

# MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Per Amund Uldalen

Komparativ studie av de  
konvensjonsbaserte regler i sjøloven  
kapittel 10 og 1990 Oil Pollution Act

# Erstatningsansvar for forurensningsskade ved oljesøl fra skip

Komparativ studie av de konvensjonsbaserte regler i  
sjøloven kapittel 10 og 1990 Oil Pollution Act



Per Amund Uldalen

# Erstatningsansvar for forurensningsskade ved oljesøl fra skip

Komparativ studie av de  
konvensjonsbaserte regler i sjøloven  
kapittel 10 og 1990 Oil Pollution Act



**Marlus nr. 366**

Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

ISSN: 0332-7868 © Sjørettsfondet, 2008  
Universitetet i Oslo  
Postboks 6706 St. Olavs plass  
N-0130 Oslo

Besøksadresse: Karl Johans gate 47

Telefon: 22 85 97 48  
Telefaks: 22 85 97 50  
E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Professor dr. juris Trine-Lise Wilhelmsen

Trykk: Lobo media

## **Forord**

Denne avhandlingen ble skrevet mens jeg var ansatt som Vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett, Avdeling for sjørett, vår- og høstsemesteret 2007. Avhandlingen er i det vesentlige uendret siden den ble innlevert til sensur.

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle tilknyttet Nordisk institutt for sjørett for et lærerikt og hyggelig år. En spesiell hilsen går selvfølgelig til gjengen på «Byssa». Jeg vil også særlig takke min veileder Trine-Lise Wilhelmsen for god hjelp og meget solid veiledning under hele skriveprosessen.

Oslo, april 2008  
Per Amund Uldalen



# Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING .....	1
1.1	Presisering av tema.....	1
1.2	Miljøskade forårsaket av olje som faktisk problem.....	4
1.2.1	Statistikk .....	6
1.2.2	Antall og mengde .....	6
1.2.3	Årsaker til oljesøl .....	7
2	RETTLIG PLASSERING OG AVGRENSNING.....	9
3	RETTSKILDER OG METODE .....	11
3.1	Det internasjonale rettskildebildet.....	11
3.1.1	1992 Ansvarskonvensjonen, 1992 Fondskonvensjonen og 2003 Tilleggsfondskonvensjonen .....	11
3.1.2	STOPIA og TOPIA .....	15
3.1.3	Konvensjonspraksis og retningslinjer utarbeidet av internasjonale organisasjoner .....	17
3.2	De norske regler for oljesølsansvar .....	17
3.3	OPA 90 .....	22
3.4	Metode .....	24
3.4.1	Tolkning av de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10.....	24
3.4.2	Bruken av CMI og IOPC sine retningslinjer .....	26
4	SENTRALE HENSYN .....	30
5	OVERSIKT OVER REGELSYSTEMENE .....	35
5.1	Innledning .....	35
5.2	Oversikt over det konvensjonsbestemte ansvaret etter sjøl. kapittel 10.....	35
5.2.1	Litt om vilkårene for ansvar .....	35
5.2.2	Begrensningsfond og begrensningssøksmål.....	37
5.2.3	Forsikringsplikt.....	38
5.2.4	Framstilling av erstatningskrav .....	38
5.2.5	Det internasjonale erstatningsfond (1992) og det internasjonale tilleggsfond (2003) .....	39
5.2.6	Foreldelse.....	41
5.3	Oversikt over OPA 90 .....	41



6	SAMMENLIGNING AV DE SENTRALE ELEMENTER.....	46
6.1	Innledning .....	46
6.2	Hvilken virksomhet omfattes? .....	46
6.3	Kretsen av ansvarlige personer .....	50
6.4	Ansvarsfritak .....	54
6.5	Kanalisering av ansvar .....	60
6.6	Hvilke skader omfattes av ansvaret? .....	63
6.6.1	Innledning.....	63
6.6.2	Nærmere om begrepet «forurensningsskade» i de konvensjonsbaserte reglene i sjøloven kapittel 10 .....	64
6.6.3	«Forurensningsskade» i OPA 90.....	83
6.6.4	Oppsummering .....	92
6.7	Årsakssammenheng, særlig om grensen mot ikke erstatningsberettiget skade etter sjøloven kap. 10 .....	93
6.7.1	Innledning.....	93
6.7.2	Kravet om årsakssammenheng i sjøloven § 191 .....	93
6.7.3	Særlig om adekvans og grensen mot ikke erstatningsberettigede følger .....	95
6.7.4	Kort om årsakssammenheng i OPA 90.....	104
6.8	Erstatningsutmålingen .....	104
6.9	Ansvarsbegrensning.....	112
6.10	Tap av retten til å begrense ansvaret .....	114
6.11	Forholdet til andre erstatningsregler.....	117
7	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER.....	119
7.1	Innledning .....	119
7.2	Ansvarsbegrensning og PPP.....	119
7.3	Virkeområde .....	121
7.4	Hensynet til internasjonal rettsenhet.....	122
7.5	Erstatning for ren miljøskade .....	124
7.6	Hvor viktig er retten til å begrense ansvaret? .....	129
	KILDELISTE .....	132
	TIDLIGERE UTGAVER AV MARIUS.....	137
	BØKER UTGITT AV SJØRETTSFONDET FRA 1990.....	138

# 1 Innledning

## 1.1 Presisering av tema

Temaet for denne oppgaven er ansvarsreglene for forurensnings-skade ved oljeutslipp fra tankskip. Fremstillingen her er lagt opp som en komparativ studie av norske og amerikanske reguleringer. I norsk rett finnes reglene i sjøloven<sup>1</sup> kapittel 10. Reglene baserer seg på 3 internasjonale konvensjoner, og en del av denne oppgaven er å gjøre rede for norsk rett i lys av de internasjonale regler. I USA reguleres ansvaret av 1990 Oil Pollution Act, her forkortet OPA 90.

OPA 90 har en annen tilnærming til en del av ansvarsreguleringene enn sjøloven kapittel 10. Jeg vil derfor påpeke enkelte prinsipielle forskjeller mellom regelverkene, og drøfte reglene i lys av dette.

Erstatningsansvar for forurensningsskade forårsaket av olje er et aktuelt tema. Den økende aktiviteten i de nordlige havområdene tilknyttet blant annet Russland og Norge, vil medføre en økt trafikk av tankskip langs norskekysten. Det anslås i St. mld. nr. 12 (2001-2002)<sup>2</sup> at det i 2010 til enhver tid vil befinne seg 2-3 store tankskip langs norskekysten<sup>3</sup>. Dette vil også medføre en øking i risikoen for at alvorlige forurensningsskader oppstår.

Norge har hittil vært skånet for de største oljesølsulykkene.<sup>4</sup> Bortsett fra en ulykke med oljetankeren «Drupa» utenfor Stavanger

---

<sup>1</sup> Lov om sjøfarten (sjøloven) 24. juni 1994 nr. 39, forkortet «sjøl.»

<sup>2</sup> St. mld. nr. 12 (2001-2002) «Rent og rikt hav» side 32-33.

<sup>3</sup> Se også NOU 2002:15 side 38.

<sup>4</sup> Ot.prp. nr. 28 (2003-2004). Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003- protokollen til den internasjonale konvensjonen om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade, 1992.

på 1970-tallet, har det ikke vært noe tilfelle av oljesøl fra oljetankskip i Norge. De tilfellene av oljesøl som har funnet sted i Norge, har vært forårsaket av drivstoffolje fra andre typer skip som har havarert. Like fullt er det et klart behov for beskyttelse mot oljesølskatastrofer også i Norge.

Det uttales<sup>5</sup> i denne sammenheng: «Det foreligger imidlertid også for Norges del en risiko for oljesøl fra store oljetankere. Det stigende omfanget av oljeeksport fra russiske havner i nordområdene vil medføre økt transport av olje langs norskekysten, og derved økt fare for oljesøl etter ulykker med slike skip. Man fikk en påminnelse om dette den 25. juni i år [2003], da 100.000-tonneren «M/T Moscow» fikk motorstopp 19 nautiske mil utenfor Honningsvåg og Nordkapp med 102.000 tonn råolje om bord. (Til sammenligning hadde Prestige 77.000 tonn olje om bord, mens Erika hadde 30.000 tonn oljelast). Det gikk bra denne gangen, men under andre forhold kunne det kanskje sett annerledes ut.»

Som et ledd i forebyggelsen av forurensning fra skipsfarten vil regjeringen «videreføre og styrke [annet] forebyggende arbeid samt beredskapen mot akutt forurensning»<sup>6</sup> i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten. Ev vurdering av hvorvidt de gjeldende ansvarsregler er egnet til å ivareta de stadig strengere krav som stilles for å verne om miljøet, vil høre med som et ledd i dette.

Norge<sup>7</sup> har sammen med EU deltatt i et arbeid med det formål å redusere risikoen for forurensning fra skip. Innen EU har man satt i gang en omfattende prosess for å få i gang tiltak som skal bedre sikkerheten til havs. EU har rettet mye av sin innsats mot andre

---

<sup>5</sup> Ot.prp. nr. 28 (2003-2004) side 12.

<sup>6</sup> St.mld. nr. 8 (2005-2006), « Om helhetlig forvaltning av det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten (forvaltningsplan)» side 10.

<sup>7</sup> St.mld. nr. 8 2005-2006 på side 20.

virkemidler enn de erstatningsrettslige<sup>8</sup>, men de har også utarbeidet et eget direktiv for ansvar for miljøskader.<sup>9</sup> Dette direktivet viker for de konvensjonene som Norge og flere EU land baserer oljesølsansvaret sitt på, men det er imidlertid et ønske om strengere ansvarsregler innad i EU også for oljesølsansvar.<sup>10</sup> En vurdering av de konvensjonsbaserte ansvarsreglene vil derfor være interessant også i lys av dette.

Shippingindustrien representerer i mange land en forutsetning for mye handel og verdiskapning, og mange aktører baserer seg på denne formen varetransport. Havari kan forårsake store tap i samfunnet, og fra et overordnet perspektiv kan man reise spørsmålet om hvem som skal dekke tapene i form av kostnader til gjenoppretting og skadeerstatninger.

Tidligere oljesølsulykker har flere ganger ført til svært kompliserte etteroppgjør. Det har ofte vært svært høye erstatningskrav, og disse har til tider oversteget de beløp som har vært tilgjengelig for å kompensere skadelidte. Problemene har også vært relatert til hvilke typer tap som kan erstattes. Formålet i denne oppgaven er å si noe om hvordan erstatningsreglene for skade forårsaket av oljesøl bør utformes for å få en samfunnsmessig fornuftig og egnet måte å imøtekomme problemene knyttet til oljeforurensning som stammer fra skip.

---

<sup>8</sup> EU har hatt fokus på blant annet havnestatskontroll og sikkerhetsreguleringer, samt at de i EU Directive 2005/35 (on sanctions for ship-source pollution) har innført straffesanksjoner for forurensning som stammer fra skip.

<sup>9</sup> EU Directive 2004/35 on Environmental Liability.

<sup>10</sup> Wetterstein; EU Directive 2004/35 side 450 og 452. Dette gjelder særlig fordi det er åpnet for adgang til erstatning for «ren miljøskade» i direktiv 2004/35, og slike skader erstattes ikke etter oljesølskonvensjonene.

## 1.2 Miljøskade forårsaket av olje som faktisk problem

En supertanker lastet med olje representerer store verdier. Den frakter en last som er helt nødvendig i moderne samfunn. Imidlertid blir tankskip ofte assosiert med noe negativt, da de ansees å representere en fare for miljøet. Historien har vist at transport av olje kan ende med havari og gi store negative konsekvenser i ettertid.

Dersom olje av et visst kvantum unnslipper fra skipet, kan det oppstå skader i naturen og naturressursene. Olje som slippes ut kan være skadelig for livet i havet og i strandsonen, samt gi negative ringvirkninger i det næringsliv som baserer seg helt eller delvis på den delen av naturen som blir rammet. Typiske eksempler er sjøfuglene som blir tilgriset av olje og hotellet ved stranden som må stenge fordi stranden er tilgriset.

Oljesøl kan også forårsake skade på eiendom. For eksempel hvor fiskerens not blir ubrukelig etter at den er dratt gjennom et flytende oljeflak og der installasjoner på land som blir tilgriset med olje. En annen verdi som kan bli redusert ved en oljesølsulykke, er den verdien det er at naturen er uskadet og i sin opprinnelige tilstand. Mennesker verdsetter rene strender, natur og dyreliv, og når disse verdiene skades, oppstår et tap for menneskene og naturen som sådan.

Torrey Canyon<sup>11</sup> var det første store forliset med et tankskip. Torrey Canyon forliste i 1967, og da man fikk oversikt over skadeomfanget, ble man klar over at de eksisterende ansvarsregler for skade forårsaket av oljesøl, var utilstrekkelig. Dette førte til en

---

<sup>11</sup> Se [www.imo.org](http://www.imo.org)

intensivering i arbeidet med å forhindre forurensning og utvikling av regler tilknyttet dette.

Exxon Valdez<sup>12</sup> gikk på grunn i Prince William Sound, Alaska, den 24. Mars 1989. 44 millioner liter olje unnslett fra skipet og dette førte til tilgrising av strender, ødelagt fiske, plankton og mikroorganismer forsvant og tusenvis av sjøfugl døde. I tillegg skjedde dette i et svært sårbart, nordlig miljø, og skadevirkningene etter denne katastrofen gjør seg fortsatt gjeldende i dag.

Erika<sup>13</sup> brakk i to utenfor kysten til Brittany, Frankrike, den 12. desember 1999. Lasten bestod av 30.000 tonn råolje, hvorav ca 19.800 tonn unnslett. Resten sank sammen med skipet og måtte senere pumpes opp. En stor del av oljen nådde inn til den Franske kysten og tilgriset ca 400 km kystlinje. Dette førte til at rundt 250.000 tonn tilgriset søppel og masse måtte ryddes vekk.

Prestige<sup>14</sup> forliste den 13. November 2002 ved kysten til Galicia, Spania. Skipet var lastet med 77.000 tonn råolje. I overkant av 22.000 tonn av lasten ligger fortsatt inne i restene av skipet på 3.500 meters dyp. Resten av oljen unnslett og forårsaket massive skader langs kysten fra Vigo, Spania, i sør til Brest, Frankrike, i nord. Også deler av den Engelske kysten ble forurenset. En storstilt opprenskningsaksjon ble satt i gang, og man benyttet utstyr og personell fra ni europeiske land.

Disse ulykkene er bare noen få eksempler ulykker som har vært med tankskip. De er imidlertid egnet til å illustrere skadepotensialet

---

<sup>12</sup> Kilde: Exxon Valdez Spill: Ten Years Later, Technical Background Paper for Alaska Wilderness League by Pamela A. Miller, Artic Connections 3/99. (publisert: <http://articcircle.uconn.edu/SEEJ/Alaska/miller2.htm>)

<sup>13</sup> Se: [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

<sup>14</sup> Se: [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)

tilknyttet transport av olje, og de store konsekvensene det kan få når et havari inntreffer.

### **1.2.1 Statistikk**

Antallet oljesølsulykker har gått markant ned de senere år. Det har sammenheng med at skipenes standard har blitt betydelig bedre, samtidig som man har videreutviklet prosedyrer og regelverk som skal forhindre oljesølsulykker.

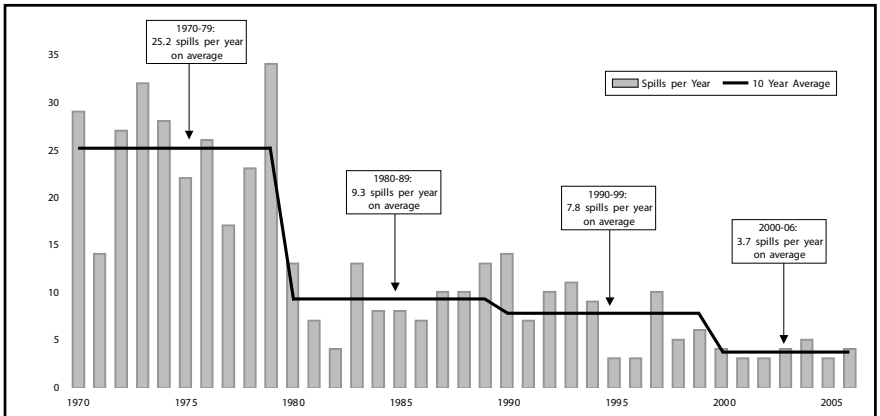
Statistikken nedenfor er hentet fra The International Tanker Owners Pollution Federation Limited, Handbook 2007/2008. Statistikken bygger på data fra ca 10.000 tilfeller med oljesøl fra tankskip. I ca 85 % av disse tilfellene var det utslipp av mindre enn syv tonn olje.

### **1.2.2 Antall og mengde**

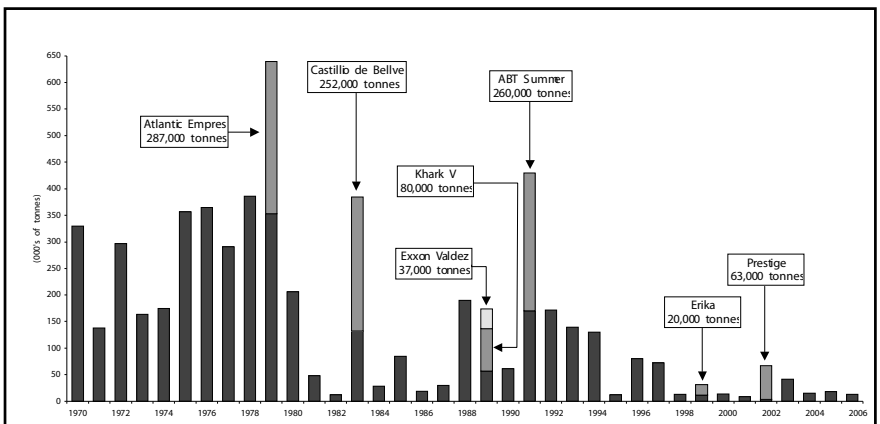
I 1990-årene var antallet oljesølsulykker ca 1/3 antallet i 1970-årene. Denne reduksjonen er et resultat av en kombinert innsats fra både tankskip- industrien og myndigheter, i stor grad koordinert gjennom IMO<sup>15</sup>, for å forbedre sikkerheten til sjøs og forhindre forurensning. Dette vises i det første diagrammet. Av det andre diagrammet, ser man at den totale mengden av unnsloppet olje varierer en del fra år til år, der enkelte få, svært store utslipp står for en svært høy andel av det årlige utslippet.

---

<sup>15</sup> IMO er FN sitt organ for å forbedre sikkerheten ombord på skip og å forhindre forurensning fra skip. Uførlig omtale av organisasjonens virkeområde og formål finnes på hjemmesiden, [www.imo.org](http://www.imo.org).



Numbers of large spills (over 700 tonnes), 1970-2006



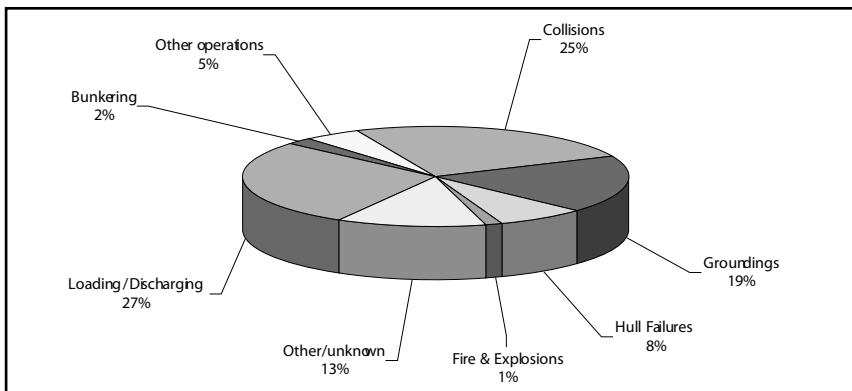
Quantities of oil spilled, 1970-2006

### 1.2.3 Årsaker til oljesøl

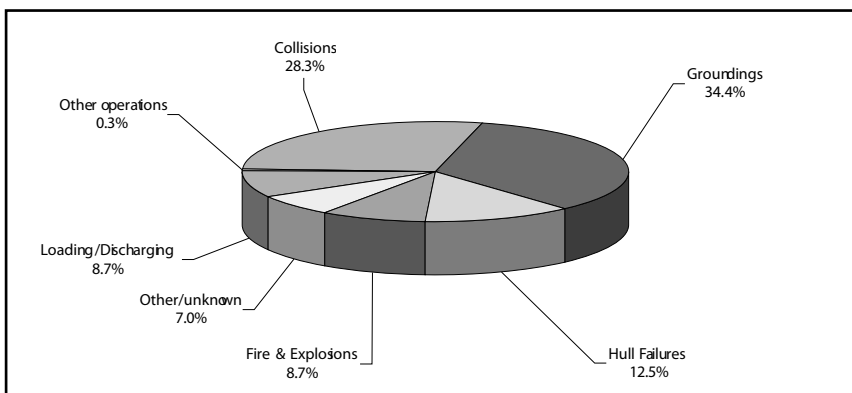
Under er et diagram som viser årsakene til oljesøl for utslipp i størrelsesorden 7-700 tonn, og et diagram som viser årsakene til utslipp som viser årsakene til store utslipp over 700 tonn. Begge dreier seg om perioden fra 1974 til 2006.



De fleste utslippene er resultat av en kombinasjon av en rekke begivenheter, som i varierende grad har bidratt til resultatet. Ca 34 % av utslippene i kategorien 7-700 tonn inntraff under utførelsen av rutinemessige operasjoner, særlig lasting og lossing (27 %). Ulykker til havs er hovedårsaken til de store utslipp til ulykker (over 700 tonn), med grunnstøtning og kollisjoner som årsak til 63 % av ulykkene i det aktuelle tidsrom. Andre årsaker som det kan være grunn til å merke seg er svikt i skrog og brann /eksplosjon.



Causes of intermediate spills (7-700 tonnes), 1974-2000



Causes of large spills (>700 tonnes), 1974-2006

## 2 Rettslig plassering og avgrensning.

Oljesøl er et uønsket fenomen som bør forhindres. Hvordan man best kan gjøre dette, er et vanskelig spørsmål. Man kan sondre mellom virkemidler før og etter at et uhell har inntruffet. Forut for et forlis, har man blant annet krav til nødvendige sertifikater etc. og en rekke sikkerhetstiltak som sammen skal garantere skipets standard. Felles for disse virkemidlene er at de helt eller delvis har til formål å forhindre at forlis og uhell inntreffer.

Fra tid til annen forliser likevel tankskipene. Dette kan ha flere årsaker. Forlis kan skyldes klanderverdig opptreden fra en aktør, men uhell kan også inntreffe selv om ingen kan legges til last. Både lasten, skipet som sådan og menneskene om bord, kan også bli påført skade ved havari. Derfor kan også andre enn natur- og miljømessige verdier skades eller gå tapt ved forlis av et tankskip. Det er imidlertid de tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning som er tema her.

Fra det tidspunkt et utslipp av olje inntreffer, vil tre typer av regler spille inn. Det er regler om tiltaksplikt ved akutt forurensning, strafferettslige sanksjoner og erstatningsrettslige følger. De norske regler om tiltaksplikt ved akutt forurensning, finnes hovedsakelig i Forurensningsloven 13. mars 1981 Nr. 6. Regler om tiltaksplikt behandles ikke her. Strafferettslige sanksjoner ved forurensningsskade finnes i Forurensningsloven kapittel 10. Felles for de strafferettslige og erstatningsrettslige regler, er at de begge antas å ha en preventiv effekt på potensielle skadevoldere.<sup>16</sup> De erstatningsrettslige sanksjoner vil således virke sammen med en rekke andre sanksjoner og reguleringer når en ser

---

<sup>16</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 90.

på den helhetlige rettslige reguleringen rundt en forurensnings-skade.

Reglene for erstatningsansvar for forurensningsskade forårsaket av utslipp av olje fra skip finnes som nevnt i sjøloven kapittel 10. Disse reglene ligger i et kryssingspunkt mellom de juridiske fagområdene miljørett og erstatningsrett.<sup>17</sup> Miljørettslige hensyn og synspunkter, vil derfor spille inn ved utformingen og tolkningen av dem. Denne fremstillingen behandler ansvarsreguleringene ved oljesøl, og øvrige regler berøres kun i den utstrekning de har betydning for dette.

---

<sup>17</sup> Dette følger av fremstillingen i Backer, Innføring i Naturressurs og Miljørett side 104.

## 3 Rettskilder og metode

### 3.1 Det internasjonale rettskildebildet

#### 3.1.1 1992 Ansvarskonvensjonen, 1992 Fondskonvensjonen og 2003 Tilleggsfondskonvensjonen

De norske reglene om ansvar for oljesøl bygger i som nevnt på 3 konvensjoner. Disse står i sammenheng med hverandre, og har samlet som formål å sørge for at de skadelidte skal få full erstatning for skader som skyldes oljesøl.

Konvensjonene er kommet i stand i regi av IMO («International Maritime Organization»)<sup>18</sup>. Dagens utforming av konvensjonene, bygger på 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, her omtalt som 1969 Ansvarskonvensjonen, og 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, omtalt som 1971 Fondskonvensjonen<sup>19</sup>. Dette ansvarsregimet ble endret gjennom to protokoller i 1992<sup>20</sup>. Endringene førte til to nye konvensjoner. Disse er kjent som 1992 Civil Liability Convention, omtalt som 1992 Ansvarskonvensjonen, og 1992 Fund Convention, her omtalt som 1992 Fondskonvensjonen. 1992 konvensjonene trådte i kraft i mai 1996.

---

<sup>18</sup> Se forøvrig [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>19</sup> Se «The International Regime for Compensation for Oil Pollution Damage», Explanatory note prepared by the Secretariat of the International Oil Pollution Compensation Funds, February 2007.

<sup>20</sup> Konvensjonene ble også endret gjennom protokoller i 1984, men disse endringene trådte aldri i kraft. Grunnlaget for 1984 revideringene, var at Amoco Cadiz forliset illustrerte at skadelidte ikke hadde tilstrekkelig mulighet til å få dekket sitt tap under det gjeldende regime.

Etter forliset av Torrey Canyon ble en ad hoc komité etablert for å ta seg av de rettslige spørsmål tilknyttet den ulykken<sup>21</sup>. Denne komiteen ble senere et permanent organ under IMO, og skal ta seg av rettslige spørsmål reist av IMO om blant annet oljesøl.

Hovedspørsmålene som reiste seg etter Torrey Canyon-forliset, var hvem som skulle holdes ansvarlig for skadene, hva som var grunnlaget for å utmåle en eventuell erstatning og størrelsen på en eventuell erstatning. Det var allerede etablert praksis for erstatningsspørsmålene tilknyttet for eksempel en kollisjon mellom to skip. Det som imidlertid generelt kan sies om disse ulykkene, er at skylden for ulykken, kan plasseres om bord på skipene, og det eneste som vanligvis lider skade er skipene, lasten og personene om bord. En forurensningsulykke, slik som Torrey Canyon, involverer tredjemenn, og skaden de påføres, kan være enorm. Det var derfor viktig å etablere et system som utpeker et ansvarssubjekt og som sørger for at tilstrekkelig kompensasjon er tilgjengelig. Mye av arbeidet som ble satt i gang, skjedde gjennom IMO<sup>22</sup>. På en konferanse i 1969 vedtok IMO derfor «International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage». Formålet var å sikre de skadelidte kompensasjon for de tap de påføres, samt plassere ansvaret for skadene påført tredjemenn hos skipets eier. To år senere, i 1971, vedtok også IMO 1971 Fondskonvensjonen.

En rekke stater, deriblant Norge, har nå oppsagt sine forpliktelser i henhold til 1969 Ansvarskonvensjonen og 1971 Fondskonvensjonen. Selv om disse konvensjonene var i kraft inntil den 24. Mai 2002, har de nå derfor liten praktisk betydning ved siden av 1992 konvensjonene. Framstillingen her vil derfor omhandle 1992 konvensjonene.

1992 Ansvarskonvensjonen er grunnlaget for skipseierens ansvar for skade forårsaket av utslipp av olje. Den etablerer et objektivt ansvar for eieren av skip og et system med obligatorisk ansvarsforsikring. 1992 Ansvarskonvensjonen etablerer videre en

---

<sup>21</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>22</sup> Se også Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 175.

rett for eieren av skipet til å begrense sitt ansvar. Selve begrensingsbeløpet er knyttet til tonnasjen til det aktuelle skip.

1992 Fondskonvensjonen kan betegnes som et supplement til 1992 Ansvarskonvensjonen. Hensikten er å sørge for full dekning av de oppståtte tap i de tilfelle dette ikke oppnås under 1992 Ansvarskonvensjonen. 1992 Fondskonvensjonen kan yte erstatning der skadene overstiger eierens begrensede ansvar, eieren ikke er ansvarlig eller ikke har økonomisk evne til å yte erstatning.<sup>23</sup>

1992 Fondskonvensjonen etablerer International Oil Pollution Compensation Fund 1992, forkortet «IOPC.» IOPC er en verdensomspennende mellomstatlig organisasjon, som har til formål å administrere kompensasjonsregimet under 1992 Fondskonvensjonen.<sup>24</sup> Alle parter til 1992 Fondskonvensjonen, er automatisk medlemmer i IOPC. IOPC har sitt hovedkontor i London. 1992 Fondet finansieres ved skatter pålagt pr importert enhet olje i medlemsstatene.<sup>25</sup>

Den 1. februar 2007 hadde 114 stater ratifisert 1992 Ansvarskonvensjonen og 98 stater hadde ratifisert 1992 Fondskonvensjonen<sup>26</sup>. Dette regimet er derfor det dominerende regelverk for oljesølsansvar i verden.

Den 1. November 2003 ble begrensingsbeløpene i 1992 Ansvarskonvensjonen forhøyet med 50.37 %. En del av bakgrunnen for dette, var forliset til tankskipet Erika i 1999 utenfor kysten til Frankrike og Prestige-forliset i 2002 ved den spanske kysten. Disse ulykkene<sup>27</sup> medførte store skader for både miljøet og næringslivet,

---

<sup>23</sup> IOPC Explanatory Note side 3.

<sup>24</sup> IOPC Annual Report 2006 side 15.

<sup>25</sup> Se sjøloven § 202.

<sup>26</sup> IOPC Explanatory Note side 1.

<sup>27</sup> IOPC Explanatory Note side 3.

og man erfarte at tidligere begrensingsnivå var utilstrekkelig for skadelidte ved særdeles omfattende forurensningsulykker.

Total kompensasjon som var tilgjengelig da tankeren Erika forliste, var 185 millioner Euro på bakgrunn av 1992 Ansvarskonvensjonen og 1992 Fondskonvensjonen. Kostnadene i tilknytning til denne ulykken var langt større enn dette, og det var et faktum at det eksisterende kompensasjonsregimet var utilstrekkelig.

Også forliset til Prestige, illustrerte svakhetene ved det eksisterende regime for erstatningsansvar ved oljesøl<sup>28</sup>. Totalt 171,5 millioner Euro var tilgjengelig til dekning av tapene under 1992 Ansvarskonvensjonen og 1992 Fondskonvensjonen. Det totale skadeomfanget ble anslått til å være hele 1.050 millioner Euro. Den tilgjengelig dekning var derfor utilstrekkelig, og dette resulterte i at de skadelidte kun fikk utbetalt 15 % av sine krav

Sammen med Erika ulykken, førte Prestige hendelsen til en utvikling innen IMO's Ansvarskonvensjoner. Beløpsgrensene i 1992 Ansvarskonvensjonen og 1992 Fondskonvensjonen ble hevet i 2003, samt at 2003 Tilleggsfondskonvensjonen ble opprettet.

Den 3. Mars 2005 ble 2003 International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund, her omtalt som 2003 Tilleggsfondet, etablert ved vedtagelse av en protokoll til 1992 Fondskonvensjonen. I februar 2007 var over 20 stater tilsluttet 2003 Tilleggsfondet. Dette økte skadelidtes muligheter for full kompensasjon vesentlig ved de særlig store ulykkene. Også 2003 Fondet finansieres ved avgifter pålagt mottagerne av olje i konvensjonsstatene og administreres av IOPC.<sup>29</sup>

Det som er spesielt for 2003 Tilleggsfondet, er at den er en frivillig ekstra garanti for de land som ønsker en særlig dekningsadgang for tap forårsaket av oljesøl<sup>30</sup>. En stat må ikke ratifisere

---

<sup>28</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>29</sup> IOPC Annual Report side 15.

<sup>30</sup> IOPC Explanatory Note side 5.

protokollen av 2003, selv om den har ratifisert de tidligere protokoller.

