § 195 tredje ledd er likestilt med andre krav ved fordeling av ansvarsbeløpet, c) opprettes begrensingsfond her i riket, skal fondet tilsvare det fulle ansvarsbeløp og reglene i kapittel 12 gjelde tilsvarende». Ordlyden viser at det er eigne reglar for korleis ein skal avgrense beløpet som reieren skal hefte for etter § 207 første ledd. Forarbeida til § 207 andre ledd seier ikkje noko meir enn det som følgje av ordlyden og gjer at ein må tolke ordlyden i dei enkelte alternativa klarare.

Av bokstav a i § 207 andre ledd heiter det «reglene i kapittel 9 får anvendelse så langt de passer». Ordlyden viser her at ein må sjå på dei enkelte reglane i kapitel 9 for å avgjere om dei vil gjere seg gjeldande. Det er særleg reglane i §§ 172a, 175 og 176 det vil vere tale om grunna skipet sin

⁶⁴ Ot.ptp.nr. 21 (1994-1995), s. 16.

tonnasje. Ordlyden viser i tillegg at kapittel 9 skal vere det tradisjonelle utgangspunktet og dei andre reglane vil vere supplerande på dei tilfella kapittel 9 ikkje kan nyttast.

Vidare seier bokstav b i same regel «krav som nevnt i § 195 tredje ledd er likestilt med andre krav ved fordeling av ansvarsbeløpet». Regelen i § 195 tredje ledd viser til moglegheita til å nytte avgrensingsfond som dekning for beløpet. Det er likevel berre «rimelige utgifter til tiltak som eieren frivillig har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense» som kan krevjast dekkja av fondet. Ordlyden er lik den som følgje av § 191 andre ledd bokstav b og viser til ei konkret heilskapsvurdering av kor stort omfanget utsleppet kan få og skadepotensiale ved utsleppet for å avgjere kor mykje reiaren skal dekke og kor mykje fondet skal dekke.

Til slutt i regelen heiter det i bokstav c «opprettes avgrensingsfond her i riket, skal fondet tilsvare det fulle ansvarsbeløp og reglane i kapittel 12 gjelde tilsvarende». Ei alminneleg språkleg forståing av ordlyden er at om eit avgrensingsfond blir oppretta i Noreg skal fondet ha det fulle beløp det kostar å rydde opp etter skaden og det er reglane i kapittel 12 som gjeld. Reglane i kapittel 12 går på kven som skal styre fondet, korleis det skal bli oppretta og andre tekniske avgjere rundt fondet.

Regelen i § 207 er vanskeleg utforma og ein må sjå på det enkelte skip og det enkelte utslepp for å finne den aktuelle regelen. I teorien er det sagt at det er fyrst reglane i kapittel 9 som skal vere gjeldande. Det må i særlege situasjonar vurderast om dei andre alternativa for å avgrense gjer seg gjeldande.⁶⁵

5. Erstatningsansvaret etter sjølova § 208

5.1 Verkeområdet for regelen og gjeldande erstatningsansvar

Den siste regelen om erstatningsansvar for oljesøl er i sjølova § 208. Av regelen heiter det «oppstår det her i riket eller på den norske del av kontinentalsokkelen forurensingsskade voldt av olje som unnslipper eller uttømmes fra annet skip, boreplattform eller liknende flyttbar innretning enn nevnt i § 191 tredje ledd, og skaden ikke er omfattet av reglane i §§ 183 til 190, gjelder reglane i §§ 191 og 192 tilsvarende. Det samme gjelder når det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade».

Den alminnelege forståinga av ordlyden er at regelen har det same ansvarssubjektet og skal omfatte den same type skip som etter § 183 i sjølova. Skilnaden mellom § 183 og § 208 er at det er ulike

⁶⁵ Falkanger, Bull, «Sjørett», s. 197

geografiske området regelen tek sikte på å regulere. Etter § 208 gjeld erstatningsansvaret for skade som har oppstått i det norske territoriale farvatn og på den norske kontinentalsokkelen. I forarbeida har lovgjevar uttalt at sjølv om reglane i sjølova kapitel 10 fyrste del vil regulere dei fleste av dei aktuelle tilfella er det ønskjeleg og framleis ha denne regelen for å fange opp dei tilfella som fell utanfor området etter § 183.⁶⁶ Tolkinga av ordlyden leiar til § 208 ikkje kan gjerast gjeldande for utslepp som har oppstått i den norske økonomiske sona.

Når det gjeld ansvarsgrunnlaget følgjer det av ordlyden i § 208 at det er det same som etter § 191. Det er difor tale om eit objektivt ansvar for forureining. Erstatningsansvaret strekk seg til å gjelde for «forurensingsskade voldt av olje som unnslipper eller uttømmes fra annet skip, boreplattform eller liknende flyttbar innretning enn nevnt i § 191 tredje ledd». Ei naturleg tolking av ordlyden er at dersom det oppstår utslepp i sjøen frå ei innretting anten med hensikt eller ved uhell er reieren ansvarleg. Ordlyden seier at «forurensingsskade» skal tolkast likt som etter § 191. Dette gjer at drøftinga om kva som skal falle under vilkåret «forurensingsskade» i punkt 2.3 er gjeldande også her for å avgjere kor langt erstatningsansvaret til reieren etter § 208 strekk seg.

Reieren vil ha eit erstatningsansvar når det oppstår utslepp av olje i sjøen rundt skipet og når det er ei nærliggande fare for at eit utslepp av olje som er av kvalifisert betydning kan oppstå. For å avgjere kor mykje reieren skal hefte for må ein gjere ei forholdsmessigheitsvurdering der utsleppet i seg sjølv, korleis miljøet blir påverka, kostnadar ved opprydding og etterverkingane av utsleppet vil vere sentrale moment.

Av regelen er det i tillegg at det er mogleg å gjere unntak for det objektive ansvaret etter § 192, jf. punkt 2.4. Lovgjevar har dermed valt å ha det same objektive ansvaret for alle reglane om erstatningsansvaret for oljesøl, men med moglegheit for å kunne gjere unntak i særlege tilfelle.

5.2 Beløpsmessig avgrensing

Utgangspunktet etter det objektive ansvaret er at reieren skal hefte for det fulle beløpet det kostar og rydde opp etter oljeutsleppet. Reglar om moglegheita til å avgrense beløpet er i § 208 tredje ledd. Av regelen heiter det «ansvaret etter første og annet ledd er undergitt begrensning etter reglene i kapittel 9». Ordlyden er ei direkte tilvising til kapitel 9 og dei nasjonale reglane om moglegheit til å

⁶⁶ Ot.prp.nr.21 (1994-1995), s. 18

avgrense reieren sitt ansvar. Forarbeida har ikkje kommentert regelen ytlegare og ordlyden tolkast som uttømmmande.

For å avgjere kor mykje reieren kan avgrense kostnadane med beror på ei konkret vurdering av reglane i kapitel 9 i sjølova. I dei fleste tilfella er det tale om anten § 175 eller § 175a sidan det er desse reglane som regulerer tonnasjen av denne typen skip. Begge reglane er av same tekniske karakter som gjennomgått over under punkt 2.5.

Del 3. Erstatningsansvaret for andre miljøstoff

6. Forurensingsloven og sjølova

6.1 Sjølova § 151

Til no har oppgåva omhandla erstatningsansvaret reieren og reiarlaga har når det oppstår oljesøl. I den vidare framstillinga skal det dreie seg om andre typar miljøstoff som ikkje er omfatta av omgrepet olje og reglane i kapitel 10 i sjølova. Slik rettstilstanden er i dag er det ikkje eigne reglar om erstatningsansvar i sjølova som gjeld for andre miljøstoff enn olje. Ein må difor starte i det generelle ansvaret etter sjølova § 151 i kapitel 7 for å avgjere om denne heimelen er tilstrekkeleg «særskilt regulert» etter forurensingsloven § 53 eller om ein må falle tilbake på reglane for erstatningsansvar i § 55 forurensingsloven.

Av regelen i § 151 heiter det «rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste». Det fyrste vilkåret som må tolkast er kven som er ansvarssubjektet etter ordlyden. Regelen seier det at «rederen» er den som svarar for hendinga som har inntreffe. Ordlyden skil seg frå dei øvrige reglane som er gjennomgått i sjølova kapitel 10 ved at det i dei reglane er tale om «eieren av skipet». Ei naturleg språkleg forståing av «rederen» er at den reelle eigar er den erstatningsansvarlege. Ordlyden har ikkje med dei andre alternativa ein finn i §§ 183 og 191 noko som talar for at desse skal vere utelukka og at det berre er meint å omfatte den reelle eigar. Forarbeida har ikkje kommentert om vilkåret skal tolkast på same måte som etter §§ 183 og 191. I litteraturen har ein diskutert skilnaden mellom reglane. Etter § 151 vil arbeidsgjevaransvaret vere det avgjerande og kven som har

rett til å avslutte ei kontrakt, det er difor ikkje like vidt som eigar omgrepet etter §§ 183 og 191 sidan det er den reelle eigar av skipet som kan inngå slike kontraktar.⁶⁷