Sammenhengen mellom konvensjonene, kan beskrives slik at de utgjør hvert sitt trinn i en stige. Det første trinnet er 1992 Ansvars-konvensjonen som pålegger skipets eier et begrenset ansvar. Trinn to er 1992 Fondskonvensjonen hvor skadelidte kan søke dekning, dersom han ikke får dekket sitt fulle tap etter 1992 Ansvars-konvensjonen, og for øvrig oppfyller 1992 Fondskonvensjonens vilkår. Dersom skadelidte fortsatt ikke har oppnådd full dekning av sitt tap, kan han søke dekning i 2003 tilleggsfondet, som da utgjør det tredje trinnet i stigen. Total kompensasjon som kan oppnås etter disse konvensjonene er 750 millioner SDR, som tilsvarer ca US\$1 122 millioner<sup>31</sup>.

Konvensjonene benytter enheten SDR som mål på ansvarsbegrensningens størrelse. Med SDR menes «Special Drawing Rights». Denne enheten er tatt i bruk i mange forskjellige konvensjoner, og tanken bak er at størrelsen på et ansvarsbeløp skal være mest mulig likt i de ulike konvensjonstater. Verdien av en SDR beregnes med utgangspunkt i et veid gjennomsnitt av dollar, yen, pund og Euro. Denne beregningsmåten er inkorporert i sjøl. § 505.

### **3.1.2 STOPIA og TOPIA**

For å lette byrden på mottagerne av olje med finansieringen av erstatningsfondene, er en frivillig overenskomst mellom eierne av små tankskip kommet i stand gjennom «The International Group of P&I Clubs».<sup>32</sup> Denne avtalen er kjent som «Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement» av 2006, forkortet «STOPIA 2006». Med små tankskip, menes her skip opp til 29,548 gross tonn. STOPIA 2006 innebærer at ansvaret for skader forårsaket av

---

<sup>31</sup> IOPC Claims Manual side 9.

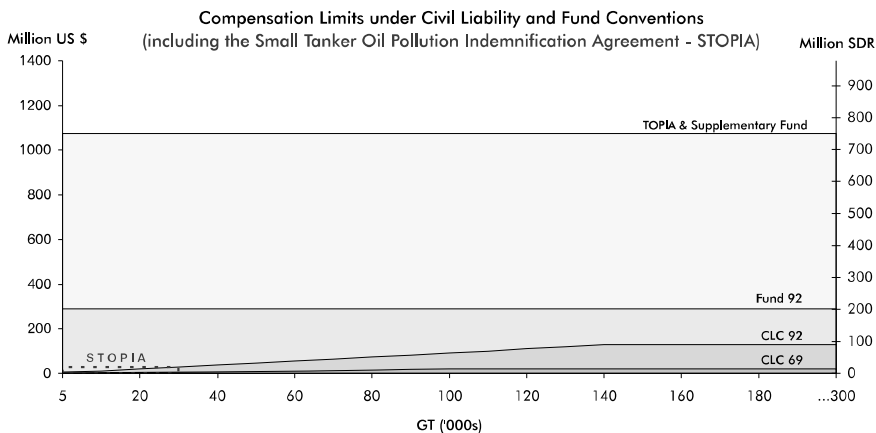
<sup>32</sup> IOPC Explanatory Note side 6.



oljesøl fra små tankskip under 1992 Ansvarskonvensjonen er økt til minimum 20 millioner SDR, uavhengig av skipet tonnasje. STOPIA 2006 omfatter alle ulykker som involverer skip som er omfattet av avtalen, såfremt ulykken inntreffer i en konvensjonsstat til 1992 Ansvarskonvensjonen.

«Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement» av 2006, forkortet «TOPIA 2006»,<sup>33</sup> gir grunnlag for et regreskrav fra 2003 Tilleggsfondet begrenset til 50 % av det beløp 2003 Tilleggsfondet har utbetalt som erstatning. TOPIA 2006 gjelder bare der tankskipet som er involvert i ulykken, er medlem i en P&I Club som er part av TOPIA 2006. Det er opp til den enkelte P&I Club å inngå slik medlemskap, og TOPIA 2006 innebærer derfor et frivillig tilleggsansvar for skipets eier, begrenset opp til 254 millioner SDR.

«The International Tanker Owners Pollution Federation Limited,» har utarbeidet et diagram som viser sammenhengen mellom konvensjonene, hva gjelder utbetaling av økonomisk kompensasjon ved oljesøl.



<sup>33</sup> IOPC Explanatory Note side 6.

### **3.1.3 Konvensjonspraksis og retningslinjer utarbeidet av internasjonale organisasjoner**

IOPC publiserer de rettsavgjørelser og saker de har vært involvert i sine årsrapporter. Slik praksis i lys av konvensjonen kan ha betydning som tolkningsfaktor ved fastleggelsen av innholdet til de norske regler.

Videre har IOPC utgitt en «Claims Manual» og CMI<sup>34</sup> har utgitt «Guidelines on Oil Pollution Damage» (CMI Guidelines) angående erstatningskrav for slik forurensningsskade som omfattes av 1992 Ansvarskonvensjonen. Begge dokumentene er retningslinjer for tolkningen av konvensjonene, og begge har som formål å fremme ensartet konvensjonspraksis. Retningslinjene bygger på de respektive organisasjonenes tolkning av oljesølskonvensjonene, hovedsakelig 1992 Ansvarskonvensjonen, i lys av konvensjonspraksis.

## **3.2 De norske regler for oljesølsansvar**

Et generelt ansvar for forurensningsskade finnes i forurensningsloven 13. mars 1981 Nr. 6 kapittel 8. De norske regler for erstatningsansvar for forurensningsskade som skyldes utslipp av olje fra skip, finnes i sjøloven kapittel 10. Det følger av forurensningsloven § 53 at reglene i forurensningsloven kapittel 8 («Erstatning for forurensningsskade») gjelder så langt «ansvarsspørsmålet ikke er særskilt regulert i annen lovgivning.» Dette innebærer at der et spørsmål ikke er særlig regulert i sjølovens kapittel 10, må man falle tilbake på de løsninger som følger av for-

---

<sup>34</sup> CMI er en non-governmental organisasjon med lange tradisjoner for arbeid med sjørettslige emner. De uttaler på sin hjemmeside at deres formål er å benytte alle egnede virkemidler og aktiviteter til jobbe for å fremme ensartete sjørettslige regler i alle aspekter. <http://www.comitemaritime.org/>

urensningslovens reguleringer. Regler om ansvarssubjekt, ansvarsgrunnlag, ansvarsbegrensning og ansvarskanalisering, finnes i sjølovens kapittel 10, men forurensningsloven kapittel 8 har imidlertid også regler uten noen paralleller i sjølovens kapittel 10. Viktigste her<sup>35</sup> er reglene om kretsen av vernede interesser i §§ 57 og 58, som regulerer hvem som kan kreve erstatning og hvilke poster et eventuelt erstatningsansvar vil omfatte. Disse reglene i forurensningsloven vil supplere reglene i sjøloven kapittel 10.

Alle typer av oljeutslipp omfattes av reglene i sjølovens kapittel 10, men reglene er forskjellige avhengig av hvordan forurensningsskaden har oppstått. Hvilke regelsett som kommer til anvendelse ved oljesøl, vil avhenge av hvorvidt oljen er transportert om bord på skip som last i bulk, hvorvidt skaden skyldes olje<sup>36</sup> og hvor skaden har inntrådt.

Det nærmere innhold av eierens ansvar fremgår av sjøloven §§ 191 og 192. Disse bestemmelsene bygger på 1992 Ansvarskonvensjonen, men det følger av sjøloven §§ 206-208 at sjølovens kapittel 10 er gitt anvendelse ut over området til 1992 Ansvarskonvensjonen.

Det er de konvensjonsbaserte reglene i sjøloven kapittel 10 som skal behandles her. Anvendelsesområdet til disse reglene følger av sjøloven § 206. Dersom skaden er omfattet av 1992 Ansvarskonvensjonen, reguleres skadelidtes adgang til erstatning fullt ut av reglene i sjøloven §§ 191 til 196 og 200, jfr. § 206.

De konvensjonsbaserte reglene kommer for det første til anvendelse dersom olje som omfattes av definisjonen i § 191 (4),

---

<sup>35</sup> Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 178.

<sup>36</sup> Definisjonen av bestandig olje, finnes i sjøloven § 191 (4), og omfatter « enhver bestandig hydrokarbon-mineralolje, så som råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje, med mindre annet er sagt, jfr. § 208 fjerde ledd»

har unnskluppet eller blitt tømt ut fra et skip som har transportert olje som last i bulk, og forurensningsskaden har oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone, jfr. § 206 litra a. Det samme gjelder dersom en forurensningsskade oppstår i en annen stat som har tilsluttet seg 1992 Ansvarskonvensjonen, eller i denne stats økonomiske sone, jfr. litra b. Dersom en stat tilsluttet 1992 Ansvarskonvensjonen ikke har opprettet økonomisk sone, vil reglene gjelde i et «område fastsatt av staten etter folkeretten på ikke mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjene sjøterritoriet måles fra», jfr. § 206 (2). Det avgjørende etter disse bestemmelsene er hvor forurensningsskaden er oppstått, ikke hvor den hendelsen som fører til forurensningsskade har skjedd.

De konvensjonsbaserte reglene får også anvendelse på utgifter til tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, uansett hvor tiltaket er truffet, jfr. § 206 litra c. 1992 Ansvarskonvensjonen gjelder ikke for krigsskip «eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som på det tidspunkt da olje unnsklipper eller tømmes fra skipet, utelukkende brukes i statlig, ikke-kommersielt øyemed», jfr. § 206 (3). Ansvar for skade som oppstår fra slike skip, kan likevel begrenses etter § 207.

I de tilfelle som er omfattet av sjøloven § 206, vil skadelidte kunne ha rett til erstatning etter reglene i 1992 Fondskonvensjonen og 2003 Tilleggsfondskonvensjonen, jfr. sjøloven § 201 (1). Anvendelsesområdet området for disse konvensjonene, er det samme som for 1992 Ansvarskonvensjonen, jfr. 1992 Fondskonvensjonen art. 3 og art. 2 (a). Det gjelder imidlertid også egne regler for adgangen til erstatning etter Fondskonvensjonene.

1992 Ansvarskonvensjonene er som nevnt gitt anvendelse ut over det som følger av selve konvensjonen i sjøloven kapittel 10. Dette reguleres i sjøloven §§ 207 og 208. Sjøloven § 207 regulerer ansvaret for forurensningsskade der denne oppstår utenfor det geografiske anvendelsesområdet til de konvensjonsbaserte reglene

etter sjøloven § 206, eller er forårsaket av krigsskip. Sjøloven § 208 regulerer oljesølsansvaret der skaden er forårsaket av skip som ikke omfattes av de konvensjonsbaserte regler, eller av annen type olje enn nevnt i § 191 (4). Disse reglene behandles ikke i den videre fremstillingen.

Det følger av sjøl. § 173 at ansvarsbegrensning etter sjøl. kapittel 9 ikke kan gjøres gjeldene for krav i anledning oljesøl av den art som nevnt i sjøloven § 191. Dette ville derfor medføre at eieren ville stått uten adgang til å begrense sitt ansvar der oljesøl som nevnt i § 191 er oppstått utenfor konvensjonens anvendelsesområde etter § 206.

Dersom olje unnslipper eller tømmes ut fra et skip som transporterer olje som last i bulk, og forurensningsskaden er oppstått utenfor de konvensjonsbaserte reglenes anvendelsesområde etter sjøl § 206, er adgangen til å begrense ansvaret regulert av sjøloven § 207. Man taler da om «Ikke konvensjonsbestemt oljesølsansvar». Bestemmelsen bygger dels på reglene i kapittel 9, dels på reglene i kapittel 10. Den rammer de tilfelle der forurensningsskade som nevnt i sjøloven § 191 inntreffer på norsk kontinentalsokkel utenfor norsk økonomisk sone eller, så fremt norsk rett får anvendelse, på det åpne hav. Det samme gjelder når det treffes tiltak for å avverge slik skade. Denne regelen vil også få anvendelse der skade som har funnet sted her i riket skyldes utslipp av olje fra krigsskip, jf § 207 (1). Av § 207 (1) 1. punktum heter det at sjøl. §§ 191 og 192 «gjelder tilsvarende» for de tilfelle som er omfattet av bestemmelsen. Dette medfører at vilkårene for ansvarsgrunnlag og ansvarsfritak er det samme i disse tilfelle som etter 1992 Ansvarskonvensjonen. For ansvarsbegrensning ved «Ikke konvensjonsbestemt oljesølsansvar» gjelder reglene i sjøloven kapittel 9 så langt de passer, jf § 207 (2) litra a, så sant skipets eier krever ansvarsbegrensning. Hva gjelder selve begrensningsbeløpet, så skal ansvaret begrenses etter sjøl § 194.

Dersom det for en norsk domstol gjøres gjeldene ansvar for forurensningsskade voldt i annen stat enn en annen konvensjonsstat, eller på det åpne hav, gjelder egne begrensningsbeløp, jfr. sjøloven § 207 (3). Begrensningsbeløpene finnes i sjøloven § 207. Disse tilsvarte tidligere beløpene

i § 194, før begrensningsbeløpene her ble hevet i 2002. At § 207 ikke ble endret tilsvarende, skyldes trolig en inkurie.<sup>37</sup>

Dersom det her i riket eller på den norske del av kontinentalsokkelen oppstår forurensningsskade som følge av at olje unnslipper eller blir tømt ut fra annet skip, boreplattform eller lignende flyttbar innretning enn som er nevnt i § 191, dvs. ikke er konstruert til å transportere olje som last i bulk, skal §§ 191 og 192 gjelde tilsvarende i disse tilfelle, jf sjøl § 208 (1). Ansvar er undergitt begrensning etter globalbegrensningsreglene i sjøl. kapittel 9, jfr. sjøl § 208 (2). Sjøl. kapittel 9 inneholder som nevnt Globalbegrensningsreglene<sup>38</sup>, og i sjøloven omtales dette tilfellet som «Oljesølsansvar undergitt globalbegrensning.» At reglene i sjøl. kapittel 9 skal anvendes, innebærer at det ikke er særskilte kanaliseringsregler for erstatningsansvaret, at det ikke foreligger forsikringsplikt og at et eventuelt overskytende tap ikke kan kreves dekket av det internasjonale erstatningsfondet. En forutsetning for at sjøloven kapittel 9 skal komme til anvendelse, er imidlertid at forurensningsskaden er oppstått her i riket, på norsk kontinentalsokkel eller - såfremt norsk rett overhodet skal anvendes – på det åpne hav. Tilsvarende gjelder om olje som ikke omfattes av definisjonene i sjøl. § 191 (4) er unnsluppet eller tømt ut fra skip eller innretning, jfr. § 208 (4)

Petroleumsloven nr. 72 1996 inneholder også regler om oljesølsansvar. Disse bestemmelsene rammer der det under utvinning eller utforskning av petroleumsforekomster oppstår eller truer med å oppstå forurensningsskade. Petroleumsloven kanaliserer ansvaret for slike skader til rettighetshaverne, og pålegger dem et ubegrenset objektivt ansvar. Reglene i petroleumsloven kan gripe inn i og modifisere de resultater som følger av sjøl. kapittel 10.<sup>39</sup> Forholdet mellom Sjøloven kapittel 10 og Petroleumsloven er regulert i sjøloven § 209. Bestemmelsens første ledd sier at «Reglene i § 191 til § 208 medfører ingen innskrenkning i en rettighetshavers eller operatørs rettigheter

---

<sup>37</sup> Falkanger & Bull side 185.

<sup>38</sup> Med «Globalbegrensningsreglene» menes de regler som er inntatt i sjølovens kap. 9. Disse reglene er det alminnelige grunnlaget for begrensning av rederansvaret og bygger på Londonkonvensjonen av 1976. Sjølovens kap. 10 om oljesølsansvar kan betegnes som *lex specialis* ved siden av disse. For mer om Globalbegrensningsreglene, se Falkanger og Bull side 158 ff.

<sup>39</sup> Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 186.

etter reglene i petroleumsloven kapittel 7 for krav i anledning av forurensningsskade som følge av utstrømming eller utslipp av petroleum». Petroleumsloven skal ha forrang hva gjelder rettighetshaverens ansvar.<sup>40</sup> Sjøloven § 209 (2) sier at dersom rettighetshaveren kan holdes ansvarlig etter petroleumslovens regler, kan det ikke reises krav etter sjøl. § 207 og § 208 utover det som følger av petroleumslovens §§ 7-4 og 7-5. Disse bestemmelsene inneholder ansvarskanalisering for ansvar etter petroleumsloven og regulering av regressomgangen i sammenheng med et pådratt ansvar. Disse medfører således en begrensning i hvilket ansvar andre enn rettighetshaveren kan pådra deg for forurensningsskade som omfattes av petroleumsloven<sup>41</sup>.

Sjøl § 209 (2) ledd henviser ikke til § 206, som gjelder virkeområdet for ansvar etter 1992 Ansvarskonvensjonen. Der en forurensningsskade vil rammes av både 1992 Ansvarskonvensjonen og petroleumsloven, vil regjeverkene overlappes hverandre, og skadelidte vil kunne reise krav etter både sjølovens kapittel 10 og petroleumsloven. Overlappingen vil imidlertid ikke være veldig omfattende. I følge Falkanger & Bull s 186, vil den kun «forekomme hvor det treffes tiltak for å hindre eller begrense forurensningsskade på norsk eller annen konvensjonsstat område (herunder økonomisk sone) som følge av oljeutslipp fra tankskip under lasting ved en offshore installasjon, sml. petroleumsloven § 7-1 annet ledd tredje punktum.»

### 3.3 OPA 90

1990 Oil Pollution Act, forkortet OPA 90,<sup>42</sup> er en amerikansk føderal lov som regulerer ansvaret ved utslipp av olje fra skip i USA. OPA 90 har enkelte overlappinger med andre rettsakter, men disse behandles ikke i framstillingen her.<sup>43</sup> Formålet her er ikke å gjøre rede for de amerikanske reglene i dybden, men å hente sentrale elementer for å sammenligne disse med løsningene i norsk rett.

---

<sup>40</sup> Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 186.

<sup>41</sup> Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 186.

<sup>42</sup> 33 U.S.C. 2701

<sup>43</sup> OPA 90 sec 1018.

Oil Pollution Act 1990 kom i stand i etterkant av forliset til Exxon Valdez utenfor kysten av Alaska i 1989. På dette tidspunkt, hadde ikke USA ansvarsregler som tok høyde for de store skadene en oljesølsulykke kan forårsake. Det var et åpenbart behov for slik lovgivning, men en rekke tidligere forsøk på å få i stand føderal og uniform lovgivning om emnet hadde ikke ført frem.<sup>44</sup>

Da Exxon Valdez<sup>45</sup> forliste, fikk amerikanske myndigheter for første gang erfare problemene knyttet til en stor oljesølsulykke. USA hadde ikke ratifisert IMO sine konvensjoner, og hadde heller ikke regelverk som tok høyde for den typer av skader som her oppstod. En prosess ble satt i gang, delvis som følge av at Senatet var svært misfornøyd med måten det Hvite Hus håndterte denne ulykken. Dette førte til vedtagelsen av «Oil Pollution Act 1990». Denne skiller seg fra IMO konvensjonene på enkelte sentrale punkter, blant annet ved at skipets eier er ansvarlig for en større del av skadene, men for øvrig så har OPA 90 adoptert mange av formuleringene av 1969 Ansvarskonvensjonen.<sup>46</sup>

Totalt kom gjenopprydningkostnadene etter Exxon Valdez forliset opp i 2 milliarder dollar.<sup>47</sup> Formålet med OPA 90 var å øke ansvaret for oljesølskader innen tanker-næringen. Mens det Hvite Hus var bekymret for hvordan private parter skulle kompenseres ved slike ulykker, var Senatet opptatt av å øke ansvaret hos eierne av tankskip. OPA 90 ble således delvis til som et kompromiss mellom Senatet og det Hvite Hus<sup>48</sup>. OPA 90 økte både det sivilrettslige ansvaret og straffeansvaret for de ansvarlige ved oljesølsulykker.

---

<sup>44</sup> Wetterstein, Environmental Impairment Liability in Admiralty side 75.

<sup>45</sup> Kilde: Exxon Valdez Spill: Ten Years Later, Technical Background Paper for Alaska Wilderness League by Pamela A. Miller, Artic Connections 3/99. (publisert: <http://articcircle.uconn.edu/SEEJ/Alaska/miller2.htm>)

<sup>46</sup> Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 76

<sup>47</sup> Wetterstein, Redarens Miljøsakadeansvar side 367.

<sup>48</sup> Se Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 76



OPA 90 innebar også etableringen av et kompensasjonsfond, reguleringer av opprydningstiltak, straffesanksjoner, mannskapskrav, krav om dobbelt skrog og bistandsordning til forskning på oljeforurensning og utvikling.<sup>49</sup> OPA 90 kan til en viss grad sies å være en pakkeløsning som inneholder alle rettslige reguleringer som kan komme til anvendelse ved oljeutslipp. Her skal det imidlertid kun gis en oversikt over ansvarsreglene, da det er disse som er interessante ved en sammenligning med sjølovens kapittel 10.

Anvendelsesområdet til OPA 90 følger av OPA 90 sec. 1002 a som gir ansvarsbestemmelsene anvendelse på «navigable waters or adjoining shorelines or the exclusive economic zone». Som med 1992 Ansvarskonvensjonen, gjelder ansvaret ut til og med den eksklusive økonomiske sone. Siden OPA 90 er en nasjonal lov, gjelder den derfor kun i USA.

## **3.4 Metode**

### **3.4.1 Tolkning av de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10**

I norsk rett gjelder det dualistiske prinsipp<sup>50</sup> i forholdet mellom folkeretten og nasjonal rett. Dette medfører at norske domstoler skal anvende nasjonal rett ved tolkningen av en inkorporert konvensjon, og at folkeretten i tilfelle konflikt må vike.

1992 Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonene er gitt lovs kraft i Norge. 1992 Ansvarskonvensjonen er transformert til norsk

---

<sup>49</sup> U.S. Environmental Protection Agency, «Key Provisions of the Oil Pollution Act.»

<sup>50</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 30.

rett<sup>51</sup> i sjølovens kapittel 10. Fondskonvensjonene er gitt lovs kraft<sup>52</sup> ved inkorporasjon<sup>53</sup> i form av en uttrykkelig henvisning i sjøloven § 201. Dette reiser særlige tolknings spørsmål.

Siden 1992 Ansvarskonvensjonen transformert inn i sjøloven kapittel 10, innebærer dette at lovgiver har «kopierte» 1992 Ansvarskonvensjonen.<sup>54</sup> 1992 Fondskonvensjonen og 2003 Tileggskonvensjonen er inkorporert ved henvisning. Inkorporasjon innebærer således et enklere lovvedtak<sup>55</sup>.

Utgangspunktet etter dette blir at innholdet i de konvensjonsbaserte reglene i sjølovens kapittel 10, i første rekke må fastlegges ut fra de nasjonale rettskilder. Selv om norsk rett har forrang, kan imidlertid folkeretten brukes som en rettskilde der norsk rett ikke gir klare holdepunkter for noen løsning<sup>56</sup>. Der nasjonale rettskilder ikke gir noen klar løsning, kan man således hente tolkningsmomenter fra de internasjonale konvensjonene.

Det er svært begrenset med praksis etter de norske regler for oljesølsansvar. Dette har sammenheng med det jeg nevnte innledningsvis om at det egentlig ikke har vært oljesølsulykker av den art som er tema her i Norge.

Dersom man skal hente momenter for løsninger på rettsspørsmål i norsk rett fra konvensjonene, må innholdet av dem fastlegges. Retningslinjer for fremgangsmåten ved traktattolkning følger av Wienkonvensjonen<sup>57</sup> artikkel 31 (1). Det følger at utgangspunktet

---

<sup>51</sup> Ruud og Ulfstein, Innføring i folkerett side 36.

<sup>52</sup> Falkanger og Bull side 183.

<sup>53</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 36.

<sup>54</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 35.

<sup>55</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 37.

<sup>56</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 31.

<sup>57</sup> Wienkonvensjonen om traktatretten av 23. mai 1969.

for tolkningen skal være en vanlig språklig forståelse («the ordinary meaning») av traktatens ordlyd. Denne tolkningen av ordlyden skal foretas i god tro i lys av konteksten ordene står i og traktatens formål, jfr. art 31 (1).<sup>58</sup>

Wienkonvensjonens art. 31 (3) litra (b) sier at «any subsequent practice in the application of the treaty which establishes the agreement between the parties regarding its interpretation» (konvensjonspraksis) skal tillegges vekt ved traktattolkningen. IOPC har vært involvert i en rekke saker som belyser anvendelsen av 1992 Ansvarskonvensjonen. Avgjørelsene til IOPC kan angripes i nasjonale domstoler<sup>59</sup>, og konvensjonsstatenes nasjonale rett vil derfor være avgjørende for tolkningen. Disse avgjørelsene kan sees på som uttrykk for hvordan konvensjonene tolkes av konvensjonsstatene. Vekten av denne praksisen vil imidlertid være avhengig av om den er felles for konvensjonsstatene, og om den er konstant og varig.<sup>60</sup> Man må derfor vurdere den forliggende praksis i hvert enkelt tilfelle, for å avgjøre vekten til de argumenter som ledes ut av den.

### **3.4.2 Bruken av CMI og IOPC sine retningslinjer**

IOPC Fund Claims Manual er utarbeidet av IOPC fondets sekretariat og er ment som en praktisk veiviser for den som ønsker å rette krav mot IOPC fondet<sup>61</sup>. Dokumentet inneholder en oversikt over de vilkår som må være oppfylt før man kan søke erstatning hos det internasjonale erstatningsfondet.

---

<sup>58</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 70.

<sup>59</sup> 1992 Fondskonvensjonen art 9.

<sup>60</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 75.

<sup>61</sup> IOPC Claims Manual side 4

Disse retningslinjene er utarbeidet på bakgrunn av IOPC's praksis, og bærer derfor preg av å belyse en del av de problemstillinger som IOPC har vært involvert i. Felles for alle de ulike typer krav som er behandlet i Manualen, er at alle behandles etter de samme grunnleggende prinsipper, men enkelte særlige problemstillinger belyses grundigere.

CMI Guidelines er ment som en veiledning ved anvendelsen av de konvensjonsbaserte regler. CMI uttaler i Guidelines på side 2: «The CMI Guidelines do not alter legal rights in any way. They are intended mainly to promote a consistent approach in cases of doubt as to what the relevant legal rights might be. They have been drawn up in the belief that many national courts will strive, when applying laws based on international conventions, to do so in a manner which is consistent with the approach taken in other countries. In that context it is hoped that when courts are faced with the task of determining difficult issues in this field, or of enunciating new principles of law, they may derive some assistance from the formulations which have evolved from the CMI's work.»

CMI Guidelines og IOPC Claims Manual vil nok ikke være «subsequent practice» i forhold til Wienkonvensjonen art. 31. Retningslinjene er utviklet dels på bakgrunn av konvensjonspraksis og dels på bakgrunn av henholdsvis IOPC og CMI sin tolkning av konvensjonstekstene. Selv om disse retningslinjene da ikke i seg selv er «subsequent practice», kan de derfor til en viss grad sies å uttrykke «subsequent practice».

Den rettskildemessige verdien av disse retningslinjene kan diskuteres. Til en viss grad er de uttrykk for konvensjonspraksis, men først og fremst må de sies å representere synet til CMI og IOPC på hvordan oljesølskonvensjonene skal forstås.

Retningslinjene er på ingen måte rettslig bindende. Hensynet til uniform tolkning av oljesølskonvensjonene, som blant annet er fremhevet i forarbeidene<sup>62</sup> til sjøloven kapittel 10, vil imidlertid etter mitt syn tale for at man ved tolkingen av de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10 er oppmerksom på de synspunkt som disse uttrykker. Så sant retningslinjene tolker konvensjonene i tråd med deres ordlyd, formål og praksis, vil således hensynet til ensartet konvensjonspraksis, tale for at en norsk domstol treffer en avgjørelse i overensstemmelse med retningslinjenes standpunkt.<sup>63</sup>

Spørsmålet blir da hvilken vekt man skal legge på hensynet til ensartet konvensjonspraksis ved tolkingen av de konvensjonsbaserte regler i sjølovens kapittel 10. Svaret vil avhenge av rettskildenes relative vekt i forhold til hverandre i det konkrete tilfelle. Løsninger som følger av formell lov, rettspraksis eller uttalelser i forarbeidene, vil jeg anta at tillegges mer vekt i tilfelle motstrid. Dette må også gjelde for de erstatningsrettslige prinsipper som er utviklet gjennom rettspraksis og blant annet uttrykker læren om adekvat årsakssammenheng.<sup>64</sup>

Retningslinjene kan ha interesse ved en tolkning av konvensjonene der det ikke følger noen løsning av nasjonale rettskilder og det er et tomrom i norsk rett.<sup>65</sup> Forutsetningen må imidlertid være, at retningslinjene gir uttrykk for synspunkter som er i samsvar med oljesølskonvensjonene. Hensynet til internasjonal rettsenhet, vil også tale for at de løsninger som følger av nasjonal rett, skal harmoniseres med en løsning som følger av oljesølskonvensjonene, innenfor de rammer som følger av norsk rett.

---

<sup>62</sup> Ot.prp. nr 21 (1994-95) side 8.

<sup>63</sup> Wetterstein, Redarens Miljøskadeansvar side 143.

<sup>64</sup> Se pkt. 6.7.

<sup>65</sup> Ruud og Ulfstein: Innføring i Folkerett side 31.

Utgangspunktet må imidlertid være at tolkningen av de konvensjonsbaserte regler først og fremst skal skje i lys av nasjonal rett. Dersom uttalelsene i disse retningslinjene ikke er i overensstemmelse med løsningen som følger av nasjonal rett, kan synspunktene i retningslinjene ikke kunne føre fram.

## 4 Sentrale hensyn

I dette kapittelet skal jeg si noe om de hensyn erstatningsrettslige regler søker å ivareta, særlig på miljørettens område.

Erstatningsrettslige regler bygger i Norge tradisjonelt på to hensyn: Det er hensynet til gjenoppretting og hensynet til prevensjon<sup>66</sup>. Erstatningsplikt medfører at den skadelidte så vidt det er mulig får gjenopprettet skaden i form av økonomisk kompensasjon. Gjenoppretting er et mål som man forsøker å oppnå med de erstatningsrettslige regler.

Gjenoppretting kan også nås med andre midler enn erstatningsrett, for eksempel med forsikringsordninger.<sup>67</sup> Der en eiendom eller ting blir skadet, vil man uavhengig erstatningsrettslige virkemidler kunne oppnå gjenoppretting (reparasjon) i de tilfelle skadelidte har forsikringsdekning. Bruk av forsikring som finansieringsform av et tap er mindre hensiktsmessig i de tilfelle ingen har et tilstrekkelig incentiv til å forsikre de verdier som blir forringet. Dette er for eksempel tilfelle ved skade på miljøet som sådan, et tilfelle der den forringende verdi ikke tilhører noen særskilt rettighetshaver.<sup>68</sup>

Med hensynet til prevensjon<sup>69</sup>, menes i erstatningsrettslig henseende at en plikt til å yte erstatning vil virke avskrekkende på potensielle skadevoldere og bidra til at disse sørger for å gjøre risikoen for at en skade skal inntreffe minst mulig. Man sonderer mellom individual prevensjon og allmenn prevensjon. Med individual prevensjon menes at den som har blitt pålagt å betale

---

<sup>66</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 85.

<sup>67</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 86.

<sup>68</sup> Wetterstein, Redarens Miljöskadeansvar side 367.

<sup>69</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 90.

erstatning en gang, vil forsøke å unngå å komme opp i samme situasjon en gang til. Med allmenn prevensjon menes på erstatningsrettens område at regler om erstatningsplikt vil ha den virkning på potensielle skadevoldere at de søker å unngå å forårsake skade.

Erstatningsretten er også læren om risikofordeling. Tapet plasseres hos den som man finner rimelig at skal bære det. Dette er ofte formulert slik at man spør hvem som er nærmest til å betale tapet,<sup>70</sup> særlig der ansvaret er objektivt. Hensynet til rimelig risikofordeling har sammenheng med regler om ansvarsbegrensning. Reglene i sjøloven kapittel 10 og OPA 90 inneholder et begrenset ansvar. Det betyr man ved utformingen av reglene ikke fant det rimelig at en person skulle bære hele ansvaret, og at man derfor har veltet en del av det over på andre aktører.<sup>71</sup> I dette tilfellet fordeles ansvaret gjennom finansiering av erstatningsfond.<sup>72</sup> Begrenset ansvar er derfor en særegen form for å fordele risiko. Begrunnelsen for en slik løsning, kan være at risikoen er svært stor, og dels at man finner det rimelig å velte en del av risikoen over på andre aktører.