Vidare er spørsmålet kva ansvarsgrunnlag sjølova § 151 stiller opp. Av regelen heiter det at reiaren «svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse». Den alminnelege forståinga av ordlyden er at noko må ha handla klanderverdig for at det skal oppstå eit erstatningsansvar. I forarbeida har lovgjevar uttalt at regelen i § 151 skal vere ei vidareføring av tidlegare reglar og vil ikkje leie til endringar i ansvaret. Den tidlegare regelen var § 233 og hadde same ordlyd som § 151. Det er ikkje ytlegare kommentert i forarbeida noko om ansvarsgrunnlaget.⁶⁸ Teorien har uttalt at for at reiaren skal bli ansvarleg, må den som har handla slik at skaden fann stad kunne bebreidast for at han ikkje handla på ein anna måte.⁶⁹ Det er difor tale om det alminnelege culpaansvaret som ein finn i erstatningsretten. Definisjonen på ansvaret er at vedkommande på det gitte tidspunktet skulle ha handla annleis i den situasjonen han var i og på den måten ha hindra eller ikkje satt i verk den årsaksfaktoren han er påsatt ansvarleg for.⁷⁰

Vidare er det eit vilkår i § 151 at handlinga må ha oppstått i «skipets teneste». Ei normal forståing av ordlyden viser til at skaden må ha inntreffe medan ein utførar arbeid hos det aktuelle skipet. Er ein om bord i skipet i ei anna gjerning enn å skulle utføre eit arbeid, vil ikkje reiaren vere ansvarleg. Teorien stiller opp to vilkår som begge må vere oppfylt for at reiaren skal vere ansvarleg. Den ansvarsbetinga handlinga må ha skjedd medan tenesteforholdet består, og det må vere ein sakleg samanheng mellom arbeidet som blir utført og reiaren.⁷¹ Trekk ein samanlikningar til skadeerstatningsloven⁷² § 2-1 om arbeidsgjevar ansvar er ordlyden i den regelen «utføring av arbeid eller verv for arbeidsgiveren». Den naturlege forståinga av ordlyden er at den aktuelle personen må ha inngått ein avtale med arbeidsgjevar om å utføre eit arbeid. Både skadeerstatningsloven og sjølova bygger på at det må vere ein avtale mellom den som har utført handlinga eller bestemt korleis skipet skal opptre i ein spesiell samanheng og eigaren av skipet.

Spørsmålet er då om heimelen i § 151 er «særskilt regulert» etter § 53 i forurensingsloven. Som vist over under punkt 1.6 er det avgjerande at det er særreglar på området. Her vil § 151 etter sin ordlyd berre stille opp eit generelt ansvar for reiaren og ikkje direkte regulere utslipp av miljøstoff slik som etter reglane i sjølova kapittel 10 som er gjennomgått over. På bakgrunn av ordlyden i § 53 og forarbeida vil det seie at den generelle heimelen i sjølova § 151 ikkje er tilstrekkeleg regulerande og

⁶⁷ Falkanger og Bull «Sjørett», s 124-126

⁶⁸ Ot.prp.nr. 55 (1993-1994), s. 19

⁶⁹ Falkanger og Bull, «Sjørett», s.145

⁷⁰ Nygaard, «Skade og ansvar», s. 174.

⁷¹ Falkanger, Bull, «Sjørett», s. 147

⁷² Lov om skadeserstatning, Lov frå 13. juni 1969 nummer 26.

ein må nytte reglane i forurensingsloven når det gjeld spørsmålet om ansvar for forureining ved andre miljøstoff enn olje, jf. punkt 1.6.

6.2 Forurensingsloven § 55

Før ein kan tolke kva ansvarsgrunnlag reiaren har må verkeområdet til regelen i forurensingsloven § 55 klargjerast på lik linje som etter reglane kapitel 10 i sjølova.