Reglene om begrenset ansvar medfører mer forutsigbarhet og utjevning av risiko.<sup>73</sup> Dette hensynet er viktig for å legge til rette for at ellers samfunnsøkonomisk lønnsom aktivitet kan utøves, selv om den medfører risiko for skader.<sup>74</sup> Ved ubegrenset ansvar, ville det for eksempel kunne bli vanskeligere å få forsikringsdekning.<sup>75</sup> Dette

---

<sup>70</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 87.

<sup>71</sup> NOU 1973:46 side 12.

<sup>72</sup> Se for eksempel sjøloven § 202.

<sup>73</sup> Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 158.

<sup>74</sup> NOU 1973:46 side 12.

<sup>75</sup> Wetterstein, Redarens Miljöskadeansvar side 355.



ville igjen kunne svekke muligheten til å oppnå full reparasjon, dersom skadevolder ikke har evne til å bære sitt ansvar alene.

Hensynet til ensartet konvensjonspraksis vil være et moment ved fastleggelsen av innholdet til de konvensjonsbaserte regler<sup>76</sup>. Dette vil særlig gjøre seg gjeldende dersom tap utover 1992 Ansvarskonvensjonen skal kreves dekket i de internasjonale erstatningsfondene. Grunnvilkårene for rett til erstatning er identiske både overfor Fondskonvensjonene og 1992 Ansvarskonvensjonen, og det ville derfor være uheldig om Ansvarskonvensjonens regler i de nasjonale rettssystemer ble forstått annerledes enn overfor de internasjonale fondene. Slike forskjeller vil også være uheldig for konvensjonsstatene imellom, og man ville kunne ende opp med problemer knyttet til forum shopping<sup>77</sup> og en svekkelse av det internasjonale ansvarsregimet for forurensningsskade forårsaket av oljesøl.

Hensynet til internasjonal rettsenhet har også sammenheng med hensynet til en mer forutsigbar risiko. Dersom man vet hvilke regelverk man skal forholde seg til dersom en ulykke inntreffer, samt har en beløpsmessig begrensning på ansvarets omfang, bidrar dette til en mer forutsigbar risiko.

Ansvarsregler for forurensningsskade forårsaket av oljesøl, ligger som nevnt i et skjæringspunkt mellom de juridiske fagområdene sjørett og miljørett. Innenfor miljøretten, er det utviklet flere prinsipper som det er enighet om at kan bidra til å fremme

---

<sup>76</sup> Dette er blant annet fremhevet i Ot.prp. nr 21 (1994-95) side 8, i sammenheng med vurderingen av om Norge burde ratifisere 1992 Ansvarskonvensjonen og 1992 Fondskonvensjonen.

<sup>77</sup> Med «forum shopping», siktes det til at man reiser krav for domstolene for det land der man finner at et regelverk eller praktiseringen av et regelverk er mest hensiktsmessig med tanke på egne interesser. Se for øvrig Falkanger og Bull side 15.

bevaringen av miljøet. Dette er først og fremst Polluter Pays Principle<sup>78</sup>, (her forkortet «PPP»), men det finnes også andre miljørettslige prinsipper som kan bidra til å belyse ansvarsreglene fra en miljørettslig synsvinkel.

Polluter Pays Principle<sup>79</sup> ble utformet av OECD i 1972, delvis med bakgrunn i nasjonale rettsystemer. OECD anførte at prinsippet skulle bli brukt «for allocating cost of pollution and prevention measures to encourage traditional use of scarce environmental resources.» Prinsippet antas å ha en gjenopprettende og en preventiv funksjon, og legges derfor til ved utviklingen av erstatningsansvar for forurensningsskade.<sup>80</sup> Ved å sammenholde PPP med erstatningsrettslige regler, kan man si noe om reglens innhold og få en pekepinn på hvordan de miljørettslige erstatningsregler kan eller bør konstrueres. Dette har interesse for den videre framstilling, da PPP kan brukes som et sammenligningsgrunnlag for de norske og amerikanske reglene for oljesølsansvar.

Det er blant annet i forarbeidene til forurensningsloven<sup>81</sup> antatt at objektivt ansvar i miljøretten medfører en gjennomføring av Polluter Pays Principle. Det er i teorien hevdet at hensynet til prevensjon blir særlig ivaretatt gjennom et objektivt ansvar, og at objektivt ansvar slik sett også er i samsvar med Polluter Pays Principle. Objektivt ansvar gir ansvarssubjektet et incentiv til å forebygge skadevoldende hendelser, i større grad en for eksempel

---

<sup>78</sup> Med Polluter Pays Principle (PPP), menes at forurenseren selv skal være ansvarlig for den forurensning han volder. Denne modellen antas å ha størst preventiv effekt, samt at den bidrar til å klargjøre ansvarsforholdene.

<sup>79</sup> Se for eksempel Ot. prp. Nr. 33 1988-89 side 29 (Forurensningslovens forarbeider).

<sup>80</sup> Mer om dette, se Sandvik, Miljøskadeansvar side 34 ff.

<sup>81</sup> Ot. prp. Nr. 33 (1988-89) side 29 og NOU 1982:19 side 53.

culpa, og bidrar presumptivt til et større aktsomhetsnivå hos den som kan pådra seg ansvar for forurensningsskader<sup>82</sup>.

Rettstekniske hensyn taler for enkle oppgjør. Det antas at dette fremmes ved et objektivt ansvar, da dette klargjør hvem som er den ansvarlige. Oppgjøret forenkles ved at ansvaret legges til ett bestemt subjekt, uavhengig av skyld. I forhold til miljøskader forårsaket av oljesøl, vil den største utfordringen ofte ligge i å klarlegge tapets omfang.

---

<sup>82</sup> Sandvik: Miljøskadeansvar side 52.

## **5 Oversikt over regelsystemene**

### **5.1 Innledning**

I dette kapittelet er formålet å gi en systempresentasjon av Sjøloven kapittel 10 og OPA 90. Jeg vil i det følgende angi kort de sentrale elementene i det konvensjonsbaserte ansvaret i Sjøloven kapittel 10 og OPA 90, og peke på noen fellestrekk det ikke er hensiktsmessig å gå videre med i en sammenligning av reglene.

Sjøloven kapittel 10 har på enkelte punkter fått en mer utfyllende behandling enn det som er nødvendig i en systempresentasjon. Dette begrenser seg imidlertid til tema som ikke er egnet for en sammenligning, men nødvendige for en helhetlig framstilling.

### **5.2 Oversikt over det konvensjonsbestemte ansvaret etter sjøl. kapittel 10**

#### **5.2.1 Litt om vilkårene for ansvar**

Eieren av skip som transporterer olje som last i bulk har et objektivt ansvar for forurensningsskade som skyldes oljeutslipp, jfr. sjøloven § 191 (1). Sjøloven § 193 inneholder bestemmelser som kanalisierer ansvaret til skipets eier.

Det følger av § 191 (3) at det må dreie seg om skip som er tilpasset transport av olje som last i bulk og at skipet faktisk transporterer olje på denne måten når forurensningsskaden inntreffer, jfr. § 191 (3).

Ansvaret vil kun omfatte de skader som måtte oppstå utenfor skipet, jf § 191 (2) litra a, slik at for eksempel krav fra lasteierne som følge av forurensning av annen last om bord, vil falle utenfor.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> NOU 1973:46 side 18.

Det samme gjelder også tiltak for å avverge for eksempel brann eller eksplosjon om bord på skipet, som følge av en hendelse som også medfører forurensningsskade.

Et vilkår for erstatning er at tapet er en «forurensningsskade.» Hva som ligger i dette begrepet fremgår av definisjonen i sjøloven § 191 (2) a og b. Etter litra a omfattes «Skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har eller vil bli foretatt.»

Definisjonen omfatter både direkte tap og avsnitap, og kostnader i forbindelse med rimelige tiltak for å reparere («gjenopprette») skade på miljøet. Bestemmelsen inneholder den begrensning, at ved skade i form av forringelse av miljøet, erstattes kun utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting og tapt fortjeneste.

Etter sjøloven § 191 (2) litra b, kan kostnader i sammenheng med tiltak for å avverge en skade som nevnt i litra a, kreves erstattet. Bestemmelsen sier at «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 som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade» kan dekkes.

Dersom gjenopprettende tiltak som nevnt i litra a eller tiltak som nevnt i litra b påfører noen skader, tap eller utgifter av noe slag, så kan disse kreves erstattet. Slike tiltak vil ofte være forholdsvis omfattende operasjoner som involverer flere personer, skip og organisasjoner. Skader kan derfor oppstå under gjennomføringen.

Det finnes unntak fra hovedregelen om objektivt ansvar i sjøloven § 192. Eieren kan bli fri for ansvar dersom han godtgjør at skaden skyldes «krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter,» jf § 192 (1)

litra a. Sjøloven § 192 litra b fritar for ansvar der skaden «i sin helhet skyldes handling voldt av tredjeperson for å volde skade». Litra c fritar for ansvar der skaden «i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettstridig handling av offentlig myndighet i den hensikt å volde skade.»

## 5.2.2 Begrensningsfond og begrensningsmåls

Dersom eieren vil begrense sitt ansvar etter sjøloven kapittel 10, må han opprette et begrensningsfond ved den domstol sak er reist eller i tilfelle kan reises jfr. sjøloven § 195. Begrensningsfond kan altså opprettes før sak er reist, og virkningen av at slikt fond reises er blant annet at eieren eller de skadelidte kan reise sak for å få fastslått om eieren er ansvarlig og eventuelt få fordelt ansvarsbeløpet.

Dersom summen av krav mot fondet overstiger begrensningsbeløpet, skal fondet fordeles forholdsmessig mellom de fordringer som er berettiget til dekning i fondet. Eieren kan selv rette krav mot fondet for rimelige utgifter som følge av frivillige tiltak han selv har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense forurensningsskade. Fondet skal opprettes etter reglene i sjøloven kapittel 12, jfr. sjøloven § 195 (4), som er felles for de ulike typer begrensningsfond som finnes i sjøloven.<sup>84</sup> Fond opprettet i en annen konvensjonsstat til 1992-Ansvarskonvensjonen har samme virkning for eierens rett til ansvarsbegrensning som et fond opprettet ved en norsk domstol, jfr. sjøloven § 195 (5).

Når begrensningsfond er opprettet i samsvar med reglene i sjøl. §§ 194 og 195, er dette til hinder for at skadelidte kan søke dekning for sitt krav i eierens øvrige eiendeler. Er det allerede tatt arrest eller sikkerhet i eierens formuesgoder, skal disse frigis når

---

<sup>84</sup> Kapittel 12 gjelder også for fond opprettet etter reglene i sjøloven kapitel 9.

begrensningsfond opprettes, jf sjøl. § 196. Dette gjelder også der eieren har opprettet fond i en fremmed stat som har sluttet seg til konvensjonen, såfremt skadelidte har faktisk tilgang til den domstol eller myndighet som forvalter dette fondet, jfr. sjøloven § 196 (2).

### **5.2.3 Forsikringsplikt**

Den som er ansvarlig for forurensningsskade kan pådra seg et betydelig ansvar. Eieren av norsk-registrert skip lastet med over 2000 tonn olje plikter å ha forsikringsdekning eller annen sikkerhet for det ansvar han kan pådra seg etter 1992 Ansvarskonvensjonen, jfr. sjøloven § 197. Det er videre et krav at han skal ha gyldig sertifikat som bevis for at han har den nødvendige dekning for de krav som kan oppstå. Uten gyldig sertifikat kan skipet ikke seile under norsk flagg, jfr. sjøloven § 197 (1).

Tilsvarende gjelder også for utenlandsk skip som frakter olje til eller fra Norge, eller som er registrert i en annen konvensjonsstat, jfr. sjøloven § 197 (2).

Dersom skipet ikke møter kravene i sjøloven § 197, kan det nektes adgang til, eller få forbud om å forlate, norsk havn eller annen laste- eller losseplass i Norge. Skipet kan også få påbud om at skal det flyttes eller bli losset, jfr. sjøloven § 199.

### **5.2.4 Framstilling av erstatningskrav**

Krav på erstatning etter sjøloven kapittel 10 kan rettes direkte mot eierens forsikringsgiver eller sikkerhetsstiller. Forsikringsgiveren har rett til å begrense ansvaret selv om eieren har mistet sin begrensingsrett, og han kan gjøre gjeldene de samme fritaksgrunner for ansvar som eieren av skipet, jfr. sjøloven § 200.

Videre kan forsikringsgiveren ikke gjøre gjeldene de innsigelser han har overfor eieren, mot den skadelidte. Dette gjelder imidlertid ikke den innsigelse at eieren har voldt forurensningsskaden med forsett, jfr. § 200 4. punktum. I dette tilfelle må skadelidte gå

direkte på eieren, eller mot fondet i den situasjon at fondets vilkår ikke er oppfylt.

At forsikringsgiveren som hovedregel ikke kan gjøre gjeldene de innsigelser han har mot eieren overfor skadelidte, har den virkning at der eieren har opptrådt slik at hans forsikringsdekning faller bort eller bli redusert, vil skadelidtes dekningsmuligheter ikke bli reduserte. I denne situasjon kan imidlertid forsikringsgiveren få et regresskrav mot eieren av skipet.

Sjøloven § 200 4. punktum har en henvisning til sjøloven § 194 (3), som gjelder bortfall av eierens rett til å begrense ansvaret. Sjøloven § 194 (3) sier: «Retten til begrensning av ansvaret gjelder ikke dersom det godtgjøres at eieren selv har voldt forurensningsskaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.» Ordlyden er ikke identisk i § 200 4. punktum og § 194 (3), fordi § 200 4. punktum ikke krever at eieren har voldt forurensningsskaden med forståelse av at den sannsynligvis ville oppstå. Dette betyr altså at grensen der eieren mister sin forsikringsdekning kan være lavere enn grensen for å miste retten til ansvarsbegrensning.

### **5.2.5 Det internasjonale erstatningsfond (1992) og det internasjonale tilleggsfond (2003)**

Det følger av § 201 (1) at den som har rett på erstatning etter reglene i sjøl. § 191 til 196 og 200, kan rette krav mot 1992 Fondet eller 2003 Tilleggsfondet. Ansvar overfor skadelidte kan tenkes i 3 tilfelle etter 1992 Fondskonvensjonen, jfr. 1992 Fondskonvensjonen art. 4 (1) litra a-c.

Det er for det første hvor eieren av skipet ikke er ansvarlig pga. ansvarsfritakene i sjøl. § 192, jfr. art 4 (1) litra a. Videre kan fondet yte erstatning der eieren og hans forsikringsordning ikke har evne til å bære ansvaret for forurensningsskade etter 1992 Ansvarskonvensjonen, jfr. 1992 Fondskonvensjonen art. 4. (1) b. Til sist er



1992 Fondet ansvarlig der skaden overstiger det beløp eierens ansvar kan begrenses til etter sjøl. § 194, jfr. 1992 Fondskonvensjonen art 4 (1) litra c.

1992 Fondskonvensjonen gir ikke grunnlag for dekning dersom skaden skyldes krigshandling eller krigslignende handling (tilsvarende villkåret i sjøloven § 192 litra a) eller der utslippet stammer fra et krigsskip eller statlig skip i ikke-kommersiell tjeneste. 1992 Fondet gir yter heller ikke erstatning dersom skadelidte ikke kan bevise at den oppståtte skaden skyldes oljeutslipp fra ett eller flere skip som er omfattet av 1992 Ansvarskonvensjonen, jfr. 1992 Fondskonvensjonen art. 4 (2) a.

Dersom skadelidte selv med hensikt har forårsaket skaden, kan fondets ansvar lempes helt eller delvis, jfr. 1992 Fondskonvensjonen art. 4 (3).

1992 Fondet gir dekning opp til 203 millioner SDR (US\$310 millioner), inkludert skipseierens ansvarsbeløp. Dette gjelder fra en konvensjonsendring med kraft fra 2003. Fondet finansieres ved avgifter til mottagere av olje i konvensjonsstatene. Avgiften bestemmes ut fra mengden som mottas i løpet av et kalenderår, jf sjøl. § 202. Maksimumsbeløpet som kan erstattes kan økes til 300.74 mill SDR (ca NOK 3.000 mill) såfremt mengden råolje som mottas i 3 stater som er part i konvensjonen, overstiger 600 mill. tonn pr. år<sup>85</sup>.

Dersom skadelidte ikke får full kompensasjon fra det internasjonale erstatningsfond, kan krav rettes til 2003 Tilleggsfondet. Kompensasjon fra 2003 Tilleggsfondet er aktuelt i det tilfelle hvor skadelidte har rett på kompensasjon fra 1992 Fondet, men erstatningsbeløpene overstiger de beløpsgrenser som følger av 1992 Fondskonvensjonen, jfr. 2003 Tilleggsfondskonvensjonen art 4 (1).

---

<sup>85</sup> Falkanger & Bull side 184

Maksimumsbeløpet som kan kreves erstattet pr. ulykke er 750 mill. SDR (USD 1 140 mill) inkludert beløpene som kan utbetales etter 1992 Ansvarskonvensjonen og 1992 Fondskonvensjonen (203 millioner SDR, ca USD 304 millioner). 2003 Tilleggsfondet finansieres ved årlige avgifter til medlemstatene. Disse beregnes ut fra antallet personer i landet som mottar mer enn 150. 000 tonn olje pr. år.

### **5.2.6 Foreldelse**

Krav om erstatning for forurensningsskade foreldes tre år etter den dag da skaden, tapet eller utgiftene oppsto, jf sjøl. § 503 (1), men likevel senest 6 år etter den ansvarsbetingede hendelsen. Foreldelse kan avbrytes ved søksmål. Ved krav etter 1992 Fondskonvensjonen eller 2003 Tilleggsfondskonvensjonen, kan foreldelsen også avbrytes ved prosessvarsel til IOPC (Fondet), jfr. sjøloven § 503 (2).

## **5.3 Oversikt over OPA 90**

OPA 90 er anvendelig ved utslipp, eller fare for utslipp, som inntreffer i eller på amerikansk farvann, inkludert territorialfarvann, tilstøtende strandlinjer og eksklusive økonomiske soner, jfr. OPA 90 sec 1002 (a). Olje i OPA 90 omfatter alle typer olje<sup>86</sup>, og er ikke begrenset til den som fraktes i tankskip.

---

<sup>86</sup> Definisjonen av olje finnes i sec 1001 (3): «oil» means oil of any kind or in any form, including, petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse, and oil mixed with wastes other than dredged spoil, but does not include any substance which is specifically listed or designated as a hazardous substance under sub paragraphs (A) through (F) of section 101 (14) of the Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act (42 U.S.C. 9601) and which is subject to provisions of that Act.»

OPA 90 omfatter utslipp som stammer både fra skip og andre onshore eller offshore installasjoner, jfr. sec. 1002. Hva angår skip, er ansvarssubjektet definert som enhver person som eier, operer eller demise charterer et fartøy som omfattes av reglene, jfr. OPA 90 sec 1001 (32) (A). Hvem som omfattes av disse begrepene er ikke opplagt, og reiser en rekke kompliserte spørsmål som jeg behandler i del 6.

Ansaret er objektivt, jfr. OPA 90 sec 1002 (a). Ansarets omfang er beskrevet i OPA 90 sec. 1002(b), og definisjonen av forurensningsskade i OPA 90 betegnes som svært detaljert og utfyllende.<sup>87</sup>

Føderale myndigheter, delstater, indianerstammer og private kan kreve erstatning for kostnader i samband med opprydning etter oljesøl,<sup>88</sup> jfr. OPA 90 sec 1002 (b) (1). Erstatningen omfatter ikke bare selve opprydningsarbeidet, men også kostnader som er forbundet med gjenoppyrddingstiltak, for eksempel administrasjonskostnader i den amerikanske Coast Guard.

OPA 90 sec. 1002 (b)(2) «Damages» er grunnlaget for dekning av de skader som skyldes utslipp av olje. Skade påført naturressurser kan kompenseres i kraft av OPA 90 sec. 1002 (b)(2)(A). Videre vil kostnader forbundet med å fastslå en skades omfang omfattes av ansvaret, jfr. OPA 90 s. 1006 (d)(1)(B-C). Erstatning for ren miljøskade, kan kun kreves dekket av en den amerikanske stat, delstatsmyndigheter, indianerstamme og, på visse vilkår, utenlandske myndigheter.

Videre kan «Subsistence users», dvs. brukere av naturressurser som ledd i selvhushold, reise erstatningskrav som følge av at deres næringsgrunnlag er blitt forringet, jfr. OPA 90 sec. 1002 (b)(2)(C).

---

<sup>87</sup> Se Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 87

<sup>88</sup> OPA 90 sec 1003

Et eksempel på dette er at eskimoer vil kunne reise krav som følge av skade på fiskebestanden.

Adgangen til erstatning for økonomisk tap og tapt fortjeneste er vid i OPA 90.<sup>89</sup> Tingsskader kan erstattes, og etter OPA 90 sec. 1002 (b)(2)(E) kan tap som følge av at et inntektsgrunnlag forringes som følge av skade på eller tap av fast eiendom, løseøre eller naturressurser erstattes. Offentlige myndigheter har også en vid adgang til å få erstatning for sine tapte inntekter og utgifter som følge av forurensningsskade, jfr. OPA 90 sec 1002 (b) (2) bokstav (D) og (F). De nærmere grenser for hvilke tap som kan kreves dekket under OPA 90, er overlatt til rettspraksis. Et særlig spørsmål her, er i hvilken utstrekning aktører som ikke er involvert i kommersiell virksomhet er berettiget erstatning.

Dersom den ansvarlige kan bevise at en forurensningsskade er forårsaket av visse nærmere oppregnede omstendigheter, går han fri for ansvar, jfr. OPA 90 sec. 1003. Disse ansvarsfritak betegnes i amerikansk rett som «defences», og tilsvarer det man karakteriserer som ansvarsfritak i norsk rett.

De er to typer ansvarsfritak, jfr. OPA 90 sec. 1003. Fullstendige ansvarsfritak («Complete Defenses»), jfr. sec. 1003 (a) og ansvarsfritak som bare kan gjøres gjeldende mot visse personer, jfr. OPA 90 sec. 1003 (b). Med fullstendige ansvarsfritak, mens der forurensningsskaden utelukkende skyldes «an act of God», «act of war» eller der skaden er forårsaket av en tredjemann. Ansvarsfritaket for tredjemenn er imidlertid komplisert utformet, og det er bare på visse vilkår at det kan gjøres gjeldende.

Med ansvarsfritak som bare kan gjøres gjeldende mot visse personer, menes at den ansvarlige etter OPA 90 ikke er ansvarlig for en skadelidts tap i den utstrekning skadelidte selv har forårsaket

---

<sup>89</sup> Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 88.

tapet ved egenskyld i form av «gross negligence or willful misconduct.»

Ansvarer kan begrenses etter OPA 90 sec. 1004. Beløpsgrensen varierer med skipets tonnasje. Mulighetene for å begrense ansvaret er underlagt restriksjoner i OPA 90. Begrensningsretten faller bort dersom utslippet er forårsaket ved «gross negligence or willful misconduct», eller ved brudd på en føderal sikkerhets-, konstruksjons eller operasjonsregler og dette kan lastes den ansvarlige.<sup>90</sup>

Begrensningsretten vil også falle bort dersom den ansvarlige ikke rapporterer ett utslipp eller ikke i rimelig utstrekning samarbeider eller assisterer i opprenskningsarbeid eller ikke etterkommer pålegg utstedt under «Federal Water Pollution Control Act»<sup>91</sup> (her forkortet «FWPCA») eller «Intervention on the High Seas Act» (33USC s. 1471). Dette er føderale lover som til en hvis grad utfyller OPA 90. Disse behandles ikke nærmere her.

Den som er ansvarlig for skip over 300 gross tonn som bærer olje som last eller bunkers, eller skip under 300 gross tonn som bærer olje som last, må ha bevis for tilstrekkelig økonomisk sikkerhet for å møte maksimumsbeløpene i OPA 90 sec. 1004.<sup>92</sup> Dersom den ansvarlige kan bli ansvarlig for mer en ett skip, er det kun

---

<sup>90</sup> Begrensningsretten faller bort der feilen skyldes en handling som er foretatt av «the responsible party, an agent, or employee of the responsible party, or a person acting pursuant to a contractual relationship with the responsible party (except where the sole contractual arrangement arises on connection with carriage by a common carrier by rail)» jfr. OPA 90 sec 1004 bokstav c.

<sup>91</sup> FWCPA er en føderal lov som danner rettslig grunnlag for krav på dekning av opprydningskostnader som følge av oljesøl, pådratt av den amerikanske stat.

<sup>92</sup> Dette følger av OPA sec 1016.

nødvendig å etablere sikkerhet tilsvarende ansvaret som kan ilegges hans største skip (det skipet som kan pådra den ansvarlige størst ansvar). Dersom man ikke har etablert sikkerhet, kan man få inndratt tillatelsen til å seile, bli nektet adgang med skipet, få seilingsforbud eller det kan bli tatt arrest i skipet. Skip over 300 gross tonn må ha et «Certificate of Financial Responsebility» («COFR») som bevis for at de har kapasitet til å dekke det maksimale ansvaret de kan pådra seg under OPA 90.

For krav som overskyter begrensingsbeløpene, eller der den ansvarlige ikke er identifisert eller i stand til å bære ansvaret, har skadelidte mulighet for dekning fra «the Oil Spill Liability Trust Fund». Det er et erstatningsfond som er etablert i kraft av OPA 90.<sup>93</sup> Fondet gir dekning opp til 1 milliard dollar per utslipp, herunder opp til 500 millioner dollar for fastsettelsen av skade på naturressurs og krav som følge av slik skade. I hvilke tilfeller skadelidte kan søke dekning i fondet, er regulert i OPA 90 sec. 1012. Fondet er anvendelig ved kostnader som følge av statlige gjenopprydningstiltak, kompensasjon som følge av skade på naturressurs og til dekning av ukompenserte skader og kostnader. I tillegg kan fondets midler brukes til forskning og utvikling for å forebygge oljeforurensning.<sup>94</sup>

OPA 90 åpner for at delstatene kan gi egne regler for reguleringen av slikt ansvar som omfattes OPA 90.<sup>95</sup> Slik delstatslovgivning kan i prinsippet føre til et ubegrenset ansvar for den som er ansvarssubjekt etter OPA 90. Jeg kommer derfor til å si litt om hvordan ansvarssubjektene forholder seg til dette.

---

<sup>93</sup> OPA sec 1001 (11).

<sup>94</sup> OPA 90 sec 1012.

<sup>95</sup> OPA 90 sec 1018.

## **6 Sammenligning av de sentrale elementer**

### **6.1 Innledning**

Hensikten i dette kapittelet er å sammenligne enkelte sentrale elementer i OPA 90 og sjøloven kapittel 10 som er viktige i lys av diskusjonen om ansvarsreglene i Norge og EU.

Først skal jeg se på hvilken virksomhet som omfattes av de konvensjonsbaserte reglene i sjøloven kapittel 10 og OPA 90, da dette sier noe om hvor omfattende reguleringene er i de ulike regelverk. Deretter skal jeg se på hvem som kan holdes ansvarlig, og hvilke omstendigheter som kan fritta for ansvar.

Et sentralt punkt vil være hvilke typer tap som kan erstattes og hvordan erstatningen skal utmåles. Her er det flere prinsipielle forskjeller mellom regelverkene. Videre skal jeg se på i hvilken utstrekning ansvaret er begrenset. Til sist vil jeg se på forholdet til andre regelverk, og på hvorvidt ansvaret er uttømmende regulert i sjøloven kapittel 10 og OPA 90.

### **6.2 Hvilken virksomhet omfattes?**

Sjøloven kapittel 10 rammer kun det tilfellet at den olje som forårsaker forurensningsskaden stammer fra et skip, jfr. § 191 (2). Med «skip» menes «enhver flytende innretning som er konstruert eller tilpasset til å transportere olje som last i bulk,» jfr. § 191 (4) første ledd. Av annet ledd følger at dersom skipet «kan transportere olje og annen last,» skal det likevel bare anses som skip i denne relasjonen «når det faktisk transporterer olje som last i bulk.»

Dette er således en definisjon av «skip» der det avgjørende er hvorvidt den flytende innretningen blir brukt til transport av olje. I ordlyden stilles det ikke noe krav om at motor, ror eller andre hjelpemidler som ofte vil finnes på et tankskip, skal være montert på innretningen. En lekter, avhengig av slepebåter for fremdrift og

navigasjon vil således etter ordlyden omfattes av reglene, så sant denne er konstruert eller tilpasset til å transportere olje som last i bulk. Tankskip vil dog være i kjernen av denne definisjonen.

Dersom uhellet inntreffer på en etterfølgende reise der skipet bærer en annen last, må eieren godtgjøre at det ikke var rester av den tidligere transporterte oljen om bord for ikke å bli ansvarlig, jfr. sjøloven § 191 (4) annet ledd. Dersom skipet først omfattes av reglene, vil all olje om bord, også bunkerolje, være omfattet av reglene.

Definisjonen av olje finnes i sjøloven § 191 (4), og den omfatter «enhver bestandig hydrokarbon-mineralolje, slik som råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje.» Enhver olje av denne typen omfattes, med mindre annet følger av § 208 (4).<sup>96</sup> Henvisningen til sjøloven § 208 (4) i sjøloven § 191 (4), medfører den presisering at ikke-bestendig olje og oljeblandinger ikke omfattes av definisjonen i § 191. Andre petroleumprodukter medfører gjerne risiko for andre skader enn den type forurensningsskade som 1992 Ansvarskonvensjonen retter seg mot. For eksempel bensin, som fordamper svært lett, men har andre farepotensial som stor brann- og eksplosjonsfare. Andre oljer, slik som for eksempel hvalolje, omfattes heller ikke.<sup>97</sup>

Saken «Slops»<sup>98</sup> er et eksempel fra konvensjonspraksis som tolker begrepet «skip» i 1992 Ansvarskonvensjonen utvidende i strid med IOPC sitt syn. Den Hellas registrerte tankeren «Slops», ca 11 000 tonn, var brukt for å lagre avfalls-olje i Piraeus havn. Propellen var fjernet og motorrommet var plombert med den

---

<sup>96</sup> Sjøloven § 208 regulerer ansvaret for utslipp av annen olje enn omfattet av § 191.

<sup>97</sup> Ot.prp. nr. 21 (1994-1995) pkt. 3.1.3.

<sup>98</sup> Saken er gjengitt i IOPC Fund Annual Report 2006 side 94.



formål å konvertere skipets status fra skip til flytende lagringsenhet. Den hadde ligget permanent oppankret siden 1995, og var ikke forsikret i samsvar med 1992 Ansvarskonvensjonen. I juni 2000 tok skipet imidlertid fyr og eksploderte. Dette medførte at en del olje unnslett. Krav om erstatning for gjenoppryddingskostnadene ble reist for en gresk domstol, og denne fant at skipet var omfattet av 1992 Ansvarskonvensjonen. Saken ble imidlertid påanket av IOPC, og i neste instans ble resultatet det motsatte. Den greske Høyesterett fant imidlertid at siden «Slops» hadde evnen til fortsatt å forflytte seg, for eksempel ved hjelp av taubåt, med en stadig fare for forurensning, var den å anse som et skip etter 1992 konvensjonene.

Hvorvidt løsningen hadde blitt den samme i norsk rett, er vanskelig å si. Man kan muligens forsvare resultatet fra en språklig fortolkning av ordlyden, men siden det her er såpass motstrid mellom nasjonal rett i Hellas og IOPC Fondets syn, er det tvilsomt om man kan basere et resultat på denne avgjørelsen.

OPA 90 sec. 1001 definerer skip: «“vessel” means every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water, other than a public vessel.» Definisjonen er vid, og det fremtredende synes å være at innretningen skal ha et formål for transport på vann. Også her er det ikke noe klart krav om at skipet skal være i stand til å transportere olje med egen fremdrift etc.

Det er også verdt å merke seg definisjonen av olje i OPA 90 sec 1001 (23):

«“oil” means oil of any kind or in any form, including petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse, and oil mixed with wastes other than dredged spoil, but does not include any substance which is specifically listed or designated as a hazardous substance under subparagraphs (A) through (F) of section 101(14) of the Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act (42 U.S.C. 9601) and which is subject to the provisions of that Act.»

Av definisjonen av olje, sammen med definisjonen av skip, går det frem at OPA 90 også omfatter andre skip enn tankskip. OPA 90 retter seg mot utslipp av olje, og drivstoff («bunker-olje») omfattes. Det er ikke noe vilkår at oljen skal transporteres som last i bulk. Det er imidlertid fremhevet at stoffer som er klassifisert som hasardiøse stoffer ikke er omfattet.

Det går imidlertid et skille i OPA 90 mellom tankskip og andre skip. Begrepet «tankskip» har en egen definisjon, og det gjelder særlige ansvarsgrenser for disse, jfr. sec 1004 (a).

Definisjonen av tankskip finnes i OPA 90 sec. 1001 (34): «“tank vessel” means a vessel that is constructed or adapted to carry, or that carries, oil or hazardous material in bulk as cargo or cargo residue, and that–

- (A) is a vessel of the United States;
- (B) operates on the navigable waters; or
- (C) transfers oil or hazardous material in a place subject to the jurisdiction of the United States;»

Definisjonen av tankskip omfatter skip som transporterer hasardiøse substanser. Siden definisjonen av olje spesifikt utelukker denne typen stoffer, må dette bety at man kan bli ansvarlig etter OPA 90 for skaden forårsaket av oljen om bord (f.eks. drivstoffet) på et skip som transporterer hasardiøse substanser.

HNS (Hazardous and Noxious Substances) konvensjonen, vedtatt av IMO i 1996, og foreslått inntatt i Sjøloven kap. 11, regulerer ansvar i forbindelse med sjøtransport av farlige og skadelige stoffer. Disse bestemmelsene er ikke trådt i kraft enda. Konvensjonen bygger på samme systemet som 1992 konvensjonen om erstatningsansvar for oljesøl og den involverer et erstatningsfond som finansieres av mottagerne av de omhandlede stoff.<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 187.

OPA 90 rammer også andre tilfelle enn der oljen stammer fra et skip. Sec 1002 (a) pålegger ansvar der utslipp stammer fra skip eller «facility». «Facility» er definert i OPA 90 sec 1001 (9) som: «“facility” means any structure, group of structures, equipment, or device (other than a vessel) which is used for one or more of the following purposes: exploring for, drilling for, producing, storing, handling, transferring, processing, or transporting oil. This term includes any motor vehicle, rolling stock, or pipeline used for one or more of these purposes.» Dette betyr at OPA 90 også omfatter innretninger innen petroleumssektoren.

For formålet her, finner jeg det tilstrekkelig å vise til at OPA 90 favner videre enn sjøloven kapittel 10. OPA 90 retter seg mot all oljeforurensning som finner sted i samband med transport eller andre aktiviteter til sjøs, mens de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10 kun tar sikte på forurensning forårsaket av olje fra tankskip. Dette er således et betydelig snevrere virkeområde.

### **6.3 Kretsen av ansvarlige personer**

Utgangspunktet i sjøloven § 191 (1) er at «eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensningskade,» altså et objektivt ansvar som hviler på eieren.

Der ulykken skyldes en serie hendelser med samme opphav, er det den som var eier ved den første hendelsen som blir ansvarlig for skaden, jfr. sjøloven § 191 (6).

Utgangspunktet er at den som er registrert som eier i skipsregisteret, er ansvarlig etter § 191. Dersom skipet ikke er registrert, er det den faktiske/reelle eier som er ansvarlig.<sup>100</sup> Det stilles ikke krav til ansvarssubjektets art, rettslige organisering eller lignende.

---

<sup>100</sup> NOU 1973:46 side 19.

Også passive eiere med kun finansielle interesser kan bli ansvarlige. Wetterstein gir uttrykk for at det ikke er et vilkår etter 1992 Ansvarskonvensjonen at eieren aktivt deltar i den kommersielle og nautiske ledelsen av driften av skipet. 1992 Ansvarskonvensjonen pålegger alle som er registrert som eier et ansvar, selv om vedkommende kun eier skipet på grunnlag av finansielle interesser. Konsekvensen av dette er at finansiering ved hjelp av salg og leaseback arrangementer vil påføre eieren etter det underliggende forhold ansvar under 1992 Ansvarskonvensjonen, selv om han ikke har noen innflytelse på bruken og ledelsen av skipet<sup>101</sup>. 1992 Ansvarskonvensjonen vil etter ordlyden omfatte alle som er registrert som eier, uavhengig av dens rettslige art og organisering.

OPA 90 sec. 1002 (a) gir i ordlyden anvisning på en videre krets av ansvarlige personer enn 1992 Ansvarskonvensjonen og taler om «responsible parties for vessel or facility». For skip («vessels») er den ansvarlige enhver person som eier, opererer eller demise charterer et fartøy, jfr. sec 1001 (32)(A). Med enhver person («any person») menes «an individual, corporation, partnership, association, State, municipality, commission, or political subdivision of a State, or any interstate body». Omfanget av hvilke type subjekter, selskapsform, rettslig organisering og lignende, som kan bli ansvarlige, virker ganske sammenfallende i OPA 90 og sjøloven § 191.

Hva gjelder begrepet eier, må dette sies å være ganske likt i norsk og amerikansk rett. Det er her tale om at enhver med eierinteresser i skipet, kan holdes ansvarlig for de tap som har oppstått. Wetterstein<sup>102</sup> fremholder således, at også banker og finansielle

---

<sup>101</sup> Wetterstein, Redarens Miljøskadeansvar side 76.

<sup>102</sup> Se Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 79

institusjoner, kan holdes ansvarlige under OPA 90, der disse har eierinteresser.

OPA 90 pålegger også objektivt ansvar på operatører og demise charterrer. Innholdet av begrepet demise charterrer, vil som regel være ganske greit å fastslå, da dette vil være den som er charterr i henhold til et bareboat<sup>103</sup> certeparti.

«Operator» kan gi grunnlag for tolkningsproblemer, da dette begrepet ikke er skarpt avgrenset, og det fremgår ikke klart av ordlyden hvor liten del i driften man kan ha før man kan holdes ansvarlig. Wetterstein<sup>104</sup> hevder at eksisterende rettspraksis fra amerikansk rett indikerer at registrert eierskap, eller direkte engasjement i daglige operasjoner av skipet, må påvises for å etablere ansvar. Han reiser således spørsmål om reise- og tidsbetraktere, skips management selskaper, ansatte i slike og aksjeeiere kan bli holdt ansvarlige. Andre som kan risikere å bli holdt ansvarlige som operatører er managere, involverte selskaps ledere og aksjeeiere. Han konkluderer ikke på dette punkt, men synes å trekke i den retning at det er tvilsomt om de er ansvarlige, så lenge de ikke på en eller annen måte er direkte involvert i driften av skipet. Et eksempel er her Amoco Cadiz- saken (1984 II Lloyds Rep. 304), hvor oljeselskapet som leide båten ble holdt ansvarlig på grunnlag av at de hadde den operative kontrollen med båten.<sup>105</sup>

---

<sup>103</sup> Falkanger & Bull side 32 beskriver bare boat-certeparti slik: «Skipet som er registrert i land A med X som eier, blir på grunnlag av bare boat-certeparti med Y i land B registrert i B's bare boat register. Poenget med den siste registreringen er først og fremst å få skipet bemannet med sjøfolk fra land B. Pantsettelse m.v. vil fortsatt bli registrert i land A's register.» Bare boat-certeparti er også omtalt som demise-certeparti.

<sup>104</sup> Se Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 79

<sup>105</sup> Wetterstein: Environmental Impairment Liability in Admiralty side 79

OPA 90 sec. 1002 (a) sier at «each responsible party» er ansvarlig for skadene. Ansvaret etter OPA 90 hviler på den enkelte ansvarlige. Dersom flere er ansvarlige etter OPA 90, hefter de solidarisk, og kan hver for seg begrense ansvaret sitt etter OPA sec. 1004.

I denne sammenhengen nøyer jeg meg med å konkludere med at OPA 90 har en videre krets av ansvarlige personer, enn Sjøloven kapittel 10. Dette har blant annet den konsekvens, at skadelidte har flere han kan forholde seg til, når han skal søke dekning for sitt tap. Det ligger dels i dette en presumpsjon for at skadelidte vil ha større mulighet for å få dekket sitt tap når han kan holde flere ansvarlige. Argumentet gjør seg likevel kun gjeldene i begrenset grad, da det også er et krav om finansiell sikkerhet for krav som følge av forurensningsskade, og dette bidrar til å sikre skadelidte dekning.

At flere er ansvarlige kan føre til dobbeltforsikring, fordi de alle må forsikre den samme risikoen. Det er ikke en samfunnsøkonomisk god løsning. Virkningen vil imidlertid være slik at i stedet for en totalt sett for høy forsikringsdekning, vil det bli mer midler til rådighet for dekning av skader og gjenoppretting, før man må søke dekning i «Oil Spill Liability Trust Fund». Flere ansvarlige skadevoldere, skåner derfor erstatningsfondet.

At de ansvarlige hefter sammen, kan imidlertid tenkes å fremme hensynet til prevensjon. Tanken er at de som kan bli ansvarlige, velger de man skal være ansvarlig sammen med slik at det skal bli minst mulig risiko for at et oljesøl inntreffer. Ved vedtagelsen av OPA 90, ble det av det Hvite Hus også fremmet forslag om at eierne av lasten skulle være ansvarlige, slik at lasteieren og de ansvarlige for skipet skulle dele ansvaret<sup>106</sup>. Tanken bak forslaget var man kunne øke ansvarets omfang i betydelig grad, noe som vil

---

<sup>106</sup> Oil Pollution Act 1990 Special Report, Government Institutes, Inc. side 4

bedre skadelidtes dekningsmuligheter, uten at skipets eier skulle bære hele tapet. Det ble også hevdet at forslaget ville bidra til at lasteieerne ble bevisste på å unngå forurensning når de valgte transportør, for eksempel ved å velge skip av god standard for transporten. Dette var imidlertid et kontroversielt forslag. Det reiste både politiske og juridiske vanskelige spørsmål og førte ikke frem.

## 6.4 Ansvarsfritak

Både OPA 90<sup>107</sup> og Sjøloven kapittel 10<sup>108</sup> inneholder bestemmelser som i enkelte tilfelle fritar den som i utgangspunktet er ansvarlig.

Sjøloven § 192 (1) litra a fritar for ansvar i to tilfelle. Det er for det første der skaden «skyldes en krigshandling eller lignende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør.» Det uttales i forarbeidene<sup>109</sup> at unntaket bare gjelder for de skader hvor krigshandlingen eller lignende handlingen er den direkte utløsende skadegrunn. For eksempel ved beskytning, torpedering eller minesprengning. Kollisjon i konvoi eller grunnstøtning på grunn av slukkede fyr gir ikke grunnlag for ansvarsfritak. Det kan muligens reises spørsmål om dette er for streng tolkning.<sup>110</sup>

Dersom skipet sendes inn i en betent krigssone, der muligheten for å bli rammet av angrep er betydelig, kan det spørres om dette fritar for ansvar, når den kommersielle ledelse tar en slik stor risiko. Sjøloven sier ikke noe om dette. Etter en tolkning av ordlyden i § 192 (1), er det derfor nærliggende å dra den slutning at alle krigshandlinger fritar for ansvar, uavhengig av hvor stor

---

<sup>107</sup> OPA 90 sec 1003.

<sup>108</sup> Sjøloven § 192.

<sup>109</sup> NOU 1973: 46 side 29

<sup>110</sup> Karnov note 359 til Sjøloven.

sannsynligheten var for at de faktisk skulle inntre. Hvorvidt man skal nyte godt av ansvarsfritaket, må antakelig bero på årsaksbetraktninger. Vurderingstema blir da hvorvidt om det er eierens beslutning om å seile i det krigsrammende område som er den vesentlige årsaken til ulykken.

Videre fritar sjøloven § 192 (1) for ansvar der skaden skyldes en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter. Unntaket er snevert. Dette betyr, at dersom den kunne vært unngått eller forutsett, for eksempel ved kursendring eller endring av seileplan, vil den ikke fritas for ansvar. Omfanget av naturkatastrofen må være betydelig og uventet (kvalifisert) ut fra de stedlige forhold. Det er derfor ikke enhver naturkatastrofe som fritar for ansvar.<sup>111</sup>

Sjøloven § 192 (1) litra (b) lar eieren gå fri for ansvar dersom det godtgjøres at skaden «i sin helhet skyldes en handling utført av en tredjeperson for å volde skade». Dette alternativet omfatter således der skipet blir utsatt for terror, sabotasje og lignende handlinger.<sup>112</sup> Det er ikke tilstrekkelig at skaden er forårsaket av en tredjeperson. Tredjepersonen må ha hatt til hensikt å volde skaden, slik at for eksempel grovt uaktsomme handlinger og de handlinger som i strafferettslig forstand er foretatt med sannsynlighetsforsett, vil falle utenfor. Skaden må videre i sin helhet skyldes tredjepersonens handlinger.

Det siste alternativ, som følger av litra c, fritar eieren dersom det godtgjøres at skaden «i sin helhet skyldes uaktsomhet eller en annen rettstridig handling av offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.»

---

<sup>111</sup> L.c.

<sup>112</sup> Karnov note 360 til Sjøloven.



Her finnes et eksempel fra svensk rettspraksis i ND 1983 s. 1 SH Tsesis. Skipet traff en grunne som ved en feil fra myndighetenes side ikke var avmerket på kartet. Retten fant at sjøkart var et hjelpemiddel for navigeringen omfattet av de da gjeldende regler, den svenske oljeansvarighetslagen § 3 (2) pkt 2. Denne bestemmelsen tilsvare sjøl. § 192 (1) lita c. Skipets eier ble på grunn av dette forhold frifunnet for ansvar for oljesølet som oppstod. Mangelfull rapportering av grunnen med den følge at fyret ikke ble omsektorisert og sjømerke ikke oppsatt var forhold som var omfattet av unntaksbestemmelsen og fritok eieren for ansvar.

Spørsmålet om hvorvidt en los er omfattet av unntaket i § 192 (1) litra c, var oppe i ND 1987 side 64 Svea Jose Marti. Det ble her anført losen var et hjelpemiddel for navigeringen, og at staten hadde misligholdt sitt ansvar for vedlikehold av dette hjelpemiddelet ved ikke å sørge for at han var oppdatert på forhold av betydning av navigeringen i området. Dette førte ikke fram, staten var ikke ansvarlig for losens manglende kunnskaper.

Dersom eieren godtgjør at skadelidte forsettlig eller uaktsomt har medvirket til skaden, kan ansvaret lempes etter alminnelige erstatningsregler, jf § 192 (4). Det er imidlertid ikke i seg selv en grunn til lemping av ansvaret at skadelidte ikke har forsøkt å begrense skadene gjennom avvergende tiltak. Dette er illustrert i ND 1984 s. 8 SH Sirocco, der eieren forgjeves gjorde gjeldende at havneeieren, hvis havn var rammet av oljesøl, hadde medvirket til skaden ved ikke å treffe avvergende tiltak, til tross for at han burde ha skjønt at skipet hadde hatt en grunnstøtning og at olje derfor kunne unnsnippe. Det er her fremholdt at denne regelen om lemping av ansvaret på grunn av skadelidtes medvirkning må anvendes restriktivt, men den må kunne få anvendelse der skadelidte ved klanderverdig atferd, for eksempel grov uaktsomhet, har unnlatt å begrense skaden.<sup>115</sup>

OPA 90 sec. 1003 regulerer «Defences to liability.» Begrepet «Defences to liability» tilsvare begrepet «ansvarsfritak» i sjøloven

---

<sup>115</sup> Wetterstein, Redarens Miljöskadeansvar side 77.

kapittel 10. OPA 90 inneholder to typer ansvarsfritak, nemlig «Complete Defences» og «Defences As To Particular Claimants.»

Det finnes tre typer av «Complete Defences», jfr. OPA sec. 1003 (a), og felles vilkår for at man skal kunne nyte godt av disse, er at skadene, opprydningskostnadene eller en fare for utslipp at et utslipp skal oppstå, utelukkende skyldes en av dem. Videre er bevisbyrden for at tapene skyldes en av disse begivenheter, uttrykkelig lagt på den som påberoper seg ansvarsfritaket, jfr. OPA 90 sec. 103 (a).

OPA 90 sec. 1003 (a) (1) fritar for ansvar der skaden skyldes «an act of God». OPA 90 sec 1003 (a) (2) fritar for ansvar der skaden skyldes «an act of war». Ut fra ordlyden er OPA 90 og reglene i sjøloven § 192 (1) ganske like på dette punktet. Krigsunntaket har riktignok noe mer utførlig formulering i sjøloven, men det er usikkert hvorvidt det favner videre. «Act of war» kan jo tolkes slik at det omfatter opprør, borgerkrig osv. «Act of God» vil omfatte naturkatastrofer slik disse er beskrevet i sjøloven § 192. Regelverkene har derfor den samme tilnærmingen her.

OPA 90 sec. 1003 (1) (a) (3) inneholder den siste typen av «complete defences». Bestemmelsen er komplisert, og den lyder:

« (3) an act or omission of a third party, other than an employee or agent of the responsible party or a third party whose act or omission occurs in connection with any contractual relationship with the responsible party (except where the sole contractual agreement arises in connection with carriage by a common carrier by rail), if the responsible party establishes, by a preponderance of the evidence that the responsible party-

- (A) exercised due care with respect to the oil concerned, taking into consideration the characteristics of the oil and in light of all relevant facts and circumstances; and
- (B) took precautions against foreseeable acts or omissions of any such third party and the foreseeable acts or omissions of any

such third party and the foreseeable consequences of those acts or omissions;»

OPA 90 sec. 1003 (a) (3) fritar for ansvar, grovt sagt, der skaden er voldt av en tredjeperson som ikke står i noe ansettelses- eller agentforhold til den ansvarlige. Skadevolder må heller ikke stå i slikt forhold til en kontraktsmedhjelper til den ansvarlige, med unntak for de kontraktsmedhjelpere som utelukkende opptrer som «common carrier by rail.» Bestemmelsen inneholder ikke noe bestemt krav til skyld, men for å gå fri for ansvar, må den ansvarlige i tillegg bevise at har utvist tilbørlig omhu med tanke på den olje han har behandlet, og at han har tatt tilstrekkelig hensyn til de farlige egenskaper som den har. Videre må den som i utgangspunktet er ansvarlig, også påvise at han har tatt forholdsregler for handlinger fra tredjepersonen som det etter omstendighetene var grunn til å regne med at ville inntreffe. Det er ikke et krav om at den skadevoldende tredjepersonen må ha hatt til hensikt å volde skaden, sml. sjøloven § 192 (1) (b).

Myndigheter kan omfattes av begrepet tredjeperson,<sup>114</sup> slik dette begrepet er brukt under dette ansvarsfritaket. Man kan således trekke en parallell mot sjølovens ansvarsfritak ved uaktsomhet eller annen rettstridig handling fra myndighetene i forbindelse med vedlikehold av hjelpemidler for navigeringen. Ut fra ordlyden, mener jeg at OPA 90 omfatter de tilfelle som er nevnt i sjøloven § 192 c, og samtidig kan favne videre. OPA 90 gjelder ingen spesielle personer, samt at ansvarsfritaket er ikke begrenset til å omfatte hjelpemidler for navigeringen. De krav om forhåndsregler som stilles til den ansvarlige for at han skal nyte godt av ansvarsfritaket, er imidlertid strenge, og det skal således antakelig mye til for å kunne nyte godt av dette ansvarsfritaket.

---

<sup>114</sup> OPA 90 sec. 1001 (27).

En ytterligere situasjon som fritar for ansvar finnes i OPA sec 1003 (a) (4). Der ulykken utelukkende skyldes en kombinasjon av slike begivenheter som nevnt i pkt 1-3, de hittil beskrevne ansvarsfritak, vil den ansvarlige gå fri fra ansvar.

Den andre gruppen ansvarsfritak, «Defences to particular claimants», finnes i OPA 90 sec 1003 (b). Denne fritar den ansvarlige for ansvar overfor en skadelidt i den utstrekning hendelsen som forårsaket skaden skyldes «gross negligence or willful misconduct» av den skadelidte selv. Etter sjøloven § 192 andre ledd er eieren ikke ansvarlig overfor en skadelidt som selv ved forsett eller uaktsomhet har medvirket til at skaden har oppstått. Denne situasjonen har derfor den samme tilnærmingen i begge regelverkene.

OPA 90 Sec 1003 (c) er en bestemmelse som det bør knyttes noen kommentarer til. Her pålegges den ansvarlige enkelte plikter som han må overholde for at skal kunne bevare retten å påberope seg de tidligere omtalte «Complete Defences». Den ansvarlige mister retten til å påberope seg ansvarsfritak dersom han nekter eller feiler med å (1) rapportere ulykken i samsvar med gjeldene regler, og han vet om eller har grunn til å vite om den, (2) ikke bidrar med rimelig samarbeid og assistanse etter forespørsel fra den ansvarlige for oppryddings aktiviteter eller (3) ikke handler i samsvar med enkelte særlig oppregnede lovbestemmelser uten rimelig grunn.

Den ansvarlige må derfor sørge for å opptre i samsvar med denne bestemmelsen for å kunne nyte godt av ansvarsfritaket, selv om vilkårene for å gå fri av ansvaret i utgangspunktet er oppfylt. Dette er således et pressmiddel for de relevante myndighetene for å sørge for at det uansett blir bidratt med all rimelig assistanse med sikte på å minimalisere skadeomfanget etc. Det sikrer at den som i enkelte tilfelle står nærmest til å forhindre skaden, f.eks. eieren, ikke

forlater åstedet under dekke av at han ikke kan bli erstatningsansvarlig.

Denne drøftelsen gir ikke et tilstrekkelig grunnlag for å si hvor langt adgangen til ansvarsfritak strekker seg i de ulike regelverk. Systemene er like, begge med ansvarsfritak for særlig oppregnede begivenheter. Definisjonene av hvilke begivenheter som fritar for ansvar er imidlertid noe forskjellig utformet. Sjøloven kap. 10 gir ansvarsfritak i flere situasjoner. OPA 90, har ikke krav om hensiktsforsett hva gjelder skader forårsaket av tredjemenn, men det stilles på den andre siden krav til den ansvarliges handlemåte forut for skaden for at han skal kunne nyte godt av fritakene. Den største forskjellen er imidlertid at den ansvarlige må opptre i samsvar med enkelte særlig oppregnede bestemmelser for å kunne bevare muligheten til å påberope seg ansvarsfritak.

## 6.5 Kanalisering av ansvar

Sjøloven inneholder som nevnt en bestemmelse om kanalisering av ansvar i § 193 (2). Med kanalisering av ansvar, menes at ansvar bare skal kunne gjøres gjeldende mot eieren etter reglene i sjølovens kapittel 10.<sup>115</sup> Dette innebærer videre at eieren har ansvaret for forurensningsskade der denne er forårsaket av de personer som er oppregnet i § 193, og at ansvar ikke kan gjøres gjeldene mot disse personene. Det kan imidlertid tenkes at andre personer enn skipets eier og de som er nevnt i § 193 (2) kan holdes ansvarlig på annet grunnlag enn sjøloven kapittel 10, men det faller utenfor fremstillingen her.

Etter sjøloven § 191 er det skipets eier som i utgangspunktet som er ansvarssubjektet for krav som søkes dekket etter konvensjons-

---

<sup>115</sup> Karnov note 363 til sjøloven.

bestemmelsene. Det følger videre, at dersom de konvensjonsbestemte regler får anvendelse, kan ikke krav mot eieren gjøres gjeldene på annet grunnlag, jfr. sjøl. § 193 (1). Skadelidte må således utelukkende holde seg til de regler som er fastsatt i sjøloven.

Kretsen av personer som ikke kan holdes ansvarlig for forurensningsskade, følger av § 193 (2) litra a-f.

Bestemmelsen lyder:

«Erstatningskrav for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot:

- a) medlem av besetningen eller noen ansatt hos eller agent for eieren,
- b) losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet,
- c) rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten,
- d) noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet,
- e) noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, eller
- f) noen ansatt hos eller agent for personer som nevnt i bokstav b, c, d og e,
- g) unntatt hvis vedkommende selv har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.»

Skyldes årsaken til skaden således et forhold noen av personene i denne oppregningen svarer for, vil eier likevel måtte stå som ansvarlig overfor skadelidte. Dette støttes av forsikringsmessige hensyn, da eieren i utgangspunktet er nærmere til å forsikre risikoen, og av at disse personene har et tjeneste- eller underordnet forhold til eierne. Rettekniske hensyn taler også for en slik kanalisering. Man unngår på denne måten den vanskelige prosessen med å måtte bevise skyld hos den aktør som direkte har forvoldt skaden.

Det finnes imidlertid et unntak. Dersom vedkommende som er oppregnet i § 193 (2) har voldt skaden med forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at forurensningsskade sannsynligvis ville oppstå, følger det av § 193 (2) siste ledd at de kan holdes ansvarlige for skaden.

Denne kretsen av beskyttede personer fremgår også av 1992 Ansvarskonvensjonen, med unntak at sender, avlaster, eier eller mottager av last ikke er nevnt. Det er imidlertid antatt at konvensjonen ikke er til hinder for at denne kretsen kan utvides i nasjonal lovgivning<sup>116</sup>. 1992 Ansvarskonvensjonen angir derfor kun et minimum på dette punkt, og sjøloven § 193 (2) litra c inneholder en utvidelse i forhold til hva som følger av konvensjonen.

Regresskrav kan ikke gjøres gjeldende mot de personer oppregnet i § 193 (2), unntatt de personene som er nevnt i litra c, med mindre de har voldt forurensningsskaden med forsett eller grov uaktsomhet og med forståelse av at forurensningsskade sannsynligvis ville oppstå, jfr. sjøloven § 193 (3). Adgangen til regress er således ikke innsnevret i forhold til 1992 Ansvarskonvensjonen. For regress gjelder alminnelige regressregler, dvs. skadeerstatningsloven §§ 5-2 og 5-3, slik at regresskravet ut fra et skjønn skal avgjøres «under hensyn til ansvarsgrunnlaget og forholdene ellers». Regresskravet kan således bli gjenstand for lemping.

OPA 90 inneholder ingen parallell bestemmelse til sjøloven § 193. Dette kan kanskje sees i sammenheng med at ansvarssubjektet er videre definert i OPA 90. Den ansvarlige etter OPA 90 vil imidlertid uansett være ansvarlig selv om skaden er voldt av en slik person som er nevnt i sjøloven § 193 (2), men fraværet av ansvarskanalisering gjør at et krav også vil kunne rettes mot en slik person som nevnt herunder på annet grunnlag enn OPA 90. Dette har også sammenheng med OPA 90 sec 1018, som åpner for at den ansvarlige etter OPA 90 også kan holdes ansvarlig på andre grunnlag.

---

<sup>116</sup> Falkanger & Bull side 181

## 6.6 Hvilke skader omfattes av ansvaret?

### 6.6.1 Innledning

De norske og amerikanske regler har ganske ulike definisjoner av hva som anses som erstatningsberettiget skade<sup>117</sup>. Det er derfor interessant å se på hvilke tap som kan erstattes etter de to regelsetene. OPA 90 er på den ene side svært detaljert i beskrivelsen av hvilke krav som kan tilkjennes, mens sjølovens kapittel 10 har en mer åpen definisjon, som i større grad overlater til domstolene å avgjøre hvilke krav som skal tas til følge.

Begge regelverk gir adgang til erstatning for skader og indirekte tap som følge av oljesøl. Videre er det etter begge regelverk adgang til å tilkjenne erstatning for utgifter til tiltak for å bøte på forurensningsskader på naturen. OPA 90 skiller seg imidlertid ut, og åpner blant annet også for å tilkjenne erstatning for skade på en naturressurs som sådan.<sup>118</sup>

Under 1969 Ansvarskonvensjonen var det ikke avklart om skade på naturen som sådan var omfattet av konvensjonen. En ny definisjon av forurensningsskade kom i en tilleggsprotokoll til 1969 Ansvarskonvensjonen i 1984. Dette klargjorde spørsmålet om hvorvidt ren miljøskade er erstatningsberettiget i kraft av konvensjonen. Denne definisjonen finnes nå i 1992 Ansvarskonvensjonen Art. 2.3 og i sjøloven 191 (2), og utelukker

---

<sup>117</sup> I CMI Guidelines, Introductory Note side 1, uttales «In the early 1990's, however, there were concerns that increasing public interest in environmental issues would lead to growing problems resulting from legal uncertainties in this field. These were highlighted in 1990 when USA decided not to join the international system, but to adopt its own laws in the form of the US Oil Pollution Act (OPA). The Act set out a detailed framework quite different from the concept of «pollution damage» as defined in the Civil Liability and Fund Conventions, and the Protocols thereto.»

<sup>118</sup> OPA 90 sec. 1002 (b) (1)



utrykkelig denne typen skader. Endringen i definisjonen av forurensningsskade som protokollen 1984 medførte, var i samsvar med fondets daværende praksis<sup>119</sup>.

Erstatning for skade på miljøet som sådan, også omtalt som ren miljøskade, reiser en del prinsipielle spørsmål. Naturen som sådan er ikke noen sin særskilte eiendom. Ett spørsmål er derfor hvem som er skadelidt. Det er videre mange problemer av så vel praktisk som teoretisk art som reiser seg i samband med utmålingen av tapet ved en ren miljøskade. Man kan riktignok langt på vei bygge på prognoser om fremtidig tapt bruksverdi og lignende, men for at alle aspekter ved naturressursen skal bli ivarettatt, må man også ta hensyn til at allmennheten har en interesse i at naturen er i sin opprinnelige tilstand. Denne kan det være vanskelig å verdsette i penger.

## **6.6.2 Nærmere om begrepet «forurensningsskade» i de konvensjonsbaserte reglene i sjøloven kapittel 10**

### *Innledning*

Eierens ansvar etter sjøloven § 191 (1) omfatter kun forurensningsskader. Definisjonen av forurensningsskade finnes i sjøloven § 191 (2). Den lyder:

«Med forurensningsskade forstås:

- a) Skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tapt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har eller vil bli foretatt.

---

<sup>119</sup> Wetterstein, Environmental Impairment Liability in Admiralty side 91.

- b) 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.»

Utgangspunktet er at selve skaden som er oppstått og tap som følge av skaden kan erstattes. Ved skader i form av forringelse av miljøet, erstattes kun tapt fortjeneste og rimelige tiltak til gjenoppretting. I tillegg kan utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade erstattes.

Tolkningen av denne definisjonen skal i utgangspunktet skje på bakgrunn norsk rett. Videre kan blant annet forurensningsloven spille inn. I den grad et spørsmål ikke er løst i nasjonal rett, kan som nevnt konvensjonene og praksis herunder gi støtte for tolkningen. Det er videre interessant å se på internasjonal praksis under 1992 Ansvarskonvensjonen, fordi denne er omfangsrik og illustrerer tolkning av konvensjonene.

#### *Forholdet til Forurensningsloven*

Som nevnt vil bestemmelsene i forurensningsloven kapittel 8 kunne regulere spørsmål under sjølovens kapittel 10, så sant «ansvarsspørsmålet ikke er særskilt regulert» i annen lovgivning, jfr. forurensningsloven § 53 (1). Dette betyr at forurensningsloven vil kunne supplere sjøloven kapittel 10 ved spørsmål som ikke er særlig regulerte. Det vil i første rekke være forurensningsloven §§ 57 og 58 som kan spille inn her.<sup>120</sup>

Sjøloven § 191 regulerer hvilke verdier som kan erstattes ved skade i form av forringelse av miljøet, men ved andre typer skader, reguleres ikke av hvilke type tap som kan kreves erstattet. Her kan det tenkes at forurensningsloven § 57 spiller inn.

---

<sup>120</sup> Falkanger og Bull: Innføring i Sjørett side 178.

Forurensningsloven § 57 litra a til e regulerer ansvarets omfang etter kapittel 8. Forurensningsloven § 57 (a) gir hjemmel for erstatning for økonomisk tap, og kan neppe anses som noen presisering av det som følger av sjølovens § 191. Litra b regulerer adgangen til erstatning ved gjenopprettende tiltak. Litra c regulerer erstatning ved forringelse av allemannsretter i næring og litra d regulerer adgangen til slik erstatning utenfor næring, slik det følger av forurensningsloven § 58.

Forurensningsloven § 57 litra e sier at en arbeidstager kan rette erstatningskrav i samme utstrekning som sin arbeidsgiver som følge at forurensningsskaden forårsaker driftsstans på arbeidsplassen. Det er nærliggende at en slik løsning også ville fulgt av en tolkning an ordlyden sjøloven § 191, men det følger således uttrykkelig av forurensningsloven § 57 litra e.

Forurensningsloven § 58 regulerer hvem som kan kreve erstatning av utgifter til gjenopprettende tiltak av allemannsrett utenfor næring. Utgangspunktet er her at slik erstatning skal tilfalle de kommunale forurensningsmyndigheter og at disse skal bestemme hvordan dette beløpet skal anvendes.

Det er en presumpsjon for at sjøloven § 191 (2) er i samsvar med det som følger av forurensningslovens § 57 bokstav d, jfr. § 58, slik at ansvaret i henhold til konvensjonene og sjølovens regler er sammenfallende med forurensningslovens regler her.<sup>121</sup>

Forurensningsloven inngripen på dette området er komplisert og innfløkt. Det sentrale etter begge regelverk synes å være, at skade ved forringelse av miljøet, erstattes ikke som sådan, og ansvaret er begrenset til rimelige tiltak for gjenoppretting samt tapt fortjeneste. I det konkrete tilfelle, må vurderingen etter sjøloven § 191 skje i lys av forurensningslovens bestemmelser.