Det fyrste som må avgjerast er kven som er ansvarssubjektet. Av ordlyden i § 55 følgjer det at «eier» vil vere den erstatningsansvarlege. Ei alminneleg språkleg forståing av ordlyden er at det omfattar den reelle eigar av skipet. Dette skil seg frå omgrepet som følgjer av sjølova § 183 der ordlyden omfattar «den registrerte eieren, rederen, bareboatbefrakteren, disponenten eller andre som står for sentrale funksjonar knyttet til driften av skipet» som omfattar fleire personar i tillegg til den reelle eigar. Av forarbeida til § 55 heiter det «*Det må straks legges til at eieransvaret i utgangspunktet bare inntre der eieren også er den som driver, bruker eller innehar den forurensende eiendommen m.v. Der andre enn eieren er den som faktisk driver, bruker eller innehar det forurensende subjekt og derigjennom volder forurensingen, følger det uttrykkelig av bestemmelsen første ledd annet punktum at det er den faktiske anleggs- eller virksomhetsutøver m.v – og ikke eieren – som er forurensingsansvarlig.*» Forarbeida legg dermed til grunn den same tolkinga som etter den naturlege forståinga av ordlyden.⁷³ Noko som også samsvarar med omsynet til at den som forureinar er den som skal bere kostandane for oppryddinga. Reiaren som er den reelle eigar er ansvarssubjektet og skil seg frå omgrepet nytta i sjølova.

Det geografiske verkeområdet er regulert i forurensingsloven § 54. Av regelen i § 54 heiter det at erstatningsansvaret gjeld «forurensingsskade som inntre i Norge eller i Norges økonomiske sone». Den alminnelege forståinga av ordlyden er at det geografiske verkeområdet til regelen er i det norske territoriale farvatn eller i den norske økonomiske sona. Forarbeida seier at det er eit bevist val at regelen ikkje skal gjelde for kontinentalsokkelen slik som reglane i §§ 207 og 208 noko som då leier til at det er berre innanfor dei gitte grensene i regelen at forurensingsloven kan nyttast.⁷⁴

Vidare har ikkje ordlyden i § 55 regulert kva type skip regelen gjeld for, berre at erstatningsansvaret omfattar «fast eigedom, gjenstand, anlegg eller virksomhet». Ordlyden vil etter ei normal forståing vise til ulike bedrifter og eigedomar som forureinar og gjer at eigeran blir erstatningsansvarleg. Det

⁷³ Ot.prp.nr 33 (1988-1989), s. 107

⁷⁴ Ot.prp.nr 33 (1988-1989), s 106-107

er ikkje egne reglar om skip, men skip vil falle under vilkåret «virksomhet». Regelen stiller heller ikkje krav om at eigedomane eller bedriftene må ha spesielle eigenskapar, noko som talar for at alle typar skip vil falle under ordlyden. Av forarbeida heiter det at det ikkje er krav om at verksemda har tilknytning til fast eigedom for at regelen skal gjere seg gjeldande.⁷⁵ Dette talar for at alle skip som kan leie til utslepp av miljøstoff er omfatta av regelen.

6.3 Gjeldande ansvarsgrunnlag og rekkevidda

Ansvarssubjektet etter § 55 er reieren. Ansvarsgrunnlaget i § 55 gjeld for alle skip innanfor norsk farvatn eller i den norske økonomiske sona som leiar til utslepp av miljøstoff. Spørsmålet vidare er kva ansvarsgrunnlag regelen stiller opp. Av ordlyden i § 55 heiter det «eier av fast eigedom, gjenstand, anlegg eller virksomhet som volder forurensningsskade, er ansvarlig etter kapitlet her utan hensyn til egen skyld». Ei naturleg tolking ordlydstolking er at det ikkje er avgjerande at reieren eller nokon reieren har ansvar for handlar på ein klanderverdig måte. Det er tale om eit objektivt ansvar som er likt med det som følgjer av sjølova kapitel 10, jf. punkt 2.2. Samanliknar ein ansvaret etter forurensingsloven § 55 med det generelle ansvaret etter sjølova i § 151 er det eit strengare ansvar som følgje av forurensingsloven sidan det ikkje er avhengig av skuld, men heller går på kven av aktørane som er nærast til å bere risikoen for utsleppet som har inntreffe.