---

<sup>121</sup> Karnov note 352 til sjøloven.

Formålet her er imidlertid å sammenligne de sentrale elementene i sjøloven kapittel 10 og OPA 90. Det faller derfor utenfor denne fremstillingen å gå inn på i hvilken grad forurensningsloven griper inn i de reguleringer som følger av sjølovens kapittel 10. For fremstillingen her, finner jeg det mer hensiktsmessig å illustrere de hovedtyper av krav som kan kreves erstattet. For dette formål, vil jeg i det følgende gå gjennom praksis under konvensjonene, IOPC Claims Manual og CMI Guidelines. Dette vil være illustrerende for hvilke krav som kan kreves dekket innenfor de rammer som følger av sjøloven § 191 og forurensningsloven kapittel 8.

#### *Konvensjonspraksis, IOPC Claims Manual og CMI Guidelines*

Jeg skal her se på hvordan avgrensingen av begrepet «forurensningsskade» er foretatt i praksis etter 1992 Ansvarskonvensjonen, og hvordan IOPC og CMI tolker konvensjonene i lys av praksis.<sup>122</sup> Retningslinjene kan ikke anses for å gi et fullstendig bilde over hva som kan ansees som erstatningsberettiget skade. De gir imidlertid en presentasjon av de hovedtyper av krav som kan kreves erstattet, og hvilke tap som typisk kan oppstå som følge av oljesøl.

I IOPC Claims Manual har man inndelt de typer av krav som vanligvis kan erstattes ut fra de personer som vanligvis står i et slikt tilknytningsforhold til skaden at de er berettiget kompensasjon, og så beskrevet hvilke tap som kan erstattes innen disse rammer. I norsk rett vil en slik avgrensning bero på læren om adekvat årsakssammenheng.

---

<sup>122</sup> Den rettkildemessige betydningen av de resultater som man utleder av disse arbeidene kan diskuteres. For dette viser jeg til diskusjonen kapittel 3.

I IOPC Claims Manual er det gitt en anvisning på en inndeling av hvilke tap som kan kompenseres etter de konvensjonsbaserte regler. Denne deler opp kravtypene i 5 kategorier. Dette er<sup>123</sup>

- kostnader forbundet med rimelige tiltak for å avverge forurensningsskade og kostnader forbundet med rimelige tiltak for å gjenopprette skade på miljøet;
- tap som følge av skade på eiendom («property damage»);
- økonomisk tap i fiskeri-, marin-, fiskeforedlingsnæringen;
- økonomisk tap i turistnæring;
- øvrig tap som følge av miljøskade (tapt fortjeneste) og kostnader forbundet med etterfølgende uttredninger (for eksempel for å fastslå skadeomfang).

CMI Guidelines er stort sett samsvarende med IOPC Claims Manual. Dette er i og for seg naturlig, da begge bygger på praksis under 1992 Ansvarskonvensjonen. CMI Guidelines har imidlertid en mer generell inndeling av hvilke typer av krav som kan kompenseres, taler om «economic loss» (part II) og «preventive measures, clean up and restoration» (part III). Denne inndelingen svarer mer direkte til den inndelingen som man finner i Sjøl. § 191. Grunnen til at tapene er kategorisert mer detaljert i IOPC Claims Manual, antar jeg at dette er denne veiledningen jevnt over er mer uttømmende og konkret utformet på bakgrunn av praksis fra IOPC Fund. Den bærer også preg av at den først og fremst har et praktisk formål med tanke på den som skal rette krav mot IOPC.

### *Gjenoppretting og forebyggende tiltak*

Utgifter til gjenoppretting av naturen som følge av forurensning, samt utgifter som følge av tiltak for å avverge eller begrense forurensning, kan erstattes etter sjøloven § 191 (2). Dette innebærer

---

<sup>123</sup> Oversatt fra IOPC Claims Manual side 4

den begrensning at man for skade ved forringelse av miljøet, kun kan få erstattet kostnader tilknyttet tiltak for gjenoppretting, avvergelse eller begrensning av forurensningsskade.

Det er et vilkår at det gjenopprettende tiltak er eller vil bli gjennomført, jfr. sjøloven § 191 (2) annet punktum. Dette har dels sammenheng med det erstatningsrettslige vilkåret at skadelidte må kunne påvise et økonomisk tap for å ha krav på erstatning.<sup>124</sup> Det har også sammenheng med det miljørettslige synspunktet at naturen og naturressursene ikke er et gode som grunneieren ikke har fritt herredømme over. Skadelidte kan derfor ikke avslå naturaloppfyllelse i form av gjenoppretting, og kreve penger i stedet.<sup>125</sup>

Både utgifter som knytter seg til selve tiltaket, og kostnader som har oppstått i samband med gjennomføringen av tiltaket, kan erstattes. For eksempel, dersom et tiltak har ført til skade på veier, bygninger, kaianlegg eller lignende, kan slike tiltak som utgangspunkt kreves kompensert. Adgangen til kompensasjon vil heller ikke være begrenset av hvorvidt et tiltak faktisk har vært vellykket eller ikke. Hva gjelder de gjenopprettende tiltak, er dette omfattet av definisjonen i sjøloven § 191 (2) litra a, og erstattes som en konekvens forurensningen.

Hva gjelder tiltak for å avverge skade, er det presisert i sjøloven § 191 (2) litra b bestemmelsen at i tillegg til utgiftene til selve tiltaket, kan også skade og tap som følge av tiltaket avverges. Siden slike tiltak kan gjøres gjennomføres uten at det oppstår noen forurensningsskade, er det derfor presisert i bestemmelsen at skade og tap i samband med tiltaket også kan erstattes.

---

<sup>124</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 397.

<sup>125</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 396.

Videre vil kostnader tilknyttet engasjert personell kunne erstattes. Dette gjelder først og fremst lønninger til de som er ansatt i virksomheter engasjert i opprydning eller forebygging, men det omfatter også kost og losji.<sup>126</sup>

På grunn av bekymring for dyrs velferd, blir det ofte nedlagt store ressurser i å ta hånd om og rengjøre dyr som er utsatt for eller truet av oljesøl. Kostnader påløpt i sammenheng med denne type operasjoner, kan erstattes, så fremt tiltaket ellers fremstår som rimelig. I samme situasjon kommer gjenoppretting av miljøet som sådan, altså tiltak der man egentlig ivaretar allmennhetens interesser. Som jeg kommer inn på nedenfor, vil ikke skader på miljøet som sådan danne grunnlag for erstatning etter sjøloven, men man kan altså få erstattet utgifter tilknyttet gjenoppretting av skader som krenker allmennhetens interesser.

En forutsetning for erstatning for utgifter til tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, er at det foreligger en «umiddelbar og betydelig fare» for at skaden skal inntre, jfr. sjøloven § 191 (2) litra b. Det stilles ikke vilkår om at det skal være fare for forurensning av et visst omfang, men det skal foreligge en kvalifisert fare for forurensning.

Det er ikke et vilkår at tiltak for å avverge eller begrense skade er vellykkede for at de skal gi grunnlag for kompensasjon. I tilfelle der man gjennomfører et tiltak for å avverge skade på for eksempel et oppdrettsanlegg, og dette ikke lykkes, vil man kunne kreve dette dekket, selv om man samtidig er berettiget til kompensasjon for den skade som er inntrådt på eiendommen i tillegg<sup>127</sup>. Etter min mening

---

<sup>126</sup> IOPC Claims Manual side 22.

<sup>127</sup> Dette gjelder riktignok bare i den utstrekning tiltaket oppfyller de øvrige vilkår til erstatning i de konvensjonsbaserte regler, og ved skade i form av

fremstår dette som rimelig, da det legger til rette for at man skal foreta forebyggende tiltak. Jeg vil også anta at de totale kostnader som følge av et oljesøl vil bli minimalisert som følge av dette, da det må antas at storparten av de forebyggende tiltak i stor grad avverger ytterligere tap i de fleste tilfelle.

Videre, så kan det her knytte seg spørsmål om tidspunktet da det aktuelle tiltak ble iverksatt, fordi tiltaket og skaden fant sted på slike ulike tidspunkter at man diskutere sammenhengen mellom tiltaket og skaden. Kravet til årsakssammenheng kan være oppfylt, selv om et preventivt tiltak ikke i utgangspunktet var rettet mot en særlig hendelse. Det er antatt at også kostnader i forbindelse med permanent beredskap kan kreves dekket. Her kan imidlertid en vanskelig grensegang oppstå<sup>128</sup>. Ved permanent beredskap mot oljesøl, vil spørsmålet være hvor mye av kostnadene knyttet til denne kan erstattes. De utgifter man har til personell, forbruk av materiell etc., under selve operasjonen for å avverge eller rydde opp etter en skade, må kunne kreves dekket. Spørsmålet er hvor langt bak i tid adgangen til å få dekket utgiftene strekker seg. Kan for eksempel leie av lager for å oppbevare oljevernutstyr kreves dekket? Utstyret er anskaffet og oppbevart i påvente av et mulig oljesøl, og tiltaket er i utgangspunktet rettet mot en generell risiko for ulykker, ikke mot noen konkret hendelse. IOPC Claims Manual uttaler på side 22: «If a public authority, as part of its contingency planning, has purchased and maintained materials or equipment so that they are immediately available to respond should an oil spill occur, compensation is paid for a reasonable part of the purchase price of the items actually used. This is usually based on a daily rate

---

«foringelse av miljøet», jfr. sjøl. § 191, erstattes kun rimelige tiltak til gjenoppretting.

<sup>128</sup> Falkanger & Bull s. 180.



that is calculated in such a way that the capital cost of the item is recovered over its expected useful working life, plus a proportion of the costs of storing and maintaining the equipment. A reasonable element of profit would also be included if the equipment were owned by a private contractor.»

Sjøloven § 206 gir de konvensjonsbaserte reglene anvendelse på utgifter til tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, uansett hvor tiltaket er truffet. Dette er også illustrert i saken Kihnu.<sup>129</sup> Den Estiske tankeren Kihnu grunnstøtte 16. januar 1993 nærme Tallin havn, og finske og estiske myndigheter iverksatte en operasjon for å forhindre forurensningsskade. De finske myndigheter, som var part i Ansvarskonvensjonen, fikk dekket sine kostnader av 1971 fondet. Estland var ikke part i konvensjonene. Fordi tiltaket hadde til formål å avverge skade i konvensjonsstaten Finland, fikk imidlertid de estiske myndigheter også erstattet sine utlegg. At tiltaket også hadde til formål å avverge skade i Estland, ble ikke tillagt betydning og ga ikke grunnlag for avkorting av erstatningskravet.

#### «*Post-spill studies*»

Studier av forurensningsskade, her omtalt som «post- spill studies», med det formål å avdekke skadenes omfang, samt å kartlegge ringvirkninger, kan erstattes i medhold av 1992 Ansvarskonvensjonen, jfr. sjøloven § 191. Slike undersøkelser vil ofte være nødvendig for å klarlegge hvilke tiltak som er nødvendig å iverksette. Begrensningen her ligger først og fremst i at en slik studie vil være som ledd i et gjenopprettende tiltak, slik at kostnadene kun blir erstattet i den utstrekning de ansees som rimelige, jfr. sjøloven § 191 (2)

---

<sup>129</sup> IOPC Annual Report 1997 side 66.

Miljøskade som påvirker miljøet både på land og i havet, kan gi grunnlag for vidtrekkende forskning og utredning. Slike utredninger vil tidvis være nødvendige for å kartlegge skadens omfang og hvilke tiltak som er egnet for å begrense skadevirkningen. Slike studier vil ikke være nødvendig ved alle typer utslipp og vil normalt være aktuelt kun ved store utslipp der det er klare tegn på at en omfattende miljøskade har oppstått.<sup>150</sup> Studiens omfang bør være forholdmessig ut fra omfanget av oljesølet og de påregnede følgene av det.<sup>151</sup>

Grensen må derfor trekkes i forhold til hva den ansvarlige etter sjøloven kapittel 10 plikter å betale. Dette er ikke eksplisitt regulert i Ansvarskonvensjonen eller Sjøloven, men i IOPC Claims Manual er det drøftet hvorvidt Ansvarskonvensjonen kommer til anvendelse på slike utgifter. Denne utredningen kan grovt oppsummeres slik at kostnadene må være rimelige i forhold til forurensningsskaden karakter og omfang. Det stilles krav til undersøkelsens kvalitet og objektivitet, samt undersøkelsens formål og pris<sup>152</sup>.

### *Rimelighetsbegrensningen*

Utgifter til gjenopprettende tiltak ved forringelse av miljøet og tiltak for å fastslå skadeomfanget, erstattes kun i den utstrekning tiltaket er «rimelig», jfr. sjøloven § 191 (2) litra a. Det samme gjelder i forhold til tiltak med formål å avverge eller begrense forurensningsskade, jfr. sjøloven § 191 (2) litra b. Til sammenligning, er det kun studier for å fastslå omfanget av miljøskader, som er underlagt en rimelighetsbegrensning i OPA 90.

---

<sup>150</sup> IOPC Claims Manual side 31.

<sup>151</sup> IOPC Claims Manual side 32.

<sup>152</sup> IOPC Claims Manual side 32.

Rimelighetsbegrensningen i sjøloven § 191 har et dynamisk element, for dens innhold vil til enhver tid være avhengig av hvordan man prioriterer hensynet til gjenoppretting og bevaring av naturen opp mot de økonomiske kostnadene. Som vi skal se, vil selve vurderingen av hva som er rimelig, være en proporsjonalitetsvurdering. Hvilke faktorer som til enhver tid er proporsjonale med hverandre, vil imidlertid avhenge av hvordan man verdsetter de forhold som inngår i vurderingen. For eksempel anser Kyst og Fiskeridepartementet i dag at rensing av sjøfugl for olje er et rimelig tiltak, selv om dette er svært kostnadskrevende. Tidligere anså man ikke dette for å være et rimelig tiltak, men på grunn av at den alminnelige oppfattningen av dyrenes verd er endret,<sup>133</sup> har man latt dette forholdet spille inn. Det gjenstår imidlertid å se hvordan en domstol vil vurdere dette. Denne rimelighetsbegrensningen vil til enhver tid være avhengig av den til enhver tid tilgjengelige teknologi, og hvordan man prioriterer ulike verdier i forhold til hverandre.

Av forurensningsloven § 58 (1) følger også at tiltak til gjenoprettelse av miljøet bare kan erstattes i den utstrekning de er rimelige. I forarbeidene<sup>134</sup> til bestemmelsen pekes det på en forholdsmessighetsvurdering:

«Erstatningsvernet er imidlertid begrenset til «rimelige utgifter» i denne forbindelse. Som anført i pkt 5.3.3.3 skal det imidlertid ikke trekkes snevre grenser for hva som er rimelig utgift i så henseende. Riktignok ligger det i dette at ikke et hvilket som helst beløp kan kreves for å gjenopprette miljøet. 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.

---

<sup>133</sup> Eksempelet er hentet fra Anne-Karin Nesdam sin prøveforelesning over selvvalgt emne, «Tiltaksplicht ved akutt forurensning i skipsfart», den 15. november 2007, Juridisk Fakultet, UiO.

<sup>134</sup> Ot.prp. Nr 33 (1988-89) side 109-110.

Bestemmelsen krever ikke at miljøet skal la seg gjenopprette til sin tidligere tilstand. Også delvis gjenoppretting skal kunne kreves erstattet, jf passusen om at allemannsretten « i størst mulig utstrekning » skal kunne utøves som tidligere.»

Jeg skal i det følgende si noe om innholdet av denne rimelighetsbegrensningen på bakgrunn av den underliggende konvensjonspraksisen.

IOPC Claims Manual sier følgende om innholdet av rimelighetsbegrensningen på side 21: «Claims for the costs of measures to prevent or minimize pollution damage are assessed on the basis of objective criteria. The fact that a government or other public body decides to take certain measures does not in itself mean that the measures are reasonable for the purpose of compensation under the Conventions. The technical reasonableness is assessed on the basis of the facts available at the time of the decision to take the measures. However, those in charge of the operations should continually reappraise their decisions in the light of developments and technical advice.»

I IOPC Claims Manual utdypes hva som ligger i villkåret til rimelighet for at krav på erstatning som følge av oljesøl. Følgende kriterier bør oppfylles: «

- the measures should likely be to accelerate significantly the natural process of recovery
- the measures should seek to prevent further damage as a result of the incident
- the measures should, as far as possible, not result in the degradation of other habitats or in adverse consequences for other natural or economic resources
- the measures should be technically feasible
- the costs of the measures should not be out of proportion to the extent and duration of the damage and the benefits likely to be achieved.»

I dette utdraget dras de gjenopprettende tiltaks effekt inn i rimelighetsvurderingen, slik at denne vurderingen også får preg av å være en slags nytte-/kostnadsvurdering. I tillegg framheves også at naturen har en stor evne til å rehabilitere seg selv og at i de fleste tilfelle av ulykker som her er omtalt vil de miljømessige konsekvenser være forholdsvis små. Dette må tas hensyn til i rimelighetsvurderingen.

Wetterstein<sup>135</sup> oppsummerer denne vurderingen slik at utgangspunktet må være en objektiv vurdering av de faktiske omstendigheter i lys av tidspunktene da den relevante informasjonen var tilgjengelig. Sentralt her vil også være hvorvidt tiltaket var egnet til å verne eller gjenopprette miljøet ut fra informasjonen som faktisk var tilgjengelig, slik at tiltaket etter en objektiv vurdering framsto som rimelig på bakgrunn av de faktiske omstendigheter da det ble besluttet iverksatt.

CMI Guidelines lister opp ulike momenter for vurderingen som bør bli tatt hensyn til ved vurderingen av hvorvidt et tiltak er rimelig. Det pekes her på at rimelighetsbegrensningen kommer inn i 3 relasjoner. Det er i forhold til gjenopprettende tiltak ved skade på miljøet, skadeforebyggende tiltak og ved opprydning av selve oljen. Gjenopprettende tiltak omfatter også tiltak som er egnet for å bidra til at naturen kan gjenopprette seg selv.

CMI Guidelines pkt 12 (d), inneholder generelle momenter som inngår i rimelighetsvurderingen. Det første momentet, pkt 12 (d) (i), peker på hvilket forhold et gjenopprettende tiltak skal vurderes opp mot. Det er de endringer i miljøet som faktisk er forårsaket av utslippet av olje som skal legges til grunn i vurderingen. Det må avgrenses mot endringer som er forårsaket av andre forhold, uavhengig av om disse er av menneskelig eller naturlig art.

---

<sup>135</sup> Wetterstein, Redarens Miljøskadeansvar side 180

Pkt (ii) peker på at de tiltak som skal anvendes, må være teknisk sett egnet og være av en slik karakter at de mest sannsynlig vil bidra til gjenoppretting av miljøet i det rammede område. Tiltaket bør bidra til et sunt biologisk miljø, der de typiske organismene for dette miljøet eksisterer og fungerer normalt.

Første del av pkt (ii) stiller således krav til at tiltaket skal være egnet for sitt formål, for at det skal kunne bli ansett som rimelig. Andre del av dette punktet, avgrenser mot tilfelle der tiltak ikke kan anses rimelig, i form av å stille krav til hva som bør være formålet. Sagt på en annen måte, tiltak som ikke fremmer det biologiske mangfold, vil bare bli ansett for å være rimelig dersom noen av de andre villårene er til stede med såpass stor tyngde at det veier opp for dette.

Et eksempel på at et tiltak ikke fremmer det biologiske mangfold, er der man setter fyr på utsluppet olje som har nådd kystlinjen. De organsimer lever der, vil sannsynligvis dø i denne brannen. Imidlertid, kan et slik tiltak likevel anses for å være rimelig der man ikke har alternativer, og organismene uansett vil gå tapt som følge av forurensningen.

Pkt (iii) peker på den situasjon at der miljøet, på bakgrunn av sin art og skadens omfang, vil gjenopprette seg selv i løpet av kort tid. Dersom skaden vil forsvinne av seg selv innen viss periode, taler dette i mot at omfattende og kostbare tiltak skal settes i verk. Der et tiltaket vil ha den virkning at den naturlige gjenoprettelsen påskyndes, vil det være et moment i rimelighetsvurderingen, der man må se på forholdet mellom kostnadene og effekten i form av hvor mye raskere miljøet blir gjenoprettet. Det må antas at andre utgifter som følge av forurensningen, så som tapt fortjeneste i turistnæringen, vil bli redusert dersom perioden forurensnings-skaden eksisterer forkortet, slik at tiltaket også på denne bakgrunn kan ha en positiv effekt.

Så sant et tiltak ellers er egnet til å bidra til gjenopprettingen av miljøet, peker nok pkt (iv) på det viktigste og det moment som lettest vil bli gjenstand for tvil. Pkt (iv) trekker frem at det må være proporsjonalitet mellom et tiltaks kostnader, og det formål man søker å oppnå. Med proporsjonalitetskravet menes at det må være forholdmessighet mellom de faktiske kostnadene de resultater som man med rimelighet kunne forvente å oppnå. Dette er et spørsmål om hvordan man prioriterer de ulike verdier opp mot hverandre, og vurderingen må tas på bakgrunn av subjektiv en oppfatning av miljøets verdi. Synspunktet synes å være i overensstemmelse med den som følger av forurensningsloven, og illustrerer det som er nevnt innledningsvis om at hva som er rimelig vil til enhver tid være avhengig menneskers prioriteringer.

#### *Tingsskade, særlig om skade på fast eiendom*

Tingsskade er et vidt begrep. Begrepet «ting» er i seg selv et vidt begrep, uten skarpe avgrensninger. Det er vanskelig å gi en uttømmende definisjon av begrepet her, men for framstillingen videre legges det til grunn som sikkert at fast eiendom og løsøre omfattes av begrepet.

Det er utvilsomt at slike tap i form av skade på løsøre omfattes av sjøloven § 191 (2). Særlig skade på gjenstander brukt i næring vil være praktisk. For eksempel kan fiskeren få erstattet sitt tap dersom hans garn må kasseres uten som følge av skade påført dem av oljesøl. Også gjenstander brukt utenfor næring må kunne erstattes. Et eksempel er der lystbåter blir påført skade i form av varig misfarging som følge av oljesøl.

Oljesøl vil imidlertid sjelden påføre noen skade utover at tingen blir tilgriset med olje. Gjenoppretting i form av fjerning av oljen, vil derfor være det mest praktiske tiltaket der en ting blir utsatt for olje. I dette tilfellet vil det imidlertid ikke være snakk om «skade ved forringelse av miljøet», jfr. Sjøl § 191 (2) annet punktum, og en

antitetisk forståelse av bestemmelsen tilsier derfor at ved andre skader enn «skade ved forringelse av miljøet» er adgangen til erstatning ikke begrenset til kostnader som følge av rimelige tiltak til gjenoppretting.

At skade ved forringelse på miljøet som sådan ikke erstattes er i tråd med miljøretten ellers<sup>136</sup>, der skadelidte ved miljøskade vanligvis ikke har krav på penger utover gjenopprettingen av miljøet. I dette tilfelle vil det altså ikke være snakk om forurensningsskade av miljøet, men forurensningsskade på ting.

Noen tilsvarende regel for tingsskader fines ikke, og dersom man kan påvise et tap, må man kunne få erstattet dette. Her gjelder det alminnelige prinsippet om full erstatning. Dette medfører kun at skadelidte økonomisk sett skal holdes skadesløs og at han selv skal kunne velge hvordan han skal anvende pengeerstatningen.

Erstatning for skade på fast eiendom kan imidlertid volde større problem. Man kan riktignok få erstattet utgifter med opprydning og gjenoppretning, så sant vilkårene for dette ellers er til stede. Problemene reiser seg imidlertid der en privat eiendom som sådan blir påført permanent skade som følge av oljesøl. Jeg sikter til det tilfelle at for eksempel en strandeiendom har vært eiet av den samme familien i en årrekke, og familien verdsetter dette stedet mye. Som følge av oljesøl, og inngripende tiltak, med for eksempel anleggsmaskiner, for å fjerne oljesølet, blir eiendommen påført permanent skade. Dens opprinnelige, naturlige tilstand er endret, og det er klart at de eiendomsberettigede mener de har lidt et tap som følge av dette fordi eiendommens affeksjonsverdi og bruksverdi i et rekreasjonsøyemed er redusert.

Spørsmålet blir om eieren av eiendommen kan kreve erstattet skaden på eiendommen som sådan. Man må her ta stilling til om

---

<sup>136</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 396



skade på fast eiendom, typisk en tomt, er en ren miljøskade, eller om det er en tingsskade. Noe entydig svar på dette finnes ikke. En del skader på en fasteiendom, kan karakteriseres som tingsskade, og andre må anses skade på miljøet som sådan. De skader som må anses som «forringelse av miljøet», underlegges de begrensninger som følger av § 191 (2) annet punktum.

Det samme må også antas å gjelde ved permanent skade på andre eiendommer. Det er kun kostnadene til gjenoppbyggingen som kan bli erstattet. I tilfelle en slik eiendom eller gjenstand selges, kan man argumentere for at eieren har lidt en tapt fortjeneste, fordi dens markedsverdi vil bli redusert som følge av skadene. En reduksjon i salgssum kan derfor erstattes som et krav på tapt fortjeneste, jfr. sjøloven § 191 (2) litra a. Dette vil imidlertid forutsette at eieren kan sannsynliggjøre at et slikt tap vil inntreffe.

Områder som er tilgjengelige for allmennheten, vil komme i en annen stilling. Man er her over på de rene miljøskader, og det vil kun være gjenoppbyggingskostnader som kan erstattes. Det ytes kun kompensasjon der gjenoppbygging har eller vil bli foretatt, jfr. Sjøloven § 191 (2) annet punktum.

#### *Økonomisk tap i fiskeri- og marin- relaterte næringer*

Økonomisk tap i fiskerinæring er særlig behandlet i IOPC Claims Manual. Noe av grunnen til dette, er at det her dreier seg om utnyttelse av en allemannsrett, og skade på en slik gir ikke i seg selv grunnlag for kompensasjon. Imidlertid, så kan tapt fortjeneste erstattes etter sjøl § 191 (2) litra a. Spørsmålene reiser seg i forhold til i hvor stor utstrekning adgangen til å kreve kompensasjon strekker seg. I denne situasjonen vil det være særlig relevant å finne ut om tredjemenn og kontraktsparter kan kreve erstatning, da de maritime næringer ofte tjener som råvareleverandører til andre parter.

Tap i maritime næringer kan være tapt fortjeneste som følge av forringelse av miljøet i dets egenskap å være næringsgrunnlag. Typisk når fiskestammen blir redusert som følge av forurensning og man ikke kan bedrive fiske som forutsatt. Man kan da være berettiget til erstatning for indirekte tap som følge av dette, jfr. sjøloven § 191 (2).

Spørsmål om erstatning for indirekte tap kommer ofte opp for IOPC Fund<sup>137</sup>. Fondet har ansett tap hos personer som er direkte avhengige av inntekter fra kyst eller sjøbasert aktivitet, for eksempel fiskere og hoteller og restauranter i tilknytning til kysten, som erstatningsmessig. På den andre side, har krav for skade på fiskebanker på grunn av sen-effekter av oljeutslipp blitt avvist. Begrunnelsen var imidlertid at saksøkerne ikke var i stand til å vise at noen varig skade faktisk hadde oppstått.<sup>138</sup> Den nærmere avgrensningen av slike krav vil imidlertid bero på om det foreligger adekvat årsakssammenheng.

Man kan videre tenke seg at to typer tap oppstår innen fiskerinæringen. Det ene er tap som følge av at aktørene i maritime næringer ikke får utnyttet sitt utstyr som forutsatt, og man er her over i erstatning for tapt fortjeneste. Typisk tilfelle vil være der fiskeren ikke kan bedrive fiske som følge av at hans utstyr er skadet eller området han skal fiske i er hardt rammet av oljesøl. Tapt fortjeneste kan oppstå selv om man ikke er påført skade på eiendom som sådan. I det tilfelle at f. eks. fiskeutstyret vil bli ødelagt dersom man fisker i et område som er utsatt for oljesøl, vil man også kunne lide tapt fortjeneste dersom man unnlater å fiske med tanke på å spare utstyret. Man lider derfor et tap fordi man ikke fisker i frykt for at et større tap skal oppstå.

---

<sup>137</sup> IOPC Annual Report 2007.

<sup>138</sup> Wetterstein, Impairment Liability in Admiralty side 90.

Det siste tilfelle er skade på eiendom, for eksempel der fiskeutstyr eller annet produksjonsutstyr blir ødelagt eller tilgriset. Det vil i dette tilfelle være snakk om et direkte tap som behandles sammen med andre eiendomsskader som beskrevet ovenfor.

### *Økonomisk tap i turistnæringer*

På samme måte som marin- og fiskeri relatert industri, står turistnæringen langs kysten i en særstilling når det gjelder hvordan den kan rammes av forurensningsskade som følge av oljesøl. Turistnæringen baserer seg i stor grad på naturomgivelser, rene strender osv, og kan derfor bli svært hardt rammet dersom kystområdene tilgrises av olje. I ytterste konsekvens kan næringsgrunnlaget forsvinne for en lengre periode, noe som vil ha dramatiske følger. Særlig gjelder dette mindre steder langs kysten som i stor grad er bygget opp rundt turisme.

Enkelte aktører vil bli mer direkte rammet enn andre. Hoteller etc. i strandsonen som må holde stengt og vil lide et tap som følge av forurensningen, vil kunne bli rammet ganske direkte. Her vil imidlertid grensespørsmål kunne oppstå. For eksempel kan man reise spørsmålet om råvareleverandøren til en restaurant som må holde stengt, kan kreve erstattet sitt tap fordi han ikke kan selge til denne restauranten slik som han pleier. Indirekte tap er som nevnt i prinsippet erstatningsberettiget, men hvor langt denne adgangen strekker seg, vil være avgjøres av hvorvidt det foreligger adekvat årsakssammenheng i norsk rett.

I CMI Guidelines og IOPC Claims Manual, er det pekt på de samme kriteria som for tap i marin- og fiskerirelaterte næringer, ved avgjørelsen av om et krav omfattes av reglene eller ikke.

Ut over dette, vil problemene knyttet til å vinne gjennom med et krav være forbundet med å få dokumentert omfanget av den tapte fortjeneste. Turistnæringen er utsatt for fluktuasjoner. Været vil for eksempel ha stor innvirkning på hvor god en sesong har vært. En

måte å dokumentere tapet på, vil derfor være å legge gjennomsnittet av de siste års omsetning til grunn, og slik sett beregne tapt omsetning.<sup>139</sup>

### *Personskader*

Personskader kan også erstattes etter sjøloven § 191. Dette er i samsvar med hva som følger av forurensningsloven kapittel 8.<sup>140</sup> Personskadekrav har ingen særbehandling i miljøskaderettslig henseende<sup>141</sup>. IOPC fondet har svært begrenset med praksis i forhold til personskader, da det er mer sjeldent at personskader oppstår som følge av forurensing av olje. Skader som følge av brann, eksplosjoner og sammenstøt faller utenfor definisjonen av forurensingsskade i sjøloven § 191. Imidlertid har man dekket legeutgifter til personer som har skadet seg under gjenopprydningsoperasjoner. Dette skjedde blant annet i samband med saken Braer<sup>142</sup>. For øvrig skal personskadekrav behandles i samsvar med skadeerstatningsloven kapittel 3.

## **6.6.3 «Forurensingsskade» i OPA 90**

Det er særlig definisjonen av forurensingsskade som skiller OPA 90 fra 1992 Ansvarskonvensjonen<sup>145</sup>. Definisjonen i OPA 90 er

---

<sup>139</sup> CMI Guidelines side 27.

<sup>140</sup> Karnov note 218 til forurensningsloven.

<sup>141</sup> Wetterstein, Redarens Miljöskadeansvar side 120.

<sup>142</sup> IOPC Annual Report. 2006 side 60.

<sup>145</sup> CMI Guidelines, Introductory Note; «The Act [OPA 90] set out a detailed framework of compensation quite different from the concept «pollution damage» as defined in the Civil Liability and Fund Conventions, and the Protocols thereto. This definition is couched only in very general

betydelig videre enn den tilsvarende definisjon i 1992 Ansvarskonvensjonen. Det er særlig på 3 punkt de skiller seg fra hverandre. OPA 90 tilkjenner nemlig erstatning for skade på naturen som sådan, krav på tapte inntekter og skatter for det offentlige og en videre adgang for den skadelidte til å bli kompensert for sine lidte tap ved skade på miljøet som sådan.

OPA 90 sec 1002 regulerer hva som skal ansees som kompensabel skade. I OPA 90 er beskrivelsen av hvilke skader som kan erstattes mer detaljert utformet, og bærer også preg av å legge et videre innhold i begrepet forurensningsskade. Definisjonen tar utgangspunkt i hvilke typer av tap som kan kreves erstattet.

Som i sjøloven § 191, finner vi også her sontringen mellom kostnader tilknyttet til gjenoppretting av miljøet, og krav på erstatning for skader som er oppstått som en følge av forurensningen.

Hva gjelder opprydningskostnader, følger det av sec. 1002, at alle kostnader forbundet med opprydning, uavhengig av hvem som har betalt dem, kan erstattes. Selv om den lovtekniske tilnærmingen er noe forskjellig fra norsk rett, vil de samme typer krav kunne erstattes her. Imidlertid er tiltak for å begrense skade eller gjenopprette miljøet er etter OPA 90 ikke underlagt noe krav om at tiltaket må være «rimelige». Det prinsipielt største skille finnes likevel i forhold til hvilke typer av skade som kan erstattes etter de to regimer.

#### *«Removal Costs»- kostnader forbundet med gjenopprettende tiltak*

Sec. 1002 (b) beskriver hva som kan kreves erstattet i forbindelse med gjenopprettende tiltak. Bestemmelsen er todelt. Bokstav a taler

---

terms, leaving the scope for uncertainty as to the types of recoverable claim.»

om kostnader som er pådratt av amerikanske myndigheter eller en indianerstamme. Bokstav b taler om skader som er pådratt av andre enn de som er nevnt i bokstav a, for eksempel privatpersoner. Bestemmelsen kan oppsummeres slik at reparasjon og gjenopprettelseskostnader er erstatningsberettiget, uten at nærmere krav stilles til hvem som har lidt kostnadene eller tiltakets form, innhold og effekt.

Sec 1002 (b) COVERED REMOVAL COSTS AND DAMAGES (1) REMOVAL COSTS, lyder:

- (A) all costs incurred by the United States, a State, a Indian tribe under subsection (c), (d), (e), or (1) of section 311 of the Federal Water Pollution Control Act, under the Intervention of the High Seas Act (33 U.S.C. 1471 et seq.), or under State law; and
- (B) any removal costs incurred by any person for acts taken by the person which are consistent with the National Contingency Plan.

Bestemmelsen har mye av det samme innholdet som den tilsvarende bestemmelsen i sjøloven § 191, men OPA 90 inneholder ikke noen begrensning i form av at tiltakene må være rimelige. Dette har betydning i flere retninger. For det første, ser man at Polluter Pays Principle er gjennomført fullt ut i denne bestemmelsen, riktignok med den begrensning som følger av ansvarsbegrensningsreglene. For det andre, stilles det ikke noe krav til metodene som skal benyttes for at man skal kunne få kompensert sine utgifter i samband med et slikt tiltak. Også tiltak som kan karakteriseres som svært lite effektive, vil gi grunnlag for kompensasjon. Man risikerer derfor en lite rasjonell utnyttelse av ressursene. Siden det blant annet på grunn av ansvarsbegrensninger kun er en begrenset mengde ressurser som er tilgjengelig, er det derfor et poeng at disse blir utnyttet mest mulig effektivt. Det er for eksempel en risiko for overdimensjonerte operasjoner der entreprenører tar på seg opprydningen i etterkant av et oljesøl. Bestemmelsen er således videre utformet enn sjøloven § 191 når det gjelder hvilke typer kostnader som omfattes.

I dette til kan det forekomme et tilfelle av overlapping mellom OPA 90 og 1992 Ansvarskonvensjonen. Dersom et tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade som beskrevet i sjøloven § 206, (1) litra c treffes i USA sitt farvann slik at de er omfattet av OPA 90, vil begge regelverk få anvendelse. Etter sjøloven § 206, er 1992 Ansvarskonvensjonen nemlig anvendelig uansett hvor et slik tiltak er truffet.

«*Damages*». *Skadeerstatning*

OPA 90 sec 1002 (b) (2) regulerer adgangen til erstatning for de skader som forårsakes av oljen som unnslipper. De ulike tapene er som nevnt delt inn i 6 kategorier, som jeg i det følgende vil gjennomgå.

Bestemmelsen, OPA sec 1002 (b) (2) Damages, lyder slik:

(2) Damages

The damages referred to in subsection (a) of this section are the following:

(A) Natural resources

Damages for injury to, destruction of, loss of, or loss of use of, natural resources, including the reasonable costs of assessing the damage, which shall be recoverable by a United States trustee, a State trustee, an Indian tribe trustee, or a foreign trustee.

(B) Real or personal property

Damages for injury to, or economic losses resulting from destruction of, real or personal property, which shall be recoverable by a claimant who owns or leases that property.

(C) Subsistence use

Damages for loss of subsistence use of natural resources, which shall be recoverable by any claimant who so uses natural resources which have been injured, destroyed, or lost, without regard to the ownership or management of the resources.

(D) Revenues

Damages equal to the net loss of taxes, royalties, rents, fees, or net profit shares due to the injury, destruction, or loss of real property, personal property, or natural resources,

which shall be recoverable by the Government of the United States, a State, or a political subdivision thereof.

(E) Profits and earning capacity

Damages equal to the loss of profits or impairment of earning capacity due to the injury, destruction, or loss of real property, personal property, or natural resources, which shall be recoverable by any claimant.

(F) Public services

Damages for net costs of providing increased or additional public services during or after removal activities, including protection from fire, safety, or health hazards, caused by a discharge of oil, which shall be recoverable by a State, or a political subdivision of a State.

### *Natural resource*

Erstatning for skade påført naturressurser har som nevnt ingen parallell i sjøloven § 191.

Med naturressurs, siktes her til miljøet som sådan. Siden det er så vidt forskjellige løsninger i norske og amerikanske regler på dette punktet, er det interessant å se hvor langt adgangen til å få erstatning strekker seg i OPA 90. Videre er det interessant å se hvorfor de amerikanske lovgivere har vurdert dette tema annerledes enn man gjorde ved vedtagelsen av Ansvarskonvensjonene. Denne type erstatning reiser også prinsipielle spørsmål, for eksempel hvem som har krav på slik erstatning og hvordan erstatningen skal utmåles.

Jeg vil først gjøre rede for innholdet i denne bestemmelsen, hovedsakelig på bakgrunn av en språklig fortolkning av ordlyden.

Skade på, tap av, ødeleggelse av og tap av bruksverdi på naturressurs gir grunnlag for erstatning etter OPA sec 1002 (b) (A). Det må således være en forringelse av miljøet, men det er ikke et krav at forringelsen har en økonomisk karakter.

I sec 1001 (20) er innholdet av naturressurs definert. Definisjonen er vid, og inkluderer både landområder, vann, luft og sjø, samt det biologiske mangfold og det som sorterer herunder.



OPA 90 sec. 1001 (20) definerer innholdet av begrepet «natural resources»:

(20) "natural resources" includes land, fish, wildlife, biota, air, water, ground water, drinking water supplies, and other such resources belonging to, managed by, held in trust by, appertaining to, or otherwise controlled by the United States (including the resources of the exclusive economic zone), any State or local government or Indian tribe, or any foreign government;

Der er imidlertid et vilkår at naturressursen hører til, er administrert eller kontrollert av en «trustee» på vegne av føderale myndigheter, delstatsmyndigheter, indianerstamme eller en utenlandsk myndighet. Man ser derfor at privatpersoner og allmennheten som sådan ikke direkte tilgodesees for slik skade. Det er staten, lokale myndigheter og indianerstammer som opptrer på vegne av befolkningen som kan være skadelidt. På samme måte kan utenlandske «trustees» reise krav som følge av at det er oppstått skade på miljøet i andre lands territorier.

Den skadelidte, representert ved «the trustee», kan derfor i amerikansk rett få økonomisk kompensasjon for ikke-gjenopprettelig miljøskade. Dette kan også forklare hvorfor de gjenopprettende tiltak ikke er underlagt noen rimelighetsbegrensning i amerikansk rett, da hele skaden uansett skal erstattes.

Videre kan rimelige kostnader i samband med å kartlegge skadens omfang erstattes, jfr. OPA sec 1002 (b) (2) (A). Jeg vil anta, at med vilkåret «rimelig», stilles krav til undersøkelsens pris, egnethet og omfang. Man må her forsøke å kartlegge skaden tilstrekkelig på en økonomisk effektiv måte.

En nærmere illustrasjon av akkurat hvilke verdier som erstattes, drøfter jeg i samband med erstatningsutmålingen, da denne gir opphav til ulike spørsmål. En sak er at det er adgang til erstatning for rene miljøskader, problemene reiser seg i forhold til akkurat hvilke verdier som skal ligge til grunn for utmålingen.

### *Real or personal property*

Skade påført «personal property»<sup>144</sup> eller fast eiendom (real property), er gjenstand for kompensasjon etter OPA 90 sec 1002 litra (b)(2)(B). Om hvordan slike skader oppstår og arter seg, viser jeg til drøftelsen ovenfor om sjølovens regler for tingsskade. Det vil i dette tilfelle være snakk om erstatning for de typiske tingsskader, men bestemmelsen favner også videre. Den omfatter alle tap som følge av skade på tingen, samt økonomisk tap som følge av ødeleggelsen av den. Det er et vilkår, at den som søker kompensasjon for direkte skade på slike formuesobjekter, selv eier eller leaser den skadede gjenstand. Det er altså et krav om et visst tilknytningsforhold til skaden for å være berettiget til erstatning.

Virkingen av at man kan kreve selve skaden erstattet, er at man kan få økonomisk kompensasjon i tilfelle der det ikke er hensiktsmessig eller ønskelig med gjenoppretting. Typisk vil dette være et eksempel ved skade på installasjoner som ikke lenger er i bruk, da det i og for seg ikke er hensiktsmessig med gjenoppretting eller kompensasjon, men det har like fullt vært et økonomisk tap. Adgangen er således tilsvarende som i norsk rett.

### *Subsistence use.*

Ordlyden i OPA 90 sec 1002 litra (b)(2)(C) retter seg mot «damages for loss of subsistence use of natural resources». Med dette siktes til der man er forhindret fra å utnytte en naturressurs som ledd i selvhushold. Med «subsistence use» menes at man bruker «noe», i dette tilfelle en naturressurs, i det øyemed å livnære seg. Et

---

<sup>144</sup> Med personal property forstås i amerikansk rett ting som er underlagt noens eie, men som står i motsetning til fast eiendom. For eksempel kan det være finansielle instrumenter, løsøre eller imatrielle rettigheter. Se mer om dette; [http://en.wikipedia.org/wiki/Personal\\_property](http://en.wikipedia.org/wiki/Personal_property)

eksempel på tap av «subsistence use» vil være der fiskebestanden blir redusert, og man ikke lenger kan livnære seg av denne. Tapet vil således for eksempel bestå i kostnader til å måtte kjøpe matvarer et annet sted. Denne erstatningen, vil typisk være aktuell for indianere og urinnvånere i nordamerika, som lever på sin tradisjonelle måte. Fangstfolk kan også tenkes har praktisk nytte av denne bestemmelsen. Dersom man først anerkjenner deres rett til å bedrive selvhushold, er det således nødvendig at de får erstattet sine utgifter til å skaffe seg sin mat og råvarer fra et annet sted.

Alle som kan påvise en slik bruk av naturressursene, kan kreve erstatning, uten hensyn til eierforholdene eller administreringen av bruken av selve naturressursen. Vilkåret er at naturressursen er blitt forringet, gått tapt eller ødelagt. Det stilles derfor ikke noe krav om tilknytning til skaden ut over bruksinteressen.

En tilsvarende dekning finnes ikke etter sjøloven kapittel 10. Her er det kun tapt fortjeneste som erstattes, og dette peker på at tapet må ha oppstått i tilknytning til næringsvirksomhet. Slik kompensasjon er kanskje også lite praktisk, da det i Norge er svært få som lever direkte av naturressurser. Slik erstatning kan imidlertid tenkes for eksempel for samer som lever av eget fiske.

### *Revenues*

Med «revenues»<sup>145</sup> menes i dette tilfelle inntektene til amerikanske myndighetene. Det vil typisk være skatter, men også inntekter fra andre kilder som salg, verdipapirhandel eller tjenesteyting. Dette vitner om at skatter i amerikansk rett i større grad anses som inntekter enn i norsk rett. Tapte skatteinntekter vil ikke være

---

<sup>145</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/Revenues>

erstatningsberettiget etter norsk rett, herunder de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10.<sup>146</sup>

Det som erstattes etter bokstav b, er av tap skatter, royalties, renter, avgifter og fortjeneste på aksjer, der dette er forårsaket av skade på, ødeleggelse av eller tap av fast eiendom, «personal property»<sup>147</sup> (for eksempel løsøre, finansielle instrumenter) eller naturressurs. Det er føderale myndigheter, delstatsmyndigheter eller organer under disse som kan kreve slik erstatning. Det er de tap staten har som følge av at deres inntekter har blitt redusert som kan erstattes etter denne bestemmelsen. Eksempel på slikt tap, kan være reduserte skatter som følge av inntektstap i fiskerinæringene.

#### *Profits and earning capacity*

Tapt fortjeneste og redusert inntektsevne, kan erstattes med hjemmel i bokstav (E). Redusert inntektsevne («earning capacity») betyr at den fremtidige fortjeneste blir mindre. Dette betyr således at de fremtidige inntekter, vil bli mindre, og et krav om erstatning for tapt fortjeneste, vil således kunne sees på som et krav for tapt fortjeneste som ikke har inntruffet enda.

Tapet må skyldes skade, ødeleggelse eller tap av en naturressurs, fast eiendom eller «personal property». Det stilles ikke andre krav for at tapet skal være erstatningsberettiget, enn at det har årsakssammenheng med forurensingsskaden. Det går frem av bestemmelsen, at både eiere og andre tredjemenn som lider tap i form av redusert fortjeneste eller inntekt, kan få erstattet sine tap. Også personer med fjernere tilknytning kan være berettiget til erstatning under OPA 90. Eksempler på slike er hotelleiere og

---

<sup>146</sup> Dette er også sagt uttrykkelig i CMI Guidelines pkt. 7 (b) (ii).

<sup>147</sup> Se pkt. «Real or personal property».

videreformidlere av fisk.<sup>148</sup> Kretsen for av de personer som kan ha krav på erstatning er derfor vid. Det stilles for eksempel ikke krav om at tapet må ha oppstått som ledd i næring tilknyttet den gjenstand. Bestemmelsen må sees i samband med litra B, hvor eieren av den skadede gjenstand kan få erstatning. Denne bestemmelsen regulerer derfor adgangen til erstatning for de mer avledede typer tap, og tredjemenn kan erstattes. Hva gjelder de nærmere krav til årsakssammenheng, kommer jeg tilbake til dette nedenfor.

### *Public service*

Etter bokstav (F), kan netto økte kostnader ved forhøyelse av økt offentlig tjenestetilbud kreves erstattet, når disse er ytet i løpet av eller i etterkant av gjenopprettende tiltak. Eksempel<sup>149</sup> på dette kan være beskyttelse mot brann-, sikkerhets- eller helsefarer som oppstår i som følge av oljesøl. De økte farene som skaper behov for ekstra offentlig service, må være forårsaket av utslipp av olje, og det er statlige organer som kan søke slik erstatning.

## **6.6.4 Oppsummering**

Man ser at det er en forholdsvis vid krets av ulike typer skader og tap som kan utløse erstatningsplikt etter OPA 90. En rekke tap, så som skatter for statlige organer, og erstatning for skade på naturen som sådan, kan kreves erstattet.

Hva gjelder OPA, kan det påpekes at de Føderale myndigheter, delstatsmyndigheter og underlagte organer, har mulighet til å kreve tapte inntekter som følge av skade, ødeleggelse eller tap av fast eiendom, løseøre eller naturressurser. Videre vil offentlige organ

---

<sup>148</sup> Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 88.

<sup>149</sup> Enkelte eksempel er oppregnet i OPA sec. 1002 (b)(2)(F)

kunne kreve dekning av utgifter pådratt på grunn av utvidete offentlige tjenester som følge av oljeutslipp. Til sammenligning, kan det nevnes at tapte inntekter som følge av mindre skattegrunnlag har blitt avvist av IOPC Fund. Reduserte inntekter som følge av lavere skatter er erstatningsberettiget under OPA.<sup>150</sup>

Det mest prinsipielle forskjellen er likevel at OPA 90 tilkjenner kompensasjon for skade på miljøet som sådan.

## **6.7 Årsakssammenheng, særlig om grensen mot ikke erstatningsberettiget skade etter sjøloven kap. 10**

### **6.7.1 Innledning**

Den generelle definisjonen av forurensningsskade i sjøloven § 191, må avgrenses i forhold til hvor langt adgangen til erstatning strekker seg og hvilke aktører som har krav på erstatning. Dette gjøres i norsk rett med læren om adekvat årsakssammenheng. Dette tema er langt på vei løst på en annen måte i OPA 90 sec 1002, da denne definisjonen av forurensningsskade også regulerer hvem som har krav på erstatning.

### **6.7.2 Kravet om årsakssammenheng i sjøloven § 191**

Utgangspunktet i norsk erstatningsrett er at det må påvises en sammenheng mellom en påstått skadeårsak og den inntrådte skade<sup>151</sup>. Kravet til årsakssammenheng mellom forurensningsskade og utslippet av olje, følger av sjøloven § 191 (2). Skaden eller tapet må være «voldt» av forurensning som skyldes olje som unnslipper

---

<sup>150</sup> Wetterstein, Environmental Impairment Liability in Admiralty side 92.

<sup>151</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 291.

eller tømmes fra skipet. Selv om årsakssammenhengen skal foreligge mellom forurensningsskaden og tapet, må det også påvises at forurensningsskaden skyldes olje, og at oljen stammer fra et skip som omfattes av de konvensjonsbaserte regler.

Ved de store utslipp, vil dette sjelden være problematisk. Det vil som regel være liten tvil hvor en stor mengde olje kommer fra, og ofte oppstår slike utslipp i sammenheng med en stor ulykke til havs. Det er annerledes ved de mindre utslippende. Når et mindre oljesøl forekommer, for eksempel langs en trafikkert skipsled, vil det nødvendigvis ikke være helt klart hvor utslippet stammer fra. Problemene melder seg også der oljen kommer fra såkalt «operational dumping» (for eksempel ved rengjøring av tankene).

At årsakssammenheng må påvises mellom forurensingen, i form av utslipp av olje, og tapet, følger også av CMI sin tolkning. Det er her presisert at det ikke tilstrekkelig at tapet skyldes den samme hendelsen som forårsaket oljesølet, for å være erstatningsberettiget. CMI Guidelines pkt. 5 sier «The loss must be caused by the contamination itself. It is not sufficient for a casual connection to be shown between the loss and the incident which caused the escape or discharge of the oil from the vessel involved in the incident.»

Det er opp til skadelidte å påvise årsakssammenheng. IOPC Claims Manual side 23 er i samsvar med de ovenfor nevnte synspunkt og sier følgende om hvordan årsakssammenheng kan påvises: «Specific Analytical and/or other evidence linking the oil pollution with the ship involved in the incident (such as chemical analysis of oil samples, relevant wind, tide and current data, observation and plotting of floating oil movements).»

For å kreve erstatning, vil det være nødvendig å påvise nøyaktig hvem som har voldt skaden. Dette kan være vanskelig, når ikke er sikkert at skadevoller selv er klar over at olje er unnsloppet fra hans skip. Den skadelidte må bevise at oljen stammer fra et skip

som omfattes av konvensjonssystemet og sjøloven § 191. Kravet til slik identifikasjon er også uttrykkelig presisert i IOPC Claims Manual side 8: « The 1992 Fund does not pay compensation *if the claimant cannot prove that the damage resulted from an incident involving one or more ships as defined in the Conventions.*[min kursiv.] « Dette er også i samsvar med praksis under konvensjonene.

Fra IOPC Fondets praksis<sup>152</sup> kan saken Kuzbass være illustrerende her. Den 20. juni 1996 oppstod det forurensing langs den tyske kysten mot Nordsjøen. De tyske myndigheter iverksatte opprydningstiltak. Etter analyser av oljen, vær- og strømforhold og trafikken i området på det aktuelle tidspunkt, kom man frem til at oljen etter all sannsynlighet stammet fra den russiske tankeren Kuzbass. Eierne og hans forsikringsgiver ble stevnet. Retten fant at de var solidarisk ansvarlige for tapet, fordi de framlagte bevis tilsa at oljen stammet fra Kuzbass.

### **6.7.3 Særlig om adekvans og grensen mot ikke erstatningsberettigede følger**

Med adekvat årsakssammenheng menes at tapet må være en påregnelig følge av den skadevoldende begivenhet.<sup>153</sup> Problemet i forhold til adekvans, er avgrensningen mot de typer skader som er så vidt avledede eller upåregnelige i forhold til den erstatningsbetingende hendelse, at de ikke ansees som erstatningsberettigede.

Når man sammenligner IOPC Claims Manual og CMI Guidelines sine avgrensninger av begrepet forurensningsskade, finner man klare paralleller til den norske læren om adekvat årsakssammenheng. Det som er interessant her, er at læren om adekvat årsakssammenheng utfyller den generelle definisjonen av «forurensningsskade» i sjøloven § 191. OPA 90 har som jeg har vært inne på en

---

<sup>152</sup> IOPC Annual Report 2005 side 70.

<sup>153</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 331.



utførlig definisjon av «forurensningsskade» og avgrensning i definisjonen av skade hvilke personer som er erstatningsberettigede. Når man foretar en tolkning av den konvensjonsbaserte definisjonen av forurensningsskade i lys av adekvanslæren, ender man med et mer detaljert bilde som minner om utformingen av den tilsvarende definisjonen i OPA 90, i form av en avgrensning av hvilke personer som står i et slikt forhold til skaden at de kan få erstattet sine tap.

Læren om adekvat årsakssammenheng er i norsk rett utviklet gjennom rettspraksis og teori.<sup>154</sup> Et viktig avgjørelse er «Flymanøverdommen» Rt. 1973 side 1268. Et militært fly hadde med «betydelig uaktsomhet» foretatt en manøver under en bro og kommet i skade for å kutte en strømkabel. Et fiskeoppdrettsanlegg for ørretynge mistet strømtilførselen, og oksygentilførselen til ørretynge sviktet slik at fisken døde. Det ble ikke tilkjent erstatning, fordi dette tapet ble ansett som «avledet og indirekte».

En senere sak Rt. 2005 side 65 «KILE-dommen» gjaldt spørsmålet om et nettselskaps reduserte inntektsramme pga. strømavbrudd hadde erstatningsrettslig vern overfor en entreprenør som hadde sprengt over en av selskapets strømførende kabler. Som følge av en offentlig regulering, ble et konstruert tap hos sluttbrukeren plassert hos nettselskapet, og nettselskapet krevde som følge av dette erstatning.

I forhold til blant annet Flymanøverdommen, uttales det i avsnitt 49: «Felles for disse avgjørelsene er at de gjelder spørsmålet om tredjemanns interesse er vernet ved skade som direkte rammer en annen. Jeg er enig med [X] i at det etter norsk rettspraksis skal mye til for at et tredjemannstap har erstatningsrettslig vern. Det forutsetter at det foreligger en konkret og nærliggende interesse i

---

<sup>154</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 332.

forhold til den skadete gjenstand. Det er imidlertid ikke holdepunkter i rettspraksis for å vurdere eieren av den skadete gjenstanden på linje med tredjemann ved spørsmålet om utstrekningen av det erstatningsrettslige vern.» (min red.).

Tredjemenn, altså skadelidte som ikke er eiere av den skadede gjenstand, anses derfor generelt å stå i en mer avledet stilling i forhold til skaden enn eieren av en skadet gjenstand. Det kreves derfor en «konkret og nærliggende interesse i forhold til den skadede gjenstand», for at en tredjeperson, annen enn den direkte skadelidte, skal ha et erstatningsrettslig vern.

Rt. 2006 side 690 «Lillestrøm-saken» omhandler en ulykke der to tog kolliderer på Lillestrøm stasjon. Det ene toget var lastet med propan, og antente. Dette førte til evakuering av personer i det tilstøtende område på grunn av at det oppstod en stor eksplosjonsfare. Privatpersoner som hadde utgifter til kost og losji, næringsdrivende som fikk omsetningssvikt og Lillestrøm og Rælingen kommune reiste erstatningskrav som følge av evakueringen. I domens avsnitt 51 legges til grunn at formuestapene var knyttet til «en stadig, typisk og ekstraordinær risiko» ved transport av propan.

Om avgrensingen mot de følger som ikke har erstatningsrettslig vern, uttales det i avsnitt 55: «Jeg er enig med [X] i at erstatningsansvaret må avgrenses slik at erstatningsplikten ikke gir seg urimelige eller urettferdige utslag, og at det hensiktsmessig kan gjøres ved å kreve « en viss nærhet i årsakssammenheng, uavhengig av den konkrete påregnelighet », jf. Rt-1973-1268 (flyman-øverdommen) på side 1272. Jeg er også enig med [X] i at det etter norsk rettspraksis skal mye til for at et tredjemannstap har erstatningsrettslig vern, jf. Rt-2005-65 avsnitt 49. Men avgrensningen av vernet må skje etter en konkret vurdering.»

Det pekes i dommen på at de må foretas en konkret vurdering, der man må ta stilling til om det foreligger nærhet i

årsakssammenheng og påregnelighet. Hvorvidt et tap er påregnelig, er et spørsmålet hva som objektivt sett normalt vil være følgene av den skadevoldende handling.<sup>155</sup>

Jeg forstår videre dommen dit hen at nærhet er motstykket til fjern og avledet, jfr. dommen avsnitt 56. Lødrup<sup>156</sup> uttaler at beskrivelsen av et tap som fjernt eller avledet, brukes i praksis hvor det foreligger en generell påregnelighet for at tapet skulle inntre, men det «er en viss avstand i årsakskjeden mellom handling og skade, og hvor man finner at det bør gå en grense for ansvaret.» Dette forholdet mellom nærhet i årsakssammenheng og påregnelighet, trekkes også frem i Lillestrømsaken.<sup>157</sup>

For å avgrense utstrekningen av i hvor stor grad krav for tapt fortjeneste som følge av oljesøl kan erstattes, har CMI og IOPC pekt på en rekke momenter som i 1992 Fondets praksis er tillagt vekt ved vedderingen av et tap er å anse som forurensningsskade.

I CMI Guidelines er kravet om adekvat årsakssammenheng formulert som et krav om det skal foreligge «reasonable degree of proximity» mellom forurensning og tap, jfr. CMI Guidelines pkt 6 a. IOPC Claims Manual oppstiller et tilsvarende vilkår, formulert som et krav om at det må forligge en «close link.»

Hva gjelder krav på tapt fortjeneste, er det listet enkelte momenter for vurderingen av om «close link»<sup>158</sup> eksisterer mellom

---

<sup>155</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 337.

<sup>156</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 337.

<sup>157</sup> I Flymanøverdommen ble det pekt på at skaden ble voldt ved «betydelig uaktksomhet». Siden oljesølsansvaret er objektivt, kan man således reise spørsmål hvilken betydning denne dommen har for tema her. Det sentrale i de ovenfor nevnte dommer, er imidlertid etter mitt syn hvorvidt skaden er påregnelig i forhold til, samt nært tilknyttet, den risiko den skadevoldende virksomhet medfører.

<sup>158</sup> IOPC Claims Manual side 25

tapet og forurensningsskaden. Ved vurderingen av om dette villkåret er oppfylt, må det foretas en bred vurdering. Følgende momenter er særlig fremholdt i denne sammenhengen<sup>159</sup>; (1) Geografisk avstand, (2) graden av den næringsdrivendes tilknytning til den forringede naturressurs, (3) i hvilken utstrekning skadelidtes har andre alternativer for å opprettholde virksomheten ved en skade, og (4) i hvilken grad den skadelidte utgjør en del av næringen i det området som er rammet av forurensningen.

Den geografiske avstand har betydning i den forstand at dersom virksomheten utøves fjernt fra der skaden har inntruffet, taler dette imot at det foreligger nærhet i årsakskjeden. I tilfelle der den geografiske avstanden er stor, taler dette imot at man skal anse at det foreligger en «close link». Der den geografiske avstanden mellom den skadelidte og området som er rammet av forurensningsskade er kort, kan det tale for at det er en nær sammenheng mellom forurensningen og tapet. Av rent praktiske årsaker vil tilknytningen mellom forurensningen og tapet være mindre i dette tilfelle.

Det kan imidlertid virke litt unaturlig å legge geografiske avstander til grunn som et selvstendig vurderingstema i forhold til om tapet er av en slik art at det omfattes av reglene i sjølovens kapittel 10. Den geografiske avstanden vil ikke være et eget grunnlag for å slå fast at adekvat årsakssammenheng ikke foreligger. Som Lødrup<sup>160</sup> påpeker, er den geografiske avstanden ett moment i vurderingen av «nærhet» foreligger. Dette momentet ble også vist til i Flymanøverdommen.

---

<sup>159</sup> IOPC Claims Manual side 25-26 og CMI Guidelines pkt 6.

<sup>160</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 337

Hva gjelder hensynet til de skadelidtes tilknytning den forringende naturressurs, siktes her til den grad den skadelidtes virksomhet økonomisk avhenger av den skadede naturressursen.<sup>161</sup>

Dette finner jeg å være i samsvar med den vurdering som ble gjort i Lillestrømsaken. Kravet til nærhet var oppfylt fordi de skadelidte befant seg i eller hadde virksomhet i et område som var såpass nær knyttet opp til den fare som oppstod. Tapene som oppstod var derfor verken fjerne eller avledete. I dommen avsnitt 51 legges til grunn at formuestapene var «en stadig, typisk og ekstraordinær risiko» ved transport av propan. Dette betyr også, at omfanget av den risiko en virksomhet medfører har betydning for hvilke tap som kan erstattes. Dersom virksomheten medfører en stor risiko, vil det også kunne tale en større krets av skadelidte som har tilstrekkelig nærhet i årsakssammenheng.

Tilknytningskravet har sammenheng med hvorvidt skadelidte har andre alternativer for å opprettholde driften. Dersom skadelidte har muligheten til å begrense tapet ved å utnytte andre ressurser i stedet, taler dette for at han ikke har en slik tilknytning til skaden at tapet kan anses for å stå tiltrekkelig nær i årsaksrekken. Dersom det område som er rammet av forurensningsskade kun er ett av flere områder som den næringsdrivende utnytter, taler dette mot at han skal tilkjennes erstatning for tapt fortjeneste. Tanken er vel også at så lenge den næringsdrivende har mulighet til å opprettholde normal drift, så er hans virksomhet ikke tilstrekkelig nær tilknyttet skaden. Dette minner om en plikt til å begrense tapet, noe som blant annet også følger av skadeerstatningsloven § 5-1 nr. 2.

I Flymanøverdommen viser Høyesterett til en risikobetraktning til støtte for resultatet på side 1273: «De enkeltpersoner og bedrifter

---

<sup>161</sup> IOPC Claims Manual side 26

som er utsatt for å lide skade, vil som regel ha en større eller mindre kontroll over sin situasjon. De må ta foreliggende skademuligheter med i sine beregninger og treffe de for hver især hensiktsmessige tryggingstiltak, faktisk eller rettslig.» Dette taler for at i det tilfelle man må fortsette å utnytte den forringede ressursen, så kan man ikke få erstattet mer enn den tapte fortjeneste som innenfor rimelighetens grenser er uunngåelig som følge av forurensningsskaden.

Det siste vurderingstema for om man kan få erstattet tapt fortjeneste, er i hvilken grad en aktør utgjør en vesentlig del («integral part») av næringslivet i det område han opererer. Der skadelidte for eksempel har forretningslokaler, aktiva eller ansetter folk i det område som er rammet, taler dette for en tilstrekkelig nær tilknytning, fordi han på en ganske direkte måte blir rammet av forurensningen.

Et rimelig utgangspunkt må være at et krav står like sterkt, uavhengig av hvor sterk den skadelidtes posisjon er i det lokale næringslivet. Det er nok imidlertid ikke denne situasjonen IOPC direkte sikter mot. Momentet bør etter min forståelse anvendes slik at man ser på hvor økonomisk involvert den som krever tapt fortjeneste er i det område som faktisk er rammet av forurensningsskade. Dersom han er lite involvert i næringslivet i det rammende område, taler dette i mot at det er lidt tapt fortjeneste som følge av forurensningsskaden, da det blir lettere å karakterisere tapet som fjernt og avledet. Dette momentet må sies å være i samsvar med det norske synspunkt om nærhet i årsakskjeden må forligge, selv om det er en generell påregnelighet for at tapet skulle inntreffe.

CMI Guidelines tilføyer ytterligere to punkter. Disse trekker fram forutsigbarheten (påregneligheten) av tapet i pkt. 6 (b) v og effekten av konkurrerende årsaker som momenter i forhold til vurderingen av om adekvat årsakssammenheng eksisterer, jfr. pkt 6 (b) (vi).