Vidare må det klargjerast kor langt det objektive ansvaret for reieren strekk seg etter § 55 i forurensingsloven. Av regelen følgjer det at reieren er erstatningsansvarleg for «forurensningsskade». I § 53 andre ledd definerast dette til å vere «skade, ulempe eller tap forårsaket av forurensning.» Ordlyden i seg sjølv gir lite veileiing om kva som skal reknast som «forurensning», men ei naturleg språkleg forståing viser at det ikkje er berre sjølve forureininga som skal vere omfatta, men også økonomiske påverkingar. Her må ein likevel kunne innfortolke ein årsakssamanheng mellom dei kostandane som er nemnt og skaden som har inntreffe. Forarbeida seier at for å tolke vilkåret om «forurensning» er det legaldefinisjonen i § 6 som skal leggast til grunn.⁷⁶

Det må difor tolkast korleis § 6 i forurensingsloven har definert vilkåret «forurensning». I regelens fyrste ledd nummer ein heiter det «med forurensning i forstås i denne lov: tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen (...) som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet». Ei naturleg tolking av ordlyden viser at det ikkje er sagt noko konkret om kva type stoff det

⁷⁵ Ot.prp.nr.33 (1988-1989),s 107

⁷⁶ Ot.prp.nr 33 (1988-1989), s. 104

er tale om eller om dei må innehalde spesielle eigenskapar. Det er tilstrekkeleg at stoffet anten leiar til ei skade på miljøet eller moglegheita for ei slik skade. Det er ein vid ordlyd som tolkast dynamisk etter korleis samfunnet og bruken av stoffa endrar seg. I forarbeida har lovgjevar klart sagt at om ikkje stoffet er til skade for miljøet skal det falle utanfor. Det er likevel avgjerande at stoffet leiar til at miljøet ikkje er i den same stand som før utsleppet oppstod.⁷⁷

6.4 Unntak frå erstatningsansvaret og beløpsmessig avgrensing

Det vidare spørsmålet er om reiaren har moglegheit til å vise til unntak frå det objektive ansvaret i § 192 i sjølova. Den naturlege språklege forståinga «særskilt regulert» i forurensingsloven § 53 tyder på at det er berre sjølve ansvarsgrunnlaget som må vere regulert og ordlyden stenger ikkje for moglegheita til å avgrense ansvaret etter andre særreglar.

I forarbeida til forurensingsloven har lovgjevar uttalt «*Når det nærmere gjelder unntak der «ansvarsspørsmålet» er regulert i annen lovgivning, omfatter dette først og fremst særreguleringer av erstatningsgrunnlaget og ansvarssubjektet i forbindelse med forurensningsskade, se bl.a petroleumsløven § 39. I den grad det ut over dette er gitt regler om gjennomføringen av selve erstatningsoppgjøret, kretsen av vernede skadelidte, søksmålskompetansen osv, har disse særregler forrang. Slike spørsmål gjelder imidlertid strengt tatt noe annet enn det rene ansvarsspørsmål, slik første ledd umiddelbart synes å sikte til. Forurensingslovens erstatningsregler skal imidlertid ikke gripe inn i eventuelle eksisterende regler på spesialområder av forurensningsansvaret. Derimot må forurensningsloven så langt den passer kunne supplere ansvarsreglene i andre lover, der tilsvarende regler som i forurensingsloven ikke finnes*». ⁷⁸ I sitatet har lovgjevar opna for at andre reglar vil verke supplerande til ansvarsgrunnlaget i forurensingsloven. Likevel vil spørsmålet om moglegheita til å avgrense sjølve ansvaret vere i ei spesiell stilling. Dette sidan unntaka i sjølova kapittel 10 insnevrar forurensingsloven sine reglar om ansvarsgrunnlag.

Thor Falkanger har kommentert spørsmålet i ein artikkel der han ser på særreglane for olje og moglegheita til å avgrense ansvaret. Han meiner at unntaka frå reiaren sitt erstatningsansvar også må gjelde når det er tale om andre stoff enn olje. Dette for å oppnå samanheng i regelverket og det er lite hensiktsmessig å skilje mellom kva type stoff som har sluppet ut for moglegheita til å avgrense ansvaret. Det same gjeld reglane om å kunne beløpsmessig avgrense i samsvar med kapittel 9 i

⁷⁷ Ot.prp.nr 11 (1979-1980), s. 93

⁷⁸ Ot.prp.nr 33 (1988-1989), s. 105

sjølova. Falkanger meiner at dette er særlovgjeving som lovgjevar har meint å gi forrang.⁷⁹ Legg ein Falkanger si tolking til grunn vil reiaren ikkje vere ansvarleg dersom det er tale om krigshandlingar, særleg spesielle naturhendingar, ansvar får ein tredjepart eller manglande vedlikehald av navigasjonsverktøy jf. § 192 i sjølova, jf. punkt 2.4.