Dette er snakk om forhold som kan spille inn på vurderingen av hvorvidt et tap var påregnelig eller ikke.

CMI Guidelines pkt 7 behandler hvilke personer og hvilke næringer som er berettiget erstatning. Dette er således også holdepunkter for om kravet til nærhet i årsaksrekken er oppfylt. Innholdet i dette vilkåret blir imidlertid her forøkt fastlagt, ved å peke på de typer av tredjemenn som vanligvis vil ha et slikt forhold til en forurensningsskade i form av forringelse av miljøet som følge av oljesøl, at de står vil få erstattet sine tap. Disse synspunktene uttrykker imidlertid ikke mer enn det som ellers måtte antas å følge av vurdering av de ovennevnte momenter. Essensen i CMI Guidelines pkt 7, virker å være at erstatning for tapt fortjeneste kun tilkjennes de som har inntekt som er avhengig av man benytter de marine områder eller ressurser som er utsatt for forurensning i næring. Dette vil typisk være fiskeri-, turist- og andre marin-relaterte næringsaktører hvis inntekt blir redusert.

Andre aktører, som lider tap som følge av forsinkelse, driftsavbrudd eller annet omsetningstap som ikke direkte involverer kommersiell utnyttelse av naturressurser, vil vanligvis ikke være erstatningsberettiget. Det samme gjelder tap av skatter og lignende for det offentlige. Men, alle krav vil være gjenstand for den samme vurderingen, og man kan ikke trekke noen absolutt grense.

For hvilke tap som kan oppstå erstattes innen fiskeri- og maritim relaterte næringer, er saken Braer<sup>162</sup> fra 2001 illustrerende. Shetland Sea Farms krevde erstatning for tapt fortjeneste, men kravet førte ikke frem.

Den Liberia-registrerte tankeren Braer gikk på grunn sør for Shetland 5. januar 1993. På grunn av oljeforurensningen som oppstod, nedla britiske myndigheter

---

<sup>162</sup> IOPC Fund Annual Report 2005 side 54.

et forbud mot fiske. Formålet med forbudet var å verne om all fisk og skalldyr i den forurensede sonen. Shetland Sea Farms Ltd gikk til søksmål mot skipets eier, hans forsikringsgiver Skuld og 1971 Fondet. Kravet til Shetland Sea Farms Ltd. var basert på en avtale om å kjøpe smolt fra en bedrift lokalisert på det britiske fastland. Kravet var erstatning for kostnadene ved kjøp smolt tapt fortjeneste, da fiskeriforbudet førte til at saksøkeren ikke kunne ta i mot og fore opp smolten de hadde avtalt leveranse på. Saken er imidlertid preget av at Shetland Sea Farms Ltd. førte oppkonstruerte bevis for at en leveranseavtale som forpliktet dem til å betale for smolten eksisterte. Da dette ble kjent for retten, lot retten likevel saksøkeren føre bevis på nyt. Retten kunne valgt å avvise saken, men fant at dette var et for en for sterk reaksjon. Retten fant imidlertid at det forut for forliset til Braer ikke eksisterte en avtale som forpliktet saksøker til å betale for smolten, og overlot til påtalemyndighetene å vurdere strafferettslige skritt på bakgrunn av de falske bevisene. Spørsmålet var videre om de kunne kreve erstatning for tapt fortjeneste.

Spørsmålet med interesse i dette tilfelle, var om Shetland Sea Farms Ltd. var berettiget til erstatning for tapt fortjeneste. Grunnlaget for deres krav var at de ikke fikk mottatt og foret opp smolt som forutsatt, altså at de fikk et avbrudd i sin ordinære drift. Shetland Sea Farms Ltd. måtte således føre bevis for antallet smolt de ville ha mottatt, dersom det ikke hadde vært for Braer's grunnstøtning. Saksøker var imidlertid ikke i stand til å kvantifisere sitt krav. Det ble på denne bakgrunn ikke tilkjent erstatning. Imidlertid, så er dette eksempel på en tredjemannsskade, og vurderingen av om tapet kunne blitt erstattet etter sjøloven kapittel 10, måtte bero på læren om årsakssammenheng.

Læren om adekvat årsakssammenheng utfyller således definisjonen «forurensningsskade» i sjøloven § 191, som står i kontrast til den svært detaljerte definisjonen i OPA 90 sec. 1002. OPA 90 overlater et mindre spillerom til årsaksbetraktninger, blant annet ved å innta i definisjonen hvem som er erstatningsberettigede.



#### **6.7.4 Kort om årsakssammenheng i OPA 90**

Krav til årsakssammenheng følger av OA 90 sec 1002 (a). Bestemmelsen lyder: «Notwithstanding any other provision or rule of law, and subject to the provisions of this Act, each responsible party for a vessel or facility from which oil is discharged, or which poses a substantial threat of a discharge of oil, into or upon the navigable waters or adjoining shorelines or the exclusive economic zone is liable for the removal costs and damages specified in subsection (b) that result from such incident.»

Dette betyr at det skal være årsakssammenheng mellom skaden og utslippet, eller en fare for utslipp. I sjølovens kapittel 10 er dette utformet slik at det skal være årsakssammenheng mellom forurensing eller fare for forurensing som skyldes utslipp av olje, jfr. sjøloven § 191 (1). Kravet til årsakssammenheng knytter seg derfor i norsk til forholdet mellom forurensningen og skaden.

Det kan diskuteres hvilken praktisk betydning denne forskjellen har. Utslipp av olje kan i prinsippet forekomme uten at det oppstår forurensning. «Utslipp», som er den hendelsen som utløser ansvar etter OPA 90, vil således i prinsippet favne videre enn «forurensing», som er en begivenhet som oppstår senere i hendelsesforløpet. Jeg ser imidlertid ikke noe eksempel på at det er noen forskjell mellom regelverkene her. Det er vanskelig å se for seg en situasjon der olje unnslipper fra et skip, uten at det oppstår forurensing. I begge regelverk ansvaret knyttet opp mot utslippet av olje. Det har imidlertid den juridiske forskjellen at vurderingen om årsakssammenheng må ta utgangspunkt i to forskjellige begivenheter.

### **6.8 Erstatningsutmålingen**

Utgangspunktet norsk erstatningsrett er at erstatningen skal fastsettes slik at skadelidte kommer i den samme økonomiske stilling som før skaden inntrådte. Denne grunnsetningen om «full

erstatning» «ligger fast uansett hvilket livsområde man befinner seg på».<sup>163</sup> Dommen i Rt. 1993 side 1524 uttrykker det slik at «kjernen i erstatningsretten er at skadelidte ikke skal komme dårligere ut med skaden enn om denne ikke var inntruffet.»

Utgangspunktet om full erstatning betyr at like skader kan lede til meget forskjellige tap, alt ettersom hvilke konsekvenser skaden medfører for den skadelidte. Et generelt unntak finnes for erstatning ved skade på miljøet. Erstatningen skal i første rekke brukes til å gjenopprette miljøet. En grunneier kan derfor ikke kreve erstatning i penger, fordi erstatning for skade på naturen bygger på den tankegang at naturen og naturverninteressene ikke er et gode den enkelte grunneier har fritt herre dømme over<sup>164</sup>. Dette gjenspeiles således i de konvensjonsbaserte regler, fordi den her er det gjenopprettende tiltak som erstattes hva gjelder selve miljøskaden.

Som tidligere nevnt, har erstatningsreglene i miljøretten den funksjon at de skal virke preventivt og bidra til gjenoppretting av miljøet etter en forurensningsskade<sup>165</sup>. Hensynet til gjenoppretting taler således også for at erstatningen skal tilsvare tapets totale omfang.

De to hovedtyper av erstatning som er mest aktuelle etter sjøloven § 191, er gjenopprettende tiltak og erstatning for tapt fortjeneste. Hva gjelder de gjenopprettende tiltak, må erstatningen tilsvare de faktiske utgifter i samband med å gjennomføre disse.

Videre, så skal utgifter for tiltak som vil bli foretatt, erstattes, jfr. sjøloven § 191 (2) litra a. Dette er således erstatning for en kostnad som ennå ikke har inntrådt. Her kan en rekke praktiske problemer

---

<sup>163</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 395.

<sup>164</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 396.

<sup>165</sup> Backer, Innføring i Naturressurs og Miljørett side 104.

reise seg i forhold hva disse fremtidige utgiftene vil beløpe seg til, og det må da være opp til skadelidte å fremskaffe dokumentasjon for hvor store hans utgifter vil bli.

Hva gjelder erstatning for tapt fortjeneste, er det teoretiske utgangspunktet for utmåling av erstatning for denne type tap ganske greit. Erstatningen skal tilsvare hele den tapte fortjeneste. Her vil imidlertid en rekke praktiske problemer reise seg for den skadelidte, da han må dokumentere og sannsynliggjøre sitt tap.<sup>166</sup> Dette gjelder særlig i de næringer som er utsatt for fluktuasjoner, slik som for eksempel fiskeri- og turistnæringene. En fremgangsmåte for å fastslå tapt fortjeneste i slike sammenhenger, er å basere erstatningen på et gjennomsnitt av tidligere års omsetning.<sup>167</sup>

Har man i de tidligere år foretatt engangsinvesteringer, for eksempel investert i driftsbygninger, må det tas hensyn til dette dersom man ikke ville ha hatt den samme utgift i perioden man har vært rammet av forurensningsskaden. Likeledes må man ta hensyn til om forutsetningene for å få inntekt er blitt forandret uten at det står i sammenheng med forurensningsskaden. Dersom man uansett ville ha hatt redusert inntekt for eksempel fordi en leveringskontrakt er falt bort, må man ta hensyn til dette ved utmålingen.<sup>168</sup>

En eventuell erstatning kan medføre økonomiske fordeler for skadelidte. Man taler i dette tilfelle om at det foreligger en berikelse, og denne skal det tas hensyn til denne ved utmålingen.

---

<sup>166</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 402. Dette er også i samsvar med IOPC Claims Manual side 27.

<sup>167</sup> IOPC Claims Manual side 28.

<sup>168</sup> IOPC Claims Manual side 29.

Med berikelsesgrunnsetningen,<sup>169</sup> menes at de økonomiske fordeler skaden bringer med seg, i form av reduserte utgifter eller lignende, skal komme i fradrag ved erstatningsutmålingen. Det vil si at erstatningen ikke skal overstige det faktiske økonomiske tap. Det vil være praktisk der man foretar gjenoppretting av en skade forårsaket av oljesøl, og den reparerte gjenstanden blir i bedre tilstand enn det den var opprinnelig. Der gjenoprettelsen fører til at tingen får en økt verdi fordi den nå fremstår som ny eller forbedret, må denne verdistigningen komme til fradrag ved utmålingen av erstatningen. For eksempel vil dette være tilfellet der en gammel brygge må gjenoppbygges som følge av forurensningsskaden. Utgangspunktet må her være at man denne berikelsen man tilføres, skal trekkes fra i erstatningen.

Spørsmålet reiser seg også der forurensningsskaden medfører at restaureringsprosjekter som man ellers ikke ville foretatt, blir gjennomført. Gamle ting, kan ha en lav salgsverdi, men for eieren kan den ha en bruksverdi som tilsvarer bruksverdien til en ny ting. Spørsmålet blir her hvilken verdi som skal legges til grunn for erstatningsutmålingen. Reelle hensyn taler for at dersom skadelidte ikke får noen faktisk fordel av den forbedring gjenoprettelsen medfører, bør det ikke ansees for å foreligge noen forbedring. Dersom gjenoppretting medfører en fordel av i form av for eksempel økt levetid på en ting, skal det gjøres fradrag for dette. Man må således beregne hva denne fordel er verdt, og gjøre fradrag for denne ved utmåling av erstatning for gjenoprettelseskostnadene.

I forhold til fremstillingen her, er det særlig interessant å se på hvordan erstatning for ren miljøskade utmåles i amerikansk rett. Å

---

<sup>169</sup> Også omtalt som «Compensatio lucri cum damno», se Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 395.

kvantifisere tapet ved ren miljøskade, er et vanskelig spørsmål. Det er et tap som kommer ved siden av de økonomiske skadene, og er ikke i seg selv et økonomisk tap som er gjenstand for erstatning. Det er verdien av miljøet som skal erstattes, og dette er som nevnt en verdi uten økonomisk karakter. Hva som skal være utgangspunktet for beregningen av denne erstatningen, reiser både filosofiske og praktiske vanskeligheter.<sup>170</sup> Hva skal man for eksempel legge til grunn ved beregningen av verdien til en sjøfugl? Også i forhold til verdsettelsen av et langsiktig restaureringsarbeid av naturen og verdsettelse av en ikke-reparerbar skade, f. eks. i en strandsone, reiser en rekke vanskelige spørsmål seg.

Utmåling av erstatning for ren miljøskade, reiser to prinsipielle spørsmål. Det første er hvilke tap/utgifter man skal ta i betraktning, dvs. hvilke verdier som er erstatningsberettiget. Det andre er hvordan man økonomisk sett skal verdsette de forringede verdiene, altså selve erstatningsutmålingen.<sup>171</sup>

Ved erstatning for ren miljøskade, må man altså avgjøre hvilke verdier som skal ha erstatningsrettslig vern. Forurensningsskade forårsaket av olje, vil som regel forsvinne etter en viss tid, ettersom oljen brytes ned. Tapt bruksverdi i den perioden forurensningsskaden eksisterer, kan derfor anses som en erstatningsrettslig vernet interesse. Permanente skader, vil i første rekke kunne oppstå der dyrebestander etc. blir påført så store skader at de nærmest utrykkes. Det vil derfor i de fleste tilfelle være snakk om kompensasjon av tapt bruksverdi fram til gjenoppretting skjer.

Spørsmålet om hvordan en miljøskades omfang skal utmåles, har i amerikansk rett ofte vært vinklet om utmålingen skal gjøres med utgangspunkt i de faktiske kostnader som er påløpt, eller om det

---

<sup>170</sup> Wetterstein: Environmental Impairment Liability in Admiralty side 147.

<sup>171</sup> Jfr. Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty side 148

skal gjøres ut fra en økonomisk beregning som tar sikte på å fange opp bidraget til menneskelig velferd som er gått tapt som følge av at en miljøskade er oppstått. I det siste tilfelle snakker man om «lost-use value», og dette er lagt til grunn i OPA 90 sec 1006 (d) (1) (a). Det er imidlertid lite praksis for utmåling av erstatning for skade på miljøet som sådan under lys av OPA 90.

Ett moment som også er med på å bringe usikkerhet inn i verdsettelsen av en miljøskade, er at man i mange tilfelle ikke har noen substitutt eller markedsverdi å legge til grunn for å bergene områdets verdi. Særlig gjelder dette for naturområder som ligger avsides til, naturreservater eller lignende. Dersom man kunne basere seg på en markedsverdi, så ville man kunne fastsette tapets omfang ved å beregne verdien av naturressursens verdi med og uten forurensningsskade.

I amerikansk rett, har lovgiver valgt forskjellige metoder i ulike rettsakter for å utmåle denne type skade. Dette illustrer også problemet tilknyttet skade på allmennhetens interesser tilknyttet naturressurser. Dette er et vanskelig spørsmål, og det finnes ingen faktorer som naturlig utkrystalliserer seg som klare rettesnorer for erstatningsutmålingen.

OPA 90 sec. 2706 (e)(1) ga Presidenten adgang til å fastsette retningslinjer for erstatningsutmålingen ved miljøskade etter s. 1002 (b)(2)(A), innen 18. august 1992. Slike retningslinjer finnes i dag. Disse er kjent som «Natural Resource Damage Assessment Regulations», forkortet NRDA<sup>172</sup>. Prinsippet her er at utmålingen av tapet skal skje ved å sammenholde forholdet mellom alle nødvendige gjenopprettningstiltak for å reparere skadene mot alle skadene på naturressursene, inkludert den reduserte verdien fram

---

<sup>172</sup> NRDA er utarbeidet av National Oceanic and Atmospheric Administration, forkortet «NOAA».

til gjenoppretting faktisk skjer<sup>173</sup>. Utmålingen av tapet skal ikke foretas med utgangspunkt i en verdsettelse av de enkelte naturressurser. Skaden på naturressursen skal derfor tilsvare kostnadene til et tiltak som ville medført 100 % gjenoppretting. På denne måten identifiseres et alternativ for gjenoppretting som tilsvare det totale tapet, og den ansvarlige skal enten iverksette en plan for gjenopprettingen, eller betale et beløp som sørger for gjennomføringen av denne. Dersom dette ikke løses gjennom forhandlinger, må tvisten bringes inn for domstolene. Etter OPA 90, legger man altså gjenoppretingskostnadene langt på vei til grunn for utmålingen av skade på naturressurser, også der skade på disse som sådan skal erstattes<sup>174</sup>.

I USA har man også utviklet og kodifisert «Natural Resource Damages Assessment Regulations» (NRDA) for det formål å omregne skade på naturressurser til penger under CERCLA<sup>175</sup>. Dette er således retningslinjer for å utmåle de samme typer skader som de ovenfor nevnte NRDA, men på bakgrunn av en annen lov. CERCLA's NRDA bygger på nasjonaløkonomisk velferdsteori<sup>176</sup> og selve utmålingen av tapet tar utgangspunkt i en økonomisk modell som man bruker til å bergene et individs økonomiske verdsettelse av naturressursen uten skade. Bestemmelsene bygger på det synspunkt at man skal kompensere allmennhetens tapte bruk inntil naturressursen restaurerer seg selv.

---

<sup>173</sup> Sandvik, Miljøskadeansvar side 322

<sup>174</sup> Wetterstein, Redarens Miljøskadeansvar side 201

<sup>175</sup> CERCLA («The Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act of 1980»). En føderal lov som inneholder et generelt ansvar for skade på miljøet som sådan.

<sup>176</sup> Wetterstein: Redarens Miljøskadeansvar side 199.

CERCLA's NRDA tar utgangspunkt i at naturressurser genererer «offentlig service» til allmennheten i form av ulike bruksverdier. Det sondres mellom to hovedgrupper av bruksverdier; direkte bruksverdi og passiv bruksverdi<sup>177</sup>. Med direkte bruksverdi, menes verdien en naturressurs har for de mennesker som direkte utnytter den. Dette kan være konsumbasert utnyttelse, slik som jakt, men det kan også være andre aktiviteter som fugletitting. Det sentrale er at man direkte bruker naturressursen.

En passiv bruksverdi er aldri konsumbasert. En passiv bruksverdi er de verdier et individ forbinder med en naturressurs uten at det benytter seg av denne ressursen. I økonomisk teori er de vanligste passive bruksverdiene som er identifisert naturressursens egenverdi og verdien av naturressursens eksistens.

Summen av de passive og direkte bruksverdier utgjør den totale verdien til naturressursen i form av offentlig service til allmennheten. Selve kalkulasjonen av tapet er imidlertid svært komplisert og vanskelig. Jeg går derfor ikke nærmere inn på dette her<sup>178</sup>.

Det finnes i amerikansk rettspraksis eksempler på utmåling av tap ved skade på forringelse av miljøet med hjemmel i CERCLA før NRDA ble vedtatt. I saken *Commonwealth of Puerto Rico v. S.S. Zoe Colocotroni*, 628 F 2d 652 (1980),<sup>179</sup> som gjaldt et krav på skadeerstatning for oljeforureningsskade forårsaket i et mangrove område, ble erstatningen utmålt på bakgrunn av opprenskningskostnadene ut fra kommersielle salgsspriser på ødelagt flora og fauna. Court of Appeal fant imidlertid at erstatningen ikke utelukkende kunne baseres på den kommersielle verdien av det skadede område. Retten påpekte at mange uberørte områder kunne ha betydelige økologisk verdi, selv om den kommersielle verdien er svært liten. Derfor ville en erstatning ikke reflektere

---

<sup>177</sup> Se Sandvik, Miljøskadeansvar side 356, som beskriver dette utførlig.

<sup>178</sup> For mer om beregningen av tapet etter NRDA, se Sandvik, Miljøskadeansvar kapittel 8.8.2.

<sup>179</sup> Wetterstein: Environmental Impairment Liability in Admiralty side 149



tapets egentlige omfang dersom man kun strengt holder seg til den kommersielle verdi- beregninger. Når retten da ikke ville gå med på å redusere erstatningen til reduksjonen i markedsverdien, var det noe mer uklart hvordan beregningen skulle foregå. Erstatningen ble beregnet ut fra kostnadene med rehabilitering av det skadede miljø innenfor en viss periode sammen med andre økonomiske faktorer som gjorde seg gjeldende. I en senere sak, *State of Ohio v. U.S. Dept. of the Interior*, 880 F 2d 432 (1989) uttalte retten at restaurasjonskostnader i utgangspunktet er grunnlaget for beregningen av erstatning ved miljøskade, på grunnlag av Kongressens uttalelser ved vedtagelsen av CERCLA. Dette er imidlertid ikke til hinder for at andre faktorer blir tillagt vekt ved utmålingen når det er grunnlag for dette.

Flere metoder har i amerikansk rettspraksis vært anvendt for å fastslå det økonomiske omfanget av miljøskade. Wetterstein<sup>180</sup> nevner tre utgangspunkter som i amerikansk teori er vurdert som tre forskjellige momenter som kan tjene som utgangspunkter ved utmåling av erstatning av skade på miljøet. Det er bruksverdi, verdien av naturressursens eksistens og naturressursens egenverdi<sup>181</sup>. Disse karakteriseres av Wetterstein<sup>182</sup> som stereotype, upresise og skjønnsmessige. De har metodiske utilstrekkeligheter og tar ikke tilstrekkelig høyde for relevante forskjeller mellom ulike tilfelle av miljøskade.

## 6.9 Ansvarsbegrensning

En av særegenhetene til det konvensjonsbestemte oljesølsansvaret er retten til å begrense ansvaret. Ansvarsbegrensningen er regulert i sjøloven § 194, og innebærer at det er beløpsgrenser på hvor omfattende ansvaret kan bli. Systemet er slik at begrensningsbeløpet avhenger av skipets størrelse, likevel med visse maksimums og minimumsbegrensninger.

Sjølovens begrensningsbeløp<sup>183</sup> er 4.510.000 SDR for skip som ikke overstiger 5000 tonn. For skip som overstiger 5000 tonn, økes

---

<sup>180</sup> Wetterstein: *Environmental Impairment Liability in Admiralty* side 149.

<sup>181</sup> Wetterstein; *Environmental Impairment Liability in Admiralty* side 149.

<sup>182</sup> Wetterstein; *Environmental Impairment Liability in Admiralty* side 148.

<sup>183</sup> Sjøloven § 194

ansvarsgrensen med 631 SDR pr tonn over 5000 tonn. Ansvarsgrensen kan ikke i noe tilfelle overstige 89.770.000 SDR. Dette tilsvarer<sup>184</sup> NOK 753.743.032,6, ca USD 139.509.704,71. Maks grensen slår inn når et skip veier 135118,86 tonn. Eierne er imidlertid fullt ut ansvarlig for egne saks kostnader og renter, disse typene av kostnader faller altså ikke inn under begrensingsretten.

Av § 194 (2) følger at denne begrensingen gjelder alle krav som knytter seg til «samme hendelse eller en serie med hendelser» som har samme opphav. For å ta stilling til om det foreligger en serie av hendelser eller flere hendelser slik at det skal anses som flere uavhengige begivenheter, vil måtte bero om adekvans og årsaksbetraktninger. I forarbeidene<sup>185</sup> uttales: «Om et oljeutslipp ikke kan anses som en kasual følge av en tidligere begivenhet, må hovedregelen være at separate ansvarsbetingede begivenheter anses å foreligge.» Dette har den konsekvens, at dersom flere oljeutslipp skyldes flere hendelser, kan ansvaret bare begrenses i forhold til hver enkelt hendelse og ikke under ett.

Sjølovens begrensingsbeløp er jevnt over lavere enn de man finner i OPA 90. Dette vil i praksis si at rederen i utgangspunktet har et mindre omfattende ansvar.

OPA 90 har ingen maksimal grense for ansvarsbegrensningen<sup>186</sup>, og begrensingsbeløpet øker proporsjonalt med skipets størrelse. Ansvarsbeløpet for tankskip etter OPA 90, er det maksimale av USD 1.200 per brutto tonn, eller totalt USD 10 millioner for skip

---

<sup>184</sup> Utrekningene er basert på verdien av dollar og SDR den 17.10.2007. 1 SDR tilsvarte da 8,39638 kroner, og 1 USD tilsvarte 5,4028 kroner. Det kan bemerkes at kronekursen var sterk i denne perioden.

<sup>185</sup> NOU 1973:46 side 20.

<sup>186</sup> OPA sec. 1004 (a) (1)

større enn 3.000 brutto tonn, og 2 millioner for skip som veier 3.000 brutto tonn eller mindre.

1 USD tilsvarer ca 0,64 SDR. Dette betyr at når et skip har en slik vekt at det pådrar seg maksimalt ansvar etter sjølovens regler, vil det tilsvarende ansvar etter amerikansk rett være USD 162.142.632,00, eller NOK 876.024.212,17. Trass i den sterke kronkursen som ligger til grunn for disse utregningene, ser man at ansvarsbeløpet er betydelig høyere i amerikansk rett. Det er videre grunn til å bemerke at det heller ikke er noen maksimalgrense i OPA 90, da begrensingsbeløpet vil øke proporsjonalt med skipsstørrelsen, uansett hvor stort skip det dreier seg om.

Også i OPA 90 er retten til å begrense ansvaret knyttet opp mot de skader som skyldes samme hendelse. OPA sec. 1004 sier at ansvaret begrenses « with respect to each incident». I motsetning til i sjøloven, er hendelse definert i OPA 90 sec. 1001 (14): « «incident» means any occurrence or series of occurrences having the same origin, involving one or more vessels, facilities, or any combination thereof, resulting in the discharge or substantial threat of discharge of oil». Etter ordlyden, vil derfor sjøloven og OPA 90 være i overensstemmelse her.

At det er en høyere ansvarsgrense i amerikansk rett, betyr at den større andel av det økonomiske ansvaret er veltet over på ansvarssubjektet under OPA. Det sier videre noe om hvordan man mener det er rimelig at ansvaret skal fordeles, og at man i amerikansk rett velger å legge en større del av ansvaret på ansvarssubjektet.

## **6.10 Tap av retten til å begrense ansvaret**

I sjøloven kapittel 10 mister eieren retten til å begrense ansvaret dersom det godtgjøres at han selv har voldt forurensningsskaden «forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå», jfr. § 194 (3).

Vilkårene for å miste retten til ansvarsbegrensning etter sjøloven kapittel 10, er de samme som gjelder globalbegrensingsreglene i kapittel 9, jfr. sjøloven § 174.

Det strenge kravet til egenskyld innebærer at det skal forholdsvis mye til før eieren mister sin begrensingsrett. Ved en grov uaktsom handling, må den handlende ha vært fullt klar over muligheten for at en viss begivenhet skulle kunne inntre, før han mister begrensingsretten. Grov uaktsomhet som sådan er derfor ikke tilstrekkelig.

De klanderverdige handlinger som medfører bortfall av begrensingsretten, betegnes som egenfeil. I forhold til drøftelsen her, må det avklares hvem som faller inn under begrepet «eieren selv», jfr. sjøloven § 194 (3). Det er kun feil som er begått av disse personene som kan medføre at begrensingsretten faller bort. I dette tilfelle må man falle tilbake på den alminnelige læren om egenfeil, slik denne utviklet særlig i forhold til globalbegrensingsreglene i sjøloven § 174<sup>187</sup>.

Problematikken oppstår gjerne som følge av at skipet er eid av et selskap. Innehaveren av et enkeltmannsforetak eller en av deltagerne i et partrederi regnes klart nok som eieren selv, men egenfeil kan begås også i aksjeselskap. Feil begått av generalforsamling, styre eller disponent vil omfattes, men bestemmelsen vil rekke lenger enn dette. Generelt for et rederi vil det være slik at personer som handler på vegne av eller i tjeneste for rederiet i en viss utstrekning vil kunne identifiseres med selskapet, men det er uklart hvor langt identifikasjonen rekker. Hovedsynspunktet kan uttrykkes<sup>188</sup> slik at identifikasjon finner sted for de overordnede innen rederiet som har et ikke altfor ubetydelig

---

<sup>187</sup> Falkanger & Bull side 181

<sup>188</sup> Falkanger & Bull side 165.

ansvarsfelt. Trolig vil for eksempel feil begått av rederiets tekniske inspektører regnes som egenfeil.

Etter OPA 90 faller retten til å begrense ansvaret bort i 5 tilfelle, jfr. OPA 90 sec. 1004 (c). Den ansvarlige er som tideligere nevnt «onner or operator», og hvem disse identifiseres med går frem av OPA 90 sec. 1004 (c) (1).

For det første faller retten til å begrense ansvaret bort der den ansvarlige forårsaker *hendelsen* (som forårsaker forurensnings-skaden) ved «gross negligence or willfull misconduct of the responsible party» eller «violation of an applicable Federal safety, construction, or operation regulation». Det er ikke noe krav til at den ansvarlige hadde forståelse av at tapet sannsynligvis ville oppstå, slik som i sjøloven. Sjøloven kapittel 10 inneholder heller ingen bestemmelse som automatisk fører til bortfall av retten til å begrense ansvaret ved brudd på en sikkerhets-, konstruksjons- eller operasjonsregulering. Dette kan imidlertid være et moment i aktsomhetsvurderingen etter § 194 (3), jfr. eksempelvis Rt. 1924 side 486.<sup>189</sup>

Videre faller begrensingsretten i OPA 90 bort dersom den ansvarlige feiler med eller unnlater (1) å rapportere hendelsen, så sant han har kjennskap eller grunn til å kjenne til den; (2) å bidra med all rimelig assistanse og samarbeid etter forespørsel fra den offentlig ansvarlige i samband med gjenoppbygning; eller (3) uten rimelig grunn unnlater å handle i samsvar med pålegg fra det offentlige.

I forhold til sjøloven kapittel 10, stiller OPA 90 krav til den ansvarlige i etterkant av ulykken som han må oppfylle for ikke miste retten til å begrense ansvaret. I tillegg til dette, ser man at det

---

<sup>189</sup> Hagstrøm, Obligasjonsrett side 469.

stilles større krav til eierens aktsomhet forut for hendelsen, for at han skal ha begrensingsretten i behold.

Når man etter sjøloven kun mister begrensingsretten der man har forårsaket forurensningsskaden ved sterkt klanderverdig opptreden, ser man at OPA 90 benytter bortfall av begrensingsretten som et «ris bak speilet.» Den ansvarlige må i etterkant av ulykken oppfylle visse vilkår og bidra aktivt hele veien for å ha begrensingsretten i behold.

## **6.11 Forholdet til andre erstatningsregler**

Sjøloven § 193 (1) slår fast at erstatningskrav kun kan gjøres gjeldende mot skipets eier etter reglene i sjøloven kapittel 10. Skipets eier kan derfor ikke bli pådratt ansvar på annet grunnlag enn de konvensjonsbaserte regler.

Av OPA 90 sec. 1004 (a) følger at ansvaret etter sec 1002 ikke skal overstige de begrensingsbeløp som gjelder under OPA 90. Denne bestemmelsen er annerledes utformet enn sjøloven § 193 (1), og utelukker ikke at ansvar for forurensningsskade forårsaket av olje kan gjøres gjeldende på andre grunnlag enn OPA 90. Dette må sees i sammenheng med at OPA 90 sec 1018 åpner for at delstatene kan utforme egne regler for ansvar ved forurensningsskade forårsaket av olje. Adgangen til å gi slik lovgivning er blant annet beskrevet slik at delstatene «are free to legislate more expansive, liberal, and unlimited liability theories.»<sup>190</sup> I sammenheng med dette kan delstatene også opprette egne erstatningsfond for å dekke skader som oppstår ved forurensning fra olje.

---

<sup>190</sup> Oil Pollution Act 1990 Special Report, Government Institutes, Inc. side 113

Heller ikke Limitation of Liability Act of 1851<sup>191</sup> kan anvendes for å begrense slikt tilleggsansvar pålagt av statene. Dette kan i praksis medføre et ubegrenset ansvar for forurensningsskade forårsaket av olje under amerikansk rett<sup>192</sup>. Ansvarer er ubegrenset i enkelte stater. I 2004 hadde 13 av de 24 kyststatene i USA har innført et objektivi og ubegrenset ansvar for «oil pollution and clean-up».<sup>193</sup>

I forhold til denne fremstillingen, er det således interessant å se på hvordan man begrunner hvorfor delstatene skal ha adgang til å gi egen lovgivning på dette området. Retten til ansvarsbegrensning er jo delvis begrunnet på at den ut fra blant annet forsikringsmessige hensyn er nødvendig.

---

<sup>191</sup> Et regelverk som inneholder en generell begrensning av rederansvaret, sml. sjøl kap. 9.

<sup>192</sup> OPA sec. 1018

<sup>193</sup> Wetterstein: Redarens Miljöskadeansvar side 318.

## **7 Avsluttende bemerkninger**

### **7.1 Innledning**

På bakgrunn av drøftelsen ovenfor, finner jeg at det er fire store forskjeller mellom OPA 90 og de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10. Dette er at OPA 90 (1) har et videre anvendelsesområde, (2) åpner for kompensasjon av ren miljøskade, (3) stiller strengere krav til den ansvarlige for at han skal bevare sin rett til å begrense ansvaret og (4) åpner for et ubegrenset ansvar for forurensingsskader. I tillegg kommer at de norske regler er konvensjonsbaserte, mens OPA 90 er en nasjonal lov. Avslutningsvis vil jeg derfor gi enkelte generelle kommentarer på bakgrunn av dette.

Fordi OPA 90 og de konvensjonsbaserte reglene i sjøloven kapittel 10 tar sikte på å være miljørettslige virkemidler, finner jeg også grunn til å si noe om hvordan det begrensede ansvaret forholder seg til PPP, prinsippet om at forurenseren skal betale.

### **7.2 Ansvarsbegrensning og PPP**

Det kan diskuteres om ansvarsbegrensningen har innvirkning på gjennomføringen av PPP. En svært lav ansvarsbegrensning kan for eksempel medføre en svekkelse av PPP. Dersom ansvaret ikke er tilstrekkelig tyngende, vil den ansvarlige ikke ha tilstrekkelig incentiv til å motvirke at forurensningsskaden inntreer. For å gjennomføre PPP sin preventive funksjon, må ansvarsbegrensningen settes såpass høyt, at den ansvarlige får tilstrekkelig incentiv til å motvirke at en skade inntreer. Dette har sammenheng med hensynene bak det objektive ansvaret, som jeg diskuterer i pkt. 4.

Miljøstiftelsen Bellona sitt syn på ansvarsbegrensning er gjengitt i Ot.prp. nr. 79 2004 -2005 (som gjelder endring av reglene i sjøloven kapittel 9) side 22 at «[Ansvarsbegrensning] er ikkje i tråd med prinsippet om at forureinaren skal



betale, og går derfor primært inn for at ansvaret bør være uavgrensa, [..]. For det tilfelle at ansvaret ikkje vert gjort uavgrensa, uttaler Bellona: «Dersom ikke ansvaret gjøres ubegrenset, anbefaler Bellona at begrensingsbeløpene settes så høyt at de dekker kostnadene til forsvarlig opprydding Ansvarsbegrensningen bør settes så høyt at det bare er i ekstreme unntakstilfelle at kostnadene overstiger begrensingsbeløpet. [..].»»

Ansvarsbegrensning medfører forutsigbarhet i forhold til ansvarets omfang. Dette har videre betydning ved forsikring av risikoen, og spiller således en viktig rolle for aktørene i shippingnæringen.<sup>194</sup> Erstatningsbeløpene i samband med oljesølsutslipp kan bli svært høye, slik at det er nødvendig for den ansvarlige å være forsikret. Det vil i mange tilfelle derfor være nødvendig med forsikringsdekning dersom de skadelidte skal oppnå full kompensasjon.

Ansvarsbegrensning kan således fremme den gjenopprettende funksjonen til PPP, fordi det øker sannsynligheten for at den ansvarlige faktisk klarer å bære ansvaret. Aktører i tankernæringen har hevdet at det er nødvendig at en del av ansvaret veltes over på aktører utenfor tanknæringen.<sup>195</sup> Av hensyn til de store beløpene det kan dreie seg om, vil en ansvarlig person ikke alltid være i stand til å bære det fulle ansvaret alene.

Full gjenoppretting forutsetter imidlertid at det er adgang til å søke kompensasjon ut over det begrensede ansvaret. Der det er et behov for begrenset ansvar, vil ansvaret ofte overstige ansvars grensen. I sjøloven kapittel 10 og OPA 90, må dette sies å bli imøtegått av ordningen med erstatningsfond. Dette vil i de aller fleste tilfelle sikre de skadelidte full kompensasjon og bidra til gjenoppretting.

---

<sup>194</sup> Dette forklares i sammenheng med hensynene i kapittel 4.

<sup>195</sup> Oil Pollution Act 1990 Special Report, Government Institutes, Inc. side 113

1992 Fondet og 2003 Tilleggsfondet er finansiert av mottagerne av olje i de land som importerer over et visst kvantum olje. Dette vil typisk være oljeselskapene, og finansieringen skjer ved at de pålegges en avgift olje per enhet importert olje. Erstatningsfondet under OPA 90 er finansiert med en skatt pålagt hvert fat med olje som er mottatt ved et raffineri eller for hver tønne petroleumsprodukt importert til USA med formål å benyttes der.

Slike finansieringsordninger innebærer at en del av oljesølsansvaret veltes over på andre aktører enn for eksempel eieren av skipet. Dersom man anser kun eieren av skipet som forurensere, vil dette innebære et brudd i PPP. At ansvaret er veltet over på andre enn eieren av skipet, kan imidlertid si noe om hvordan blant annet lovgiver vurderer tankerindustrien. Det er en virksomhet særlig oljeimportører og produsenter vil ha sterke interesser i. Risikoen for uhell fordeles derfor til en viss grad på flere aktører som alle har interesse i den virksomhet risikoen springer ut av. Deres interesse i at virksomheten gjennomføres, taler derfor også for at de skal ta et visst med-ansvar for forurensningsrisikoen.

Begrenset ansvar kan således bidra til å fremme hensynet til gjenoppbygging i de tilfelle det kan oppstå såpass store tap at den ansvarlige ikke vil være i stand til å bære det alene. Begrensningsbeløpene må fastsettes til en størrelse som også sørger for å ivareta både hensynet til prevensjon. Jeg finner derfor at hensynene bak PPP, kan ivaretas også med et begrenset ansvar.

### **7.3 Virkeområde**

De konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10 har et innnevret anvendelsesområde, da de kun får anvendelse når skaden skyldes en bestandig hydrokarbon mineralolje unnskluppet fra skip som fraktet den i bulk. Formålet med 1992 Ansvarskonvensjonen

og Fondskonvensjonene, var å regulere det økonomiske ansvaret og sikre skadelidte mot den risiko oljetransport til havs medfører.

OPA 90 sitt videre anvendelsesområde fører til at dette regelsettet har en annen funksjon. OPA 90 rammer i tillegg utslipp fra andre innretninger enn tankskip. Den inneholder et generelt ansvar for oljesøl. Man må her ta i betraktning at de konvensjonsbaserte regler i sjølovens kapittel 10 suppleres av andre regelverk, hovedsakelig bestemmelsene i sjøloven §§ 206-208, forurensningsloven og petroleumsloven. Man ser at sjølovens kapittel 10 har fått et anvendelsesområde som er nærmere OPA 90 enn det som følger av 1992 Ansvarskonvensjonen og 1992 Fondskonvensjonen, da det er nødvendig for å få et helhetlig ansvarsregulering for oljesøl.

De konvensjonsbaserte reglene i sjøloven kap. 10, må videre holdes sammen med reglene i øvrig nasjonal lovgivning, hovedsaklig forurensningsloven, for å få det totale bildet av de reguleringer som spiller inn ved oljesøl. Jeg sikter da til regler om tiltakspålykt og straffeansvar som vil komme inn ved siden av erstatningsansvaret.

I OPA 90 er det nærmere samspill mellom de ulike typer regler som kan komme til anvendelse. Det fremtredende eksempelet i denne framstillingen er forholdet mellom tiltakspålykter og reglene som regulerer bortfall av retten til å begrense ansvaret. Slike spesialreguleringer ved forurensningsskade forårsaket av oljesøl, kan tenkes hensiktsmessig med tanke på særegenhetene til denne typen av forurensning. De bidrar til å sørge for at forurensningsskaden blir behandlet på en mest mulig effektiv måte.

## **7.4 Hensynet til internasjonal rettsenhet**

Siden tvister i relasjon til 1992 Ansvarskonvensjonen og Fondskonvensjonene er underlagt nasjonal rett, jfr. sjøloven §§ 204 og 203, kan dette bidra til å svekke hensynet til ensartet tolkning av konvensjonene. Synspunkter i nasjonal rett kan derfor få gjennom-

slag og gi løsninger som ikke er i overensstemmelse med konvensjonene. Dette representerer således en svakhet ved systemet, sett ut fra hensynet til internasjonal rettsenhet. Internasjonalt like regler er etterstrebet på sjørettens område, men disse forutsetter tvisteløsningsmekanismer som ivaretar dette hensynet.

Hensynet til internasjonal rettenhet, ble ikke vurdert som tilstrekkelig tungtveiende til at amerikanske myndigheter valgte å slutte seg til det internasjonale regimet. Det kan være flere forklaringer til dette. Et av dem er antakelig at USA sin betydelige størrelse hva gjelder egne havområder og antall seilinger i internasjonal skipsfart, gjorde egne reguleringer like egnet som internasjonale.

At nasjonal rett gir andre løsninger enn det som følger IOPC sitt syn, er blant annet illustrert ved de tre sakene Haven<sup>196</sup>, Patmos<sup>197</sup> og Slops<sup>198</sup> fra IOPC Fondets praksis. Haven og Patmos er begge tilfelle fra Italia der skade på miljøet som sådan ble idømt som følge krav på bakgrunn av oljesølskonvensjonene. Avgjørelsene viser tilfelle der oljesølskonvensjonene blir tolket på en annen måte enn forutsatt ved ratifikasjonen av konvensjonene og i strid med IOPC Fund sitt syn. Sandvik<sup>199</sup> uttaler om Patmos-saken, at den kan anføres som et skoleeksempel på konvensjonstolkningen «svår-bemåstrade problematik.»

---

<sup>196</sup> Björn Sandvik, Miljöskadeansvar side 223.

<sup>197</sup> Björn Sandvik, Miljöskadeansvar side 226.

<sup>198</sup> Omtalt i pkt. 6.2.

<sup>199</sup> Björn Sandvik, Miljöskadeansvar side 226.

## 7.5 Erstatning for ren miljøskade

OPA 90 åpner som nevnt for at skade på miljøet som sådan kan erstattes. Som vi har sett i drøftelsen ovenfor reiser dette mange kompliserte spørsmål. Disse knytter seg langt på vei til to problemstillinger. Det er: (1) Hva skal erstattes? Og (2) Hvordan skal tapet utmåles i penger? Dette er svært komplisert, og uansett hvilken metode man velger for å utmåle tapet, vil den inneholde svært mange usikkerhetsfaktorer. Metodene som anvendes er såpass abstrakte, at man etter mitt syn kan reise spørsmålet om det mulig å utmåle et slik tap i penger.

Erstatning for skade på miljøet, vil først og fremst være aktuelt der skaden ikke kan gjenopprettes 100 %. Dette betyr dette at erstatningen ikke har noen gjenopprettende funksjon. Den reparative funksjonen<sup>200</sup> til erstatningsreglene gjør seg derfor ikke gjeldene i dette tilfelle.

Dette synspunkt ligger til grunn for forurensingsloven § 58. I forarbeidene<sup>201</sup>, karakteriseres denne type erstatning på side 49: « Ved skade på friluftsjakter vil allmennheten som nevnt i avsnitt 5.3.3.3, kunne kreve gjenopprettelseserstatning, Spørsmålet i det følgende er om allmennheten også skal kunne kreve erstattet tap som følge av at et område som nyttes til friluftformål, *for en tid* blir ødelagt eller får begrenset verdi som friluftsområde. Det vil her være spørsmål om å erstatte publikums *avsavnstap* som følge av at f.eks en badestrand ikke kan nyttes inntil oljeforurensning er blitt fjernet.» Videre uttales på side 110 «Dersom gjenoppretting innenfor de ovenfor beskrevne rammer ikke er mulig på grunn av skadens totale karakter, gir lovutkastet ikke rett til erstatning. Slik erstatning måtte i tilfelle ha karakter av en avsnvnerstatning som departementet ikke har villet foreslå, se nærmere alm motiver kap V pkt 5.3.3.4. Et eventuelt erstatningsansvar for slik totalskade ville i tilfelle ha rent pønalt karakter. Det kan her hevdes at det vil

---

<sup>200</sup> Ot. prp. Nr 33 (1988-89) side 49.

<sup>201</sup> Ot. prp. Nr 33 (1988-89)

være mer « lønnsomt » for forurenseren å volde uopprettelig skade, fremfor skade som lar seg gjenopprette helt eller delvis. Reaksjonene mot slik skadevoldelse må imidlertid ivaretas med strafferettslige midler etter forureningsloven kap 10 hvoretter såvel bøter og frihetsstraff av betydelig omfang kan anvendes.»

Et synspunkt i norsk rett tar utgangspunkt i at verdien av miljøet er av ideell karakter<sup>202</sup>. Denne ikke-økonomiske verdien er ikke erstatningsberettiget nettopp fordi det ikke er lidt økonomisk tap. Synspunktet bygger videre på at naturen på grunn av sin ideelle karakter er et gode som grunneieren ikke har fritt herredømme over. Dette synspunktet er i samsvar med det som ligger til grunn for de konvensjonsbaserte reglene i sjøloven kapittel 10.<sup>203</sup> Synspunktet har også den konsekvens at skadelidte ikke kan velge en økonomisk erstatning i stedet for gjenoppretningskostnadene i norsk rett.<sup>204</sup>

Skade på miljøet som sådan, har klare likhetstrekk med en affeksjonsverdi. Det er en verdi som ofte er høyt verdsatt, uten at den har noen klar økonomisk karakter. Det antas at det er en klar

---

<sup>202</sup> Backer; Innføring i Naturressurs og miljørett s 104

<sup>203</sup> I Italia er adgang til å kreve erstatning for forureningssskadeskade på naturressurser, noe som det ikke er adgang til etter 1992 Ansvarskonvensjonen. Da tankskipet «Haven» forliste i 1991, krevde de Italienske myndigheter erstatning for skade på miljøet, inkludert ikke-reparerbar skade. IOPC- Fondet motsatte seg dette kravet, men de nasjonale Italienske domstolene aksepterte dette kravet, blant annet fordi miljøet var en verdi som var beskyttet av den italienske grunnloven. Avgjørelsen ble ikke påanket av IOPC- Fondet, fordi den totale erstatningen ikke oversteg eierens ansvar etter 1969 Ansvarskonvensjonen.

<sup>204</sup> Det er her gjort et unntak fra den alminnelige erstatningsretten hva gjelder forureningssskade, i den forstand at skadelidte ikke avslå naturoppfyllelse. For mer om dette, se Lødrup, Lærebok i erstatningsrett side 397.

verdi for menneskeheten at miljøet er i sin opprinnelige tilstand<sup>205</sup>, men man har ingen holdepunkter for hvordan denne verdien skal omregnes til penger. Dersom man likevel legger til grunn at tap av denne verdien skal gi grunnlag for erstatning, må erstatning for skade på miljøet må derfor fastsettes uten utgangspunkt i et lidt økonomisk tap.

Lødrup<sup>206</sup> sier blant annet følgende om kravet til at det må være lidt et økonomisk tap i norsk erstatningsrett: «Regelen om at det bare er det økonomiske tapet som er gjenstand for erstatning, betyr at skaden må kunne verdsettes i penger. Regelen er unntaksfri hvis det er voldt en tingsskade eller alminnelig formuestap. En affeksjonsverdi er således uten erstatningsrettslig vern. På personskadesektorens område har imidlertid skadelidte i mange tilfelle krav på menerstatning, og - hvis skaden er voldt med uaktsomhet eller forsett - oppreisning.»

Jeg finner derfor grunn til å reise spørsmål om andre reaksjoner er vel så egnede som de erstatningsrettslige. For eksempel kunne det tenkes at en strafferettslig sanksjon trer inn i stedet for en erstatningsrettslig sanksjon her. Strafferettslige virkemidler setter imidlertid i verk et helt annet system med helt andre prosessregler, noe som kan tenkes å gjøre dem uegnede. En strafferettslig sanksjon vil heller ikke komme den skadelidte til gode fordi en eventuell bot vil tilkomme staten.

At de grunnleggende erstatningsrettslige hensyn ikke blir ivarettatt, taler således mot at det skal være adgang til å søke erstatning for skade på miljøet som sådan. Dette må imidlertid sees

---

<sup>205</sup> Dette synspunktet er blant annet uttrykt i naturvernloven § 1 (1), som lyder: «Naturen er en nasjonalverdi som må vernes.» For mer om dette, se Backer, Innføring i Naturressurs- og miljørett side 57.

<sup>206</sup> Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett side 397.

i sammenheng med at forureneren også er ansvarlig for gjenopprettingskostnadene så langt dette er mulig.

Etter mitt syn kan andre virkemidler enn de erstatningsrettslige regler være vel så egnede som preventive virkemidler i de tilfelle det ikke foreligger økonomisk tap. Strafferettslige sanksjoner som bøter vil kunne ta vare på det preventive hensynet, og være av en karakter som passer bedre i denne situasjonen. Erstatning for ikke-gjenopprettelig miljøskade vil også lett få en karakter som minner om en strafferettslig reaksjon. Til forskjell fra for eksempel menerstatning, dreier det seg ikke om krenkelse av ett individ, men om en krenkelse av menneskehetens verdier som sådan. Om man blir ilagt en bot eller blir tilkjent erstatning for skade på miljøet, spiller i praksis liten rolle.

Erstatningsansvar for skade på miljøet kan imidlertid være et effektivt virkemiddel for å fremme beskyttelsen av miljøet.<sup>207</sup> For at erstatningsansvar skal fungere best mulig som virkemiddel for å fremme miljøvern, bør ansvaret i størst mulig grad tilsvare miljøskadens totale økonomiske omfang. Den preventive funksjonen blir bedre ivaretatt i dette tilfelle.

Hensynet til en best mulig beskyttelse av miljøet taler for adgang til erstatning for ren miljøskade. De deler av miljøet som ikke lar seg gjenopprette dersom de blir skadet, så som ville fugler og dyr og fine landskapsområder, vil få en bedre beskyttelse fra en

---

<sup>207</sup> Wetterstein; Redarens Miljøskadeansvar side 196 sier: « Enär miljön i regel saknar ett marknadsvärde, är den traditionella skadeberäkningen baserad på en nedgång av marknadsvärdet av liten hjälp. Avsevärda svårigheter – såväl filosofiska och juridiska som praktiska – är förknippade både med värderingen av skada på naturmiljön och dess komponenter och med bestämmandet av ersättningsgilla värderdekaraktäristika. Men för att ge miljön ett bättre skydd bör man placera ett penningvärde på naturobjekt såsom levande organismer, landskapskaraktäristika och rent vatten.»



erstatningsrettslig synsvinkel. Et argument som har gjort seg gjeldene i amerikansk rett, er at mange naturressurser har liten kommersiell verdi, men betydelig økologisk verdi, og det er derfor ikke tilstrekkelig med erstatning for krenkelse av de rent økonomiske verdier.

Saken stiller seg også annerledes der erstatningsreglene settes inn i regelverk som er utformet på en måte som søker å ivareta erstatningsrettens grunnleggende hensyn. Etter OPA 90 kan «trustees» på vegne av føderale myndigheter, delstatsmyndigheter eller indianerstammer søke erstatning for skade på miljøet som sådan. Videre er det i OPA 90 sec. 1006 (f) jfr. sec 1006 (c) bestemt hvordan erstatning for skade på naturressurs skal brukes. Erstatningen skal hovedsakelig brukes til å dekke trustee'en sine kostnader i samband med skaden og brukes til å legge til rette for og planlegge gjenopprettingen av miljøskaden. Resultatet blir derfor at man verdsetter miljøet som sådan, etter de regler som jeg har beskrevet ovenfor, og bruker denne summen til å bidra til oppretting av miljøet.

En lignende ordning finnes også i svalbardmiljøloven<sup>208</sup> § 95 (3), som åpner for såkalt «miljøerstatning» for skade på miljøet. Bestemmelsens første punktum lyder: «Sysselmannen kan pålegge den som ved å overtre bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov har voldt ikke ubetydelig miljøskade, å betale miljøerstatning til Svalbards miljøvernfond.» Hvordan erstatningen skal utmåles, er regulert i annet ledd: «Miljøerstatningens størrelse fastsettes ut fra de påvirkede miljøverdiers betydning, miljøskadens omfang og varighet, overtreders skyld, øvrige sanksjoner pålagt overtrederen og omstendighetene for øvrig.» Dette systemet kan således minne om OPA 90, hvor erstatningen tilfaller et subjekt på vegne av

---

<sup>208</sup> Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) 15. juni 2001 nr 79

allmennheten. Videre er det på samme måte som i OPA 90, bestemmelser som regulerer hvordan erstatningen skal utmåles.

Når man setter erstatning for skade på miljøet som sådan inn i et system som regulerer hvordan erstatningen skal brukes, får man løftet frem de grunnleggende hensyn ved erstatningen, prevensjon og reparasjon, som etter mitt syn bør være til stede der erstatningsansvar skal ilegges. Erstatning for skade på miljøet som sådan får etter mitt syn et sterkere preg av å være en mer egnet sanksjon. Problemet med erstatning for skade på naturressurs som sådan er da knyttet til utmålingen.

Erstatning for skade på miljøet er et krav om økonomisk kompensasjon for skade som er tilført miljøet. I OPA 90 skal erstatningsbeløpet brukes til å tilbakeføre miljøet til dets opprinnelige tilstand. Slik rehabilitering vil jo være den beste måten å bevare miljøet for ettertiden dersom en skade inntreffer.<sup>209</sup>

## **7.6 Hvor viktig er retten til å begrense ansvaret?**

Objektivt ansvar, et ansvar uten hensyn til skyld, kan medføre at en annen enn den som faktisk har forårsaket forurensingen, må bære ansvaret ved den. At eieren er nærmest til å bære ansvaret, støttes imidlertid av at han ofte, særlig der han kan anses for å være reder, vil ha instruksjonsrett i forhold til den som er direkte ansvarlig.<sup>210</sup> Videre vil den som er den direkte ansvarlige ofte handle i hans

---

<sup>209</sup> Wetterstein; EU Directive 2004/35 side 455 hevder at siden 1992 Ansvarskonvensjonen ikke tilkjenner kompensasjon for skade på miljøet som sådan, klarer den ikke å nå opp til de moderne behov for reparasjon av miljøet som følge av forurensning. For å fullt ut gjennomføre PPP, er adgang til erstatning for ren miljøskade nødvendig.

<sup>210</sup> Falkanger og Bull, Innføring i Sjørett side 119.

interesse.<sup>211</sup> Imidlertid, så kan ansvarets omfang ved oljeølsulykker bli såpass omfattende, at man har funnet det rimelig å begrense ansvaret.<sup>212</sup>

Utformingene av de regler som regulerer bortfall av begrensingsrett, er i OPA 90 utformet slik at de fungerer som et «ris bak speilet.» Særlig gjelder dette når begrensingsretten kan falle bort dersom den ansvarlige ikke handler i tråd med pålegg fra offentlige myndigheter. Den ansvarlige må derfor gjennom aktive handlinger sørge for å bevare sin begrensingsrett, noe som må sies å stå i kontrast til den høye terskelen for dette ansvaret skal bortfalle etter sjøloven kapittel 10.

For strenge ansvarsreguleringer kan imidlertid medføre at ellers samfunnsmessig effektiv virksomhet ikke utøves. Hensynet til en samfunnsmessig effektiv bruk av ressurser og en rimelig risikofordeling tilsier derfor at man ved utformingen av ansvarsreguleringen må ta høyde for flere hensyn enn gjenoppretting og reparasjon. Man må også vurdere den ansvarliges evne til å bære tapet, og de samfunnsmessige interesser i virksomheten. Denne vurderingen har således slått ulikt ut ved utformingen av henholdsvis OPA 90 og 1992 Ansvarskonvensjonen.

Et interessant moment i forhold til at OPA 90 åpner for ubegrenset ansvar, er de innvendingene fra aktører i tankernæringen at bransjen ikke vil klare å bære konsekvensene av et

---

<sup>211</sup> Dette må etter mitt syn følge av de hensyn som ligger til grunn for arbeidsgiveransvaret. OPA 90 legger som nevnt også ansvar på andre enn bare eieren, f.eks. «Operator», og legger derfor ansvar på de som i mange tilfelle vil ha mer direkte innvirkning på driften av et skip enn eieren. På bakgrunn av ovennevnte, må det antas at dette fremmer hensynet til prevensjon.

<sup>212</sup> NOU 1973:46 side 12.

ubegrenset ansvar<sup>213</sup>. En konsekvens man fryktet ved innføringen av ubegrenset ansvar, var at eierne av skip organiserte sin virksomhet i såkalt «one-ship companies», med svært begrenset evne til å bære ansvar idet hele tatt. Bakgrunnen for dette var at man ikke regnet med at det var mulig å forsikre seg mot et ubegrenset ansvar. På tross av disse innvendingene valgte man altså å ikke legge en «heldekkende» begrensning på ansvaret.

Imidlertid, så fører også bestemmelsene om bortfall av retten til å begrense ansvaret til ganske innsnevrede muligheter til å begrense ansvaret under OPA 90. Ved oljeutslipp vil det ofte være stor sannsynlighet<sup>214</sup> for at det forligger ett brudd på en føderal regulering som medfører bortfall av begrensingsretten, jfr. OPA 90 sec. 1002. Videre er ansvarsbegrensningen også avhengig av at man rapporterer utslipp og ikke forsømmer i opptre i samsvar med myndighetenes «removal order». I tillegg til dette kommer delstatenes adgang til å innføre ubegrenset ansvar. Man kan derfor trekke den konklusjon at retten til å begrense ansvaret under OPA 90 lett kan falle bort, og at oljesølsansvaret i USA i stor utstrekning er ubegrenset. I denne sammenheng kan det bemerkes at det i USA i perioden fra vedtagelsen av OPA 90 i 1990 og fram til 1998, fant sted en reduksjon i volum av utsluppet olje med nærmere 90 %. Det er imidlertid uklart i hvilken utstrekning dette skyldes OPA 90 sine ansvarsregler.<sup>215</sup>

---

<sup>213</sup> Oil Pollution Act 1990 Special Report, Government Institutes, Inc. side 113

<sup>214</sup> Wetterstein, Redarens Miljöskadeansvar side 318.

<sup>215</sup> Wetterstein, Redarens Miljöskadeansvar side 309.

# Kildeliste

## Litteraturliste

- Backer: Inge Lorange Backer; Innføring i naturressurs og miljørett, 4. utgave, Oslo 2002.
- Falkanger & Bull: Thor Falkanger og Hans Jacob Bull; Innføring i Sjørett, 6. utgave, Oslo 2004.
- Hagstrøm, Obligasjonsrett: Viggo Hagstrøm; Obligasjonsrett, 2. opplag, Oslo 2003.
- Karnov: Norsk Lovkommentar  
Gyldendal Rettsdata  
[www.karnov.no](http://www.karnov.no)
- Lødrup, Lærebok i Erstatningsrett: Peter Lødrup; Lærebok i Erstatningsrett, 4. utgave, Oslo 1999.
- Oil Pollution Act of 1990 Special Report: Government Institutes, Inc; Oil Pollution Act of 1990 Special Report, Rockwille 1991.
- Sandvik, Miljöskadeansvar: Björn Sandvik; Miljöskadeansvar, En skadestandsrettslig studie med særskild hänsyn till ansvarsmotiv, miljöskadebegreppet och ersättning för skada på miljön, ÅBO 2002.
- Ruud og Ulfstein, Innføring i Folkerett: Morten Ruud og Geir Ulfstein; Innføring i Folkerett, 2. utgave, Oslo 2002.
- Wetterstein, Environmental Impairment Liability in Admiralty: Peter Wetterstein; Environmental Impairment Liability in Admiralty, A Note on Compensable Damage under U.S. Law, ÅBO 1992.

Wetterstein, EU Directive 2004/35: Peter Wetterstein; The EU Directive 2004/35 on Environmental Liability and Its Impact on Shipping. (Artikkel). ISBN 978-951-29-3239-9.

Wetterstein, Redarens  
Miljöskadeansvar:

Peter Wetterstein; Redarens  
Miljöskadeansvar, ÅBO 2004.

## **Lovforarbeider, offentlige utredninger, m.m.**

### **Odelstingsproposisjoner:**

Ot.prp.nr.33 (1988-1989): (endringslov) Vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) m. v. (Erstatningsansvar ved forurensningsskade)

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

Ot.prp.nr.28 (2003-2004): Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til tiltredelse av 2003- protokollen til den internasjonale konvensjonen om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølsskade, 1992.

Ot.prp.nr.79 (2004-2005): Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (ansvar for opprydningstiltak etter sjøulykker m.m.)

### **Norges offentlige utredninger:**

NOU 1973:46: Erstatningsansvar for skade ved oljesøl fra skip.

NOU 2002:15:                    Ansvar for oppryddingstiltak etter sjøulykker  
Utredning XVIII fra utvalget til revisjon av  
sjøfartslovgivningen (Sjølovkomiteen). Avgitt  
til Justis- og politidepartementet august 2002.

### **Stortingsmeldinger:**

St.mld.nr.8 (2005-2006):      Helhetlig forvaltning av det marine miljø i  
Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten  
(forvaltningsplan).

St.mld.nr.12 (2001-2002):    Rent og rikt hav.

### **Publikasjoner av Internasjonale organisasjoner**

#### **International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC):**

Annual Report 2005

Annual Report 2006

IOPC Claims Manual

«IOPC Explanatory Note»:    The International Regime for Compensation for  
Oil Pollution Damage. Explanatory Note  
Prepared by the Secretariat of the International  
Oil Pollution Compensation Funds, February  
2007.

#### **Comite Maritime International (CMI):**

Guidelines on Oil Pollution Damage.

#### **The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF):**

Handbook 2007/2008

## **U.S. Environmental Protection Agency:**

«Key Provisions of the Oil Pollution Act.»

«Oil Spill Liability Trust Fund»





## Tidligere utgaver av MarIus

De oppgitte prisene er for abonnemeter. Andre kjøpere som ønsker enkeltheft må betale dobbelt pris, med minstepris kr. 50 + porto. Fullstendig register i runde nummer (360, 370 osv.) og på våre nettsider [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs).

- 361 SØRENSEN, Christopher Haugli Konstruktivt totalforlis. Kondemnasjonsvilkår og totaltapsoppgjør etter Norsk Sjøforsikringsplan og spesialvilkår. 2008. 186 s. Kr. 90,-.
- 362 ØSTLIE, Christian B. Finansielle covenants i låneavtaler. 2008. 160 s. Kr. 80,-.
- 363 LERVÅG, Jon Vegard Miljørettsleg handlingsrom innanfor konsesjonssystemet for norsk petroleumsverksemd. Tilhøvet mellom utvinningsløyvet, godkjenninga av PUD og forureiningskonsesjonen. 2008. 161 s. Kr. 80,-.
- 364 WARD, Ezekiel Collaboration in Liner Shipping under Article 81 Ec. Agreements between liner shipping undertakings following the repeal of Regulation 4056/86. 2008. 105 s. Kr. 70,-.
- 365 ERDAL, Leiv Mikael Legal Implications of Security Assignment. Comparing the Norwegian and English law of security assignments in the context of building finance for high-value movable property. 2008. 92 s. Kr. 80,-.
- 366 ULDALEN, Per Amund Erstatningsansvar for forurensningsskade ved oljesøl fra skip. Komparativ studie av de konvensjonsbaserte regler i sjøloven kapittel 10 og 1990 Oil Pollution Act. 2008. 146 s. Kr. 90,-.

## Bøker utgitt av Sjørettsfondet fra 1990

- Syversen, Jan: **Skatt på petroleumsutvinning**. 762 s. ISBN 82-90260-199l. Kr. 50.- 33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: **Skipsfart og samarbeid**. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 199l. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: **Håndbok i kaskoforsikring** På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: **Last og ansvar**. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: **Organisational Maritime Law**. 121 s. (Utsolgt) 1993. Kr. 100.-.
- Nygaard, Dagfinn: **Andres bruk av utvinningsinnretninger**. 365 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: **Hefte i sjøforsikringsrett**. 60 s. 2. (Utsolgt) utg. 1997. Kr. 60.-.
- Michelet, Hans Peter: **Håndbok i tidsbefraktning**. 600 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: **Næringsreguleringsrett** 187 s. 1998. Kr. 150.-. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høyby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: **Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer** 611 s. 1998. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-43-1
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: **Innføring i sjørett**. 6. utg. 573 s. 2004. Kr. 300.-. ISBN 82-90260-46-6
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: **Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett**. 344 s. 2005. Kr. 500,-. ISBN 89-90260-47-4

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW forms part of the University of Oslo. It is also a part of the co-operation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The core research areas are maritime law and petroleum/energy law. In MARIUS, articles from these core areas are published in the Nordic languages or English. It is issued at irregular intervals.