Eit anna moment som talar for Falkanger si tolking er innføringa av The Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious substances by Sea 1996 (HNS konvensjonen). Konvensjonen regulerer reiarane sitt ansvar ved utslepp av andre miljøstoff enn olje og det er ikkje tvilsamt at konvensjonen skal bli ein del av norsk rett.⁸⁰ Arbeidet stoppa opp i vente av endringane i protokollen, men reglane i forurensingsloven vil bli erstatta med eit nytt kapitel 11 i sjølova.⁸¹ Av konvensjonen følgjer det unntak frå reiaren sitt objektive ansvar på lik linje med det som følgjer av sjølova kapitel 10. Det at slike unntak er på veg inn i den norske sjølova talar ytleigare for at ein også etter forurensingsloven må innfortolke moglegheita til å gjere unntak frå det objektive ansvaret til reiaren etter § 192 i sjølova.

I tillegg til at regelen i § 192 i sjølova kjem også reglane om moglegheit til å beløpsmessig avgrense erstatningsansvaret etter kapitel 9 i sjølova inn. Desse reglane er mindre problematisk etter ordlyden i § 53 i forurensingsloven og uttalinga i forarbeida. Dette sidan reglane i kapitel 9 i større grad gjeld sjølve gjennomføringa av erstatninga og korleis oppgjeret til slutt vil sjå ut og ikkje er knytt til ansvarsgrunnlaget. Reiaren kan difor nytte kapitel 9 i sjølova for å beløpsmessig avgrense kostnadane for oppryddinga.

Samla viser gjennomgangen under kapitel seks at sjølv om det ikkje er lovfesta eigne særreglar for moglegheita til å gjere unntak frå det objektive ansvaret til reiaren eller eigne reglar om korleis reiaren beløpsmessig kan avgrense ansvaret er det gode haldepunkt for det er mogleg å gjere dette. Det er enno ikkje noko rettspraksis på området og ein må støtte seg på forarbeid og reelle omsyn.

⁷⁹ Thor Falkanger «Sjøtransportøren og den norske forurensningsloven». Publisert i Festskrift til Kurt Grönfors 1991 (FEST-1991-kg-147) på side 147-168. S. 161-162

⁸⁰ Falkanger, Bull, Brautaset «Scandinavian maritime law», s. 222

⁸¹ Falkanger, Bull, «Sjørett», s. 199

Del 4. Avsluttande merknadar

8. Avslutting

Slik rettstilstanden er i dag på området er det fleire ulike reglar både innanfor oljesøl og utslepp av andre miljøstoff. For reglane om oljesøl har det skjedd store endringar frå den opphavlege sjølova ved innføringa av internasjonale konvensjonar. Medan for andre miljøstoff er det forurensingsloven som regulera framleis, men det er klart at det vil kome nye reglar på området med den nye HNS konvensjonen.

Utviklinga viser at det har vore eit stort fokus både nasjonalt og internasjonalt på å skape eit heilskapleg regelverk som er likt utforma i alle konvensjonsstatane. Dette sikrar både miljøomsyn og omsynet til næringa som heilskap.

Det er likevel klart at shippingnæringa er ei dynamisk næring der det stadig skjer utvikling. Med denne utviklinga vil også regelverket stadig vere i endring. Lovfesting av forsikringsplikta er berre eit døme på at ved ei større lovfesting dukkar nye bedrifter opp.

Å ha eit objektiv ansvar for reiaren vil ikkje vere inngripande for næringa sidan ein har lovfesta unntak og korleis reiaren beløpsmessig kan avgrense kostnadane for oppryddinga. Desse reglane leiar til eit stadig tettare samarbeid mellom fleire ulike aktørar. Både for reiaren, forsikringsselskapa og myndighetene må det vere ein dialog om korleis best mogleg verne miljøet og hindre at det skjer utslepp som leiar til forureining.

Ved at reiarane har eit slikt ansvar legg ein og press på bestinga om bord i skipa og samarbeidet med plattformane. Det stillast strenge krav som påverkar både arbeidskontraktar og oppdragskontraktar på ein slik måte at alle aktørane må vere bevist på ansvaret og hindre at slike miljøforureiningar inntreffe.

Litteraturliste

Bøker

- Yvonne Baatz, Ainhoa Campàs Velasco, Charles Debattista, Johanna Hjalmarsson, Andrea Lista, Filippo Lorenzon, Rob Merkin, Captain Richard Pilley, Andrew Serdy, Richard Shaw, Michael Tsimplis, «Maritime Law». Utgitt av Sweet & Maxwell, utgåve 2 frå 2011,
- Nils Nygaard, «Skade og ansvar», Bergen, utgåve 6 frå 2007, Universitetsforlaget
- Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset «Scandinavian maritime law». Utgitt av Unversitetsforlaget, utgåve 3 frå 2011
- Thor Falkanger og Hans Jacob Bull, «sjørett». Utgitt av Sjørettsfondet, Oslo, utgåve 7

Artikler

- Sjur Brækhus «Rederns husbondeansvar» Hanselshögskolans i Göteborg skriftserie nr 2. 1953, side 33-34.
- «Karastoferets» som rettsdisiplin. Ekstremvær og naturkatastrofer – en ny utfordring til retten» Hans Christian bugge, 2013, Publisert i Miljörättsliga perspektiv och tankevändor: Vänbok till Jan Darpö & Gabriel Michanek 2013 side 91 til side 110. (FEST-2013-jd-2013-91)

For og etterarbeid

- Ot.prp.nr 11 (1979-1980) Om lov om vern mot forurensing og om avfall (forurensingsloven)
- Ot.prp.nr. 33 (1988-1989) Om lov om endringer i lov 13 mars 1981 nr 6 om vern mot forurensinger og om avfall (forurensingsloven) m.v (Erstatningsansvar ved forurensingsskade)
- Ot.prp.nr. 55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten (sjøloven)
- Ot.prp.nr 21 (1994-1995) Om endringar i lov 24 juni 1994 nr 39 om sjøfart (sjøloven) m.m (ansvar for skade ved oljesøl frå skip)
- Ot.prp.nr 90 (1998-1999) Om lov om endringar i lov 24 juni 1994 nr 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til ratifikasjon av 1996-endringsprotokollen til Konvensjonen om begrensing av ansvaret for sjørettslige krav 1976

- 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 konvensjonen 2001 om erstatningsansvar for bunkeroljesølskade
- Ot.prp.nr 16 (2008-2009) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) mv.
- NOU 1973 : 46 Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip; Utkast med motiver til nye lovregler i sjøloven m.v., for så vidt gjelder erstatningsansvar for skade ved oljesøl frå skip; Utredning 11
- NOU 2002:15 Oppryddingstiltak etter sjøulykker

Lover og konvensjonar

- Lov om vern mot forurensinger og om avfall (forurensingsloven) Lov nummer 6, 13. mars 1981.
- Lov om sjøfarten (sjøloven) Lov nummer 39, 24. juni 1994.
- Lov om skadeserstatning, Lov frå 13. juni 1969 nummer 26.
- Havrettskonvensjonen, vedtatt 10. desember 1982, trådte i kraft 16. november 1994
- Ansvar og forsikring ved oljeutslipp fra oljetankere (ansvarskonvensjonen) vedtatt 1992.
- Erstatningsansvar for bunkeroljesølskade (bunkerskonvensjonen), vedtatt 23. mars 2001
- The Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the carriage of Hazardous and Noxious substances by Sea 1996 (HNS- konvensjonen) og blei endra i 2010 med ein tilleggsprotokoll, vedtatt mai 2003.
- Ansvarsfondkonvensjonen vedtatt 1992

Dommar

- TOSLO-2004-16361 – TOSLO-2008-11585- TOSLO – 2008- 11882
- ND 1983.1 SH Tsisis
- ND 1984 s 8 SH Sirocco
- ND 1987. 64 Svea Jose Mart

Anna

- <http://www.soefartsstyrelsen.dk/skibe/farligtgoods/sider/transportaffarligtgoods.aspx> , Lastet ned 29.10.2014
- <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/Default.aspx> , Lastet ned 29.10.2014
- <http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?sDest=gL19940624z2D39z2EzA7192> (link frå 16.10.14)
- Artikkel i illiustrertvitenskap, datert 20.04.2011.
<http://illvit.no/teknologi/energi/de-atte-verste-oljeulykkene-til-havs> ,lastet ned 29.10.2014